

**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI ROMA “LA SAPIENZA”**  
**FACOLTÀ DI LETTERE E FILOSOFIA**  
**DIPARTIMENTO DI STORIA, ANTROPOLOGIA, RELIGIONI, ARTE E SPETTACOLO**  
**CORSO DI DOTTORATO IN “STORIA DELL’EUROPA”**  
**XXXI CICLO**

# **Le grandi crociere di massa dell’Aeronautica italiana**

**Dottorando**  
**Edoardo Grassia**

**Tutor/Relatore**  
**Prof. Umberto Gentiloni**

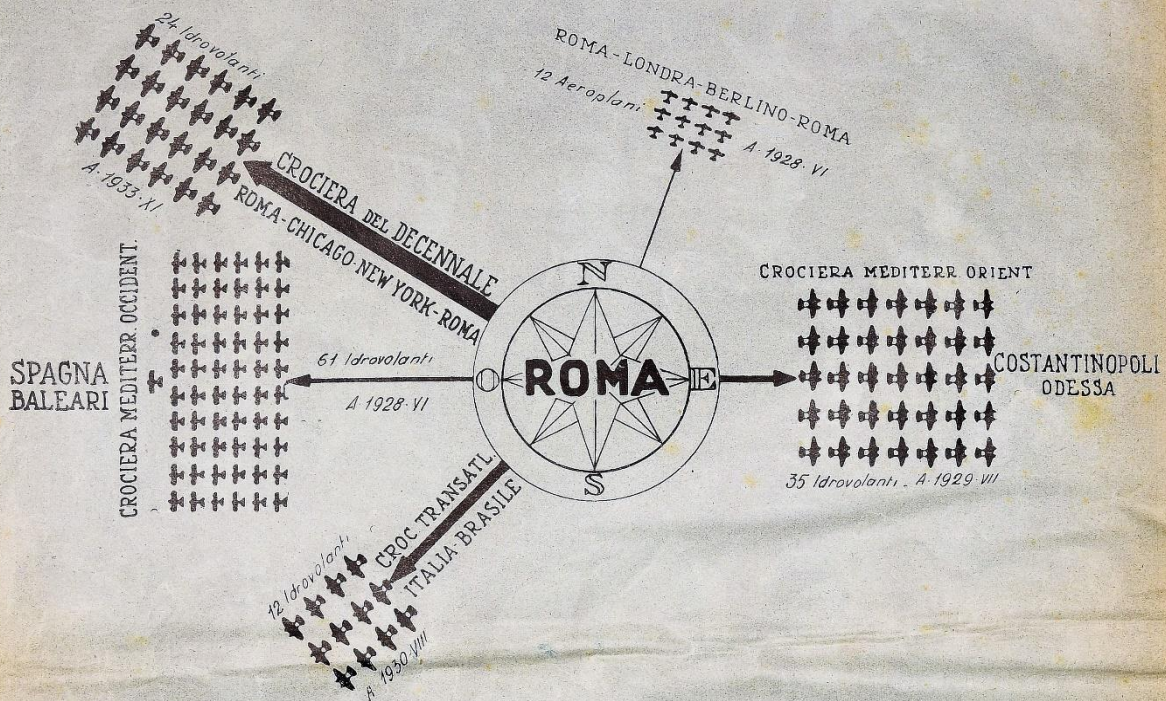
**Coordinatore del corso**  
**Prof. Alessandro Saggioro**



**SAPIENZA**  
UNIVERSITÀ DI ROMA



# LE GRANDI CROCIERE DI MASSA DELL'AERONAUTICA ITALIANA



## Crociera del Mediterraneo Occidentale

Maggio - Giugno 1928-VI

61 idrovolanti dei tipi "Savoia 59 bis", "Savoia 62" e "Savoia 55" percorrono in sei tappe 2.804 km. attorno al Mediterraneo Occidentale ad una velocità media di crociera di 160 km.-ora. Partecipano alla crociera 139 persone.

## Crociera del Mediterraneo Orientale

Giugno 1929-VII

35 idrovolanti del tipo "Savoia 55 M." percorrono in nove tappe 4.667 km. ad una velocità media di crociera di 175 km.-ora. Partecipano alla crociera 175 persone.

## Crociera delle Capitali Europee

Luglio 1928-VI

12 aeroplani dei tipi "A. 120" e "Fiat R. 22" percorrono in sei tappe 4.000 km. attraverso l'Europa centro settentrionale ad una velocità media di crociera di 180 km.-ora. Partecipano alla crociera 24 persone.

## Crociera Atlantica Italia-Brasile

Dicembre 1930-IX - Gennaio 1931-IX

12 idrovolanti del tipo "Savoia 55 atl." percorrono in sette tappe 10.400 km. ad una velocità media di crociera di 190 km.-ora. Partecipano alla crociera 48 persone.

## Crociera Aerea Atlantica del Decennale

Giugno - Luglio 1933-XI

24 idrovolanti del tipo "Savoia 55 atl." percorrono in 13 tappe 18.900 km. ad una velocità media di crociera di 230 km.-ora. Partecipano alla crociera 100 persone.

Immagine n. 1: Numero Unico de «Le Vie dell'Aria» dedicato alla crociera aerea del decennale. Nella parte superiore della pagina vi è l'illustrazione grafica con tutte le rotte percorse dai voli di massa e il numero degli aerei partecipanti. Si nota una chiara rappresentazione "romacentrica" degli eventi. Nella parte inferiore si possono leggere brevi descrizioni delle crociere. In evidenza, rispetto alle altre, la Crociera Atlantica del Decennale (Stampato dalla Società Anonima Poligrafica Italiana di Roma presso Montecitorio nel 1933, USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 17).





## INDICE

<b>ABBREVIAZIONI</b>	p. 1
<b>INTRODUZIONE</b>	p. 3
<b>CAPITOLO PRIMO</b>	
<b>LE CROCIERE AEREE SUL MEDITERRANEO 1928-1929</b>	
1.1	Verso le crociere p. 13
1.2	«[...] una pratica necessaria per il volo di massa» p. 22
1.3	La scelta delle rotte: il Mediterraneo p. 27
1.4	La I crociera aerea di massa sul Mediterraneo occidentale 26 maggio – 2 giugno 1928 p. 33
1.5	Le tappe della crociera aerea sul Mediterraneo occidentale p. 42
1.5.a	26 maggio 1928: Orbetello-Elmas p. 43
1.5.b	27 maggio 1928: Elmas-Pollença p. 44
1.5.c	28 maggio 1928: Pollença-Los Alcazares p. 46
1.5.d	31 maggio 1928: Los Alcazares-Porto Alfaques p. 48
1.5.e	1° giugno 1928: Porto Alfaques-Berre p. 49
1.5.f	2 giugno 1928: Berre-Orbetello p. 51
1.6	Riflessioni e considerazioni sulla crociera aerea del Mediterraneo occidentale p. 52
1.7	Tra le due crociere mediterranee p. 57
1.8	Una nuova crociera: il Mediterraneo orientale p. 63
1.9	La II crociera aerea di massa sul Mediterraneo orientale 5 giugno-29 giugno 1929 p. 67
1.10	Le tappe della crociera aerea del Mediterraneo orientale p. 79
1.10.a	5 giugno 1929: Taranto-Atene p. 79
1.10.b	6 giugno 1929: Atene-Istanbul p. 81
1.10.c	7 giugno 1929: Istanbul-Varna p. 83
1.10.d	9 giugno 1929: Varna-Odessa p. 85
1.10.e	10 giugno 1929: Odessa-Costanza p. 89
1.10.f	14 giugno 1929: Costanza-Istanbul p. 91
1.10.g	16 giugno 1929: Istanbul-Atene p. 92
1.10.h	18 giugno 1929: Atene-Taranto p. 94
1.10.i	19 giugno 1929: Taranto-Orbetello p. 95
1.11	Riflessioni e considerazioni sulla crociera aerea del Mediterraneo orientale p. 96
<b>CAPITOLO SECONDO</b>	
<b>LA CROCIERA AEREA SULL'ATLANTICO MERIDIONALE 1930-1931</b>	
2.1	La preparazione e la scelta della rotta p. 111
2.1.a	Cagna e Calò Carducci in missione preparatoria p. 112
2.1.b	Il concorso della Regia Marina p. 122
2.1.c	Prima dei decolli p. 125

2.2	Le tappe della crociera aerea sull'Atlantico meridionale	p.	131
2.2.a	17 dicembre 1930: Orbetello-Los Alcazares	p.	132
2.2.b	21 dicembre 1930: Los Alcazares-Kenitra	p.	133
2.2.c	23 dicembre 1930: Kenitra-Villa Cisneros	p.	134
2.2.d	25 dicembre 1930: Villa Cisneros-Bolama	p.	134
2.2.e	6 gennaio 1931: Bolama-Natal	p.	136
2.2.f	11 gennaio 1931: Natal-Bahia	p.	142
2.2.g	15 gennaio 1931: Bahia-Rio de Janeiro	p.	143
2.2.h	La permanenza in Brasile	p.	143
2.3	Riflessioni e considerazioni sulla crociera aerea dell'Atlantico meridionale	p.	151

## **CAPITOLO TERZO**

### **LA CROCIERA AEREA SULL'ATLANTICO SETTENTRIONALE 1933**

3.1	La preparazione e la scelta della rotta	p.	171
3.1.a	Il supporto delle Regia Marina e delle imbarcazioni a noleggio	p.	190
3.2	Le tappe della crociera aerea sull'Atlantico settentrionale	p.	193
3.2.a	1° luglio 1933: Orbetello-Amsterdam	p.	195
3.2.b	2 luglio 1933: Amsterdam-Londonderry	p.	200
3.2.c	5 luglio 1933: Londonderry-Reykjavik	p.	202
3.2.d	12 luglio 1933: Reykjavik-Cartwright	p.	205
3.2.e	13 luglio: Cartwright-Shediac	p.	215
3.2.f	14 luglio: Shediac-Montreal	p.	216
3.2.g	15 luglio: Montreal-Chicago	p.	217
3.2.h	Una colonna romana a Chicago	p.	225
3.2.i	19 luglio: Chicago-New York	p.	228
3.2.l	La permanenza a New York	p.	229
3.2.m	25 luglio: New York-Shediac	p.	240
3.2.n	26 luglio: Shediac-Shoal Harbor	p.	241
3.2.o	8 agosto: Shoal Harbor-Azzorre	p.	244
3.2.p	9 agosto: Azzorre-Lisbona	p.	245
3.2.q	12 agosto: Lisbona-Lido di Roma	p.	248
3.2.r	Il rientro degli atlantici a Roma	p.	250
3.3	Riflessioni e considerazioni sulla crociera aerea dell'Atlantico settentrionale	p.	254

<b>ALLEGATI</b>	p.	279
-----------------	----	-----

<b>FONTI E BIBLIOGRAFIA</b>	p.	299
-----------------------------	----	-----

<b>RINGRAZIAMENTI</b>	p.	317
-----------------------	----	-----

## ABBREVIAZIONI

ACS	Archivio Centrale dello Stato
SPD, CR	Segreteria Particolare del Duce, Carteggio Riservato
MI, PS	Ministero degli Interni, Polizia Segreta
MAE	Ministero degli Affari Esteri
ASD	Archivio Storico Diplomatico
AC	Amministrazione Centrale
SAP	Serie Affari Politici
DGAC	Direzione Generale Affari Commerciali
RDC	Rappresentanze Diplomatiche e Consolari
USSME	Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito
USMM	Ufficio Storico Marina Militare
USAM	Ufficio Storico Aeronautica Militare
SGI-AS	Società Geografica Italiana – Archivio Storico
LUCE	L'Unione Cinematografica Educativa
PNF	Partito Nazionale Fascista
SAM	Società Aerea Mediterranea
SIAI	Società Idrovolanti Alta Italia
ZAT	Zona Aerea Territoriale
SM	Savoia Marchetti
RAF	Royal Air Force
TMG	Tempo Medio di Greenwich
SIM	Servizio Informazioni Militari
Aa.Vv.	Autori Vari
R.D.	Regio Decreto
B.U.	Bollettino Ufficiale
G.U.	Giornale Ufficiale
F.O.	Foglio d'Ordini
disp.	Dispensa
b.	Busta
bb.	Buste
f.	Fascicolo
ff.	Fascicoli
p.	Pagina
pp.	Pagine
c.v.	Cavalli Vapore
s.l.	Senza indicazione del luogo





## INTRODUZIONE

Negli anni compresi tra il 1928 e il 1933, quando erano già note e in continuo sviluppo le potenzialità belliche e commerciali dell'aeroplano, la Regia Aeronautica compì quattro voli internazionali con stormi composti da più idrovolanti. Queste particolari azioni, sin dalla loro realizzazione, assunsero la denominazione di “crociere aeree” o “voli di massa”, per via di due caratteristiche: la presenza simultanea di più velivoli in limitate coordinate di spazio e il loro volo in formazione compatta verso un unico obiettivo<sup>1</sup>.

Non fu una novità assoluta. Gabriele D'Annunzio, il 9 agosto 1918, capitanò undici Ansaldo S.V.A. sui cieli di Vienna e la pratica del volo di più aerei in formazione, o volo di massa, costituì anche in nocciolo della teoria di impiego dei mezzi aeronautici elaborata da Giulio Douhet nel 1921<sup>2</sup>, seguito poi da altri teorici<sup>3</sup>. Nonostante il successo militare, politico e propagandistico conseguito dal primo e la condivisione internazionale delle teorie del secondo, negli anni seguenti nessuna nazione diede impulso a questa particolare tecnica di volo fino al marzo 1928, quando il sottosegretario alla Regia Aeronautica Italo Balbo riaccese l'interesse verso le crociere collettive di più squadriglie<sup>4</sup>.

Il 26 maggio dello stesso anno, sessantuno idrovolanti furono posti ai comandi del colonnello Francesco De Pinedo e, in sei tappe, percorsero circa 2.800 km nei cieli del Mediterraneo occidentale. Si trattò della prima crociera di massa: dopo essere decollati da Orbetello, gli equipaggi italiani raggiunsero la costa spagnola fino ai pressi di Cartagena, percorrendo una rotta circolare che, dopo poco più di una settimana, li riportò nella laguna toscana.

L'anno seguente, sempre sotto la direzione di De Pinedo, fu realizzato un analogo volo con trentacinque idrovolanti. In questa occasione furono solcati i cieli del Mediterraneo orientale e del Mar Nero fino a raggiungere Odessa, città allora appartenente all'Unione Sovietica.

Tra il 1930 e il 1931, questa volta sotto il comando di Italo Balbo, divenuto ministro della Regia Aeronautica e generale di squadra aerea, il volo di massa di quattordici velivoli congiunse, con sette tappe, l'Italia con il Brasile: oltre 10 mila km percorsi, con una impegnativa tappa di attraversamento dell'oceano Atlantico di 3 mila km.

Nel 1933 fu svolta la quarta crociera, l'ultima e la più nota. Ventiquattro idrovolanti decollarono da Orbetello e, con un volo da Reykjavik a Cartwright, sulle coste della regione del Labrador e Terranova, congiunsero l'Europa al Nord America. Dopo aver

---

<sup>1</sup> Il concetto di “massa aerea” fu elaborato dal generale Giulio Douhet. Cfr. G. Douhet, *Il dominio dell'aria*, Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra, Roma 1921; edito anche da Aeronautica Militare Ufficio Storico, Roma 2002.

<sup>2</sup> Cfr. *Ibidem*.

<sup>3</sup> Limitatamente all'Italia dei primissimi anni Venti, oltre al Douhet, si segnala anche l'opera del tenente colonnello Natale Pontimalli, *La nazione organizzata*, Tipografia Cartiere Centrali, Roma 1922. Pontimalli, fautore del progresso tecnologico applicato al complesso bellico nazionale, sostenne, sulla base degli avvenimenti della Grande Guerra, che il futuro conflitto mondiale sarebbe stato deciso da “flotte di grandi bombardieri” potentemente armati anche di gas venefici.

<sup>4</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussione della Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1924-1928 Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, pp. 8874 e ss. I. Balbo, *L'aeronautica italiana: realizzazioni e propositi*. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati sul bilancio dell'aeronautica nella tornata del 23 marzo 1928.

raggiunto le città statunitensi di Chicago e New York, la rotta di rientro puntò sulle isole Azzorre e Lisbona, prima di fare rientro a Roma. Anche quest'ultimo volo fu realizzato sotto il comando del ministro della Regia Aeronautica.

I primi testi che illustrarono queste vicende furono redatti in contemporanea al loro svolgersi dallo stesso Italo Balbo. Questi, nella prima occasione, si limitò a stilare l'introduzione ad un volume collettaneo, *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*<sup>5</sup>. Successivamente, lo stesso quadrumviro pubblicò, per ciascuna crociera, il relativo volume: *In volo da Roma a Odessa*<sup>6</sup>, per la seconda crociera mediterranea, *Stormi in volo sull'oceano*<sup>7</sup>, in occasione della prima crociera atlantica e *La centuria alata*<sup>8</sup>, al rientro dell'ultimo volo di massa. Si trattò, chiaramente, di racconti personali, ricchi di enfasi e omissioni, strutturati come un diario di viaggio, in grado di fornire alcune interessanti informazioni. Nonostante vi fossero stati centinaia di piloti partecipanti alle quattro crociere, oltre agli specialisti e a tutto il personale che vi prese parte a vario titolo, in volo e a terra, solo Balbo scrisse dei libri su quelle esperienze. Il motivo va ricercato nel fatto che il sottosegretario, con un'azione preventiva, vietò a tutti gli aeronautici qualsiasi pubblicazione di libri o articoli, senza la sua preventiva autorizzazione<sup>9</sup>. Questo impedimento fu anche probabile causa della mancata produzione di diari e di memorie da parte dei molti partecipanti. Anche dopo la caduta del regime fascista, non è stata rilevata alcuna pubblicazione memorialistica, segno del fatto che i trasvolatori, che dopo poco furono impegnati nei conflitti in Etiopia, in Spagna e nella Seconda guerra mondiale, non vollero tramandare il loro ricordo.

Solo nel 1973, Ranieri Cupini, generale di squadra aerea e partecipante alla seconda crociera atlantica, pubblicò il suo *Cieli e Mari*<sup>10</sup>. Lo stesso autore, nelle premesse, indicò i caratteri del suo scritto quale opera di «un aviatore che in parte visse gli eventi narrati, di un discepolo di De Pinedo e di Balbo e di un nostalgico degli idrovolanti e della loro epoca romantica»<sup>11</sup>.

Questi avvenimenti, oltre ai ricordi personali, hanno trovato spazio, più o meno ampio, in successivi diversi studi, pur non essendo in essi lo specifico oggetto di analisi. In questi casi gli studiosi hanno posto l'attenzione sui possibili effetti che i voli di massa hanno prodotto anche in ambiti estranei a quello aeronautico. Tra questi, in particolare, segnaliamo quello di Renzo De Felice che fece riferimento specifico alle ultime due crociere aeree quali «elementi della propaganda del regime in grado di sortire effetti sul ceto medio italiano, la parte più fascistizzata della società»<sup>12</sup>.

Dopo lo storico reatino, la dimensione propagandistica è stata quella che ha avuto la maggiore trattazione. Tra i più recenti studi, ricordiamo quello di Eric Lehmann<sup>13</sup> che, nella più ampia storia aeronautica, ha fornito un'interessante analisi dei voli di massa nella

---

<sup>5</sup> Cfr. Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, Treves, Milano 1929.

<sup>6</sup> Cfr. I. Balbo, *In volo da Roma a Odessa*, Mondadori, Milano 1929.

<sup>7</sup> Cfr. I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, Mondadori, Milano 1931 e Idrovolante edizioni, s.l., 2017.

<sup>8</sup> Cfr. I. Balbo, *La centuria alata*, Mondadori, Milano 1934 e Le Balze, Grosseto 2005.

<sup>9</sup> Circolare Stato Maggiore Aeronautica 6 dicembre 1927.

<sup>10</sup> Cfr. R. Cupini, Ranieri, *Cieli e mari*, Mursia, Milano 1973.

<sup>11</sup> *Ivi*, p. 5.

<sup>12</sup> R. De Felice, *Mussolini il duce. Gli anni del consenso 1929-1936*, Einaudi, Torino 1974, pp. 100-101.

<sup>13</sup> Cfr. E. Lehmann, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, Utet, Torino 2010, pp. 92, 136-150, 166-175.

diffusione avuta su carta stampata e in ambito cinegiornalistico e quello di Fabio Caffarena e Federico Croci<sup>14</sup> che hanno proposto una lettura specifica della prima crociera atlantica quale fenomeno di sport e propaganda. In alcune recenti ricerche di dottorato, segnatamente quelle di Fulvia Zega<sup>15</sup> e di Francesco Di Legge<sup>16</sup>, è stata proposta l'analisi dell'azione svolta rispettivamente dalla prima e dalla seconda crociera atlantica quali vettori della propaganda fascista in Brasile e negli Stati Uniti d'America.

Oltre agli ambiti richiamati, le crociere di massa sono state oggetto di analisi anche in altri distinti settori, talvolta assolutamente imprevisi. E' questo, ad esempio, il caso del testo curato da Anna Ascenzi e Roberto Sani<sup>17</sup>, che illustra l'adozione dei libri scritti da Italo Balbo durante i voli nel sistema dell'istruzione scolastica nazionale o, ancora, gli scritti che afferiscono a studi economico-commerciali<sup>18</sup>, artistici<sup>19</sup>, fino a quelli inerenti il collezionismo filatelico<sup>20</sup>.

A questi, infine, si sommano i testi biografici su Italo Balbo. Giorgio Rochat<sup>21</sup>, Claudio Segrè<sup>22</sup> e anche Giordano Bruno Guerri<sup>23</sup>, proponendo ciascuno la propria interpretazione, hanno aperto parentesi su tutte le crociere aeree. L'esame dei voli e delle loro conseguenze dirette e indirette, in questi casi, è stato effettuato solo funzionalmente all'analisi biografica.

Sulla base fornita dai contributi esistenti, quello che vogliamo proporre con il presente studio, è una ricerca che analizzi disgiuntamente, ma nell'ambito della loro continuità storica, tutti i voli di massa che la Regia Aeronautica realizzò tra il 1928 e il 1933. Partendo dall'illustrazione dello specifico avvenimento storico, che si sviluppò in un tempo equidistante tra le due guerre mondiali e in un periodo in cui il regime fascista stava procedendo al suo consolidamento, ci poniamo l'obiettivo di delineare e analizzare, in maniera dettagliata, gli effetti diretti e indiretti che possano trovare causalità in questi voli.

Tale studio poggia necessariamente su una delineata base: le singole tappe di ciascuna crociera. La loro descrizione costituisce un elemento imprescindibile essendo, in fin dei conti, l'essenza stessa delle crociere di massa. Il loro svolgersi necessitò la scelta degli

---

<sup>14</sup> Cfr. F. Caffarena, F. Croci, *Un'impresa fascista tra sport e propaganda. La trasvolata atlantica Italia-Brasile (1930-1931)*, in D. Serapiglia (a cura di), *Tempo libero, sport e fascismo*, BraDypUs Editore, Bologna 2016.

<sup>15</sup> Cfr. F. Zega, *"Italiani alta la testa!". La presenza del fascismo a São Paulo*, tesi di dottorato in Studi Americani XXI Ciclo, presso l'Università degli studi di Roma Tre.

<sup>16</sup> Cfr. F. Di Legge, *L'aquila e il littori: direttive, strutture e strumenti della propaganda fascista negli Stati Uniti (1922-1941)*, tesi di dottorato in Storia dell'Europa XXVII Ciclo, presso l'Università degli Studi del Molise.

<sup>17</sup> Cfr. A. Ascenzi, R. Sani (a cura di), *Il libro per la scuola nel ventennio fascista. La normativa sui libri di testo dalla riforma Gentile alla fine della seconda guerra mondiale*, Alfabetica Edizione, Macerata 2009.

<sup>18</sup> Cfr. Confederazione fascista degli industriali, *L'industria dell'Italia fascista*, USILA Soc. An. Editrice de "L'Organizzazione Industriale" e delle altre pubblicazioni confederali, Anno XVII, Roma, 1939. Studi più recenti, cfr. W. Coldebella, *La nascita e lo sviluppo dell'industria aeronautica in Italia: il caso della SIAI-Marchetti (1915-1945)*, tesi di laurea presso la Facoltà di Economia Aziendale del Libero Istituto Universitario Carlo Cattaneo, A.A. 1995-1996.

<sup>19</sup> Cfr. D. Fonti, *Lo stile "Novecento" nelle pitture e negli arredi*, in F. Borsi, *Il Palazzo dell'Aeronautica*, Editalia, Roma 1989.

<sup>20</sup> Cfr. C. Cerruti S., *La Crociera Nord-Atlantica. Francobolli, timbri e posta*, Edizioni de il Foglio - Unione Filatelica Subalpina, Torino 1983.

<sup>21</sup> Cfr. G. Rochat, *Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, Utet, Torino 2003.

<sup>22</sup> Cfr. C. G. Segrè, *Italo Balbo*, Il Mulino, Bologna 1988.

<sup>23</sup> Cfr. G. B. Guerri, *Italo Balbo*, Garzanti, Milano 1984.

equipaggi, dei mezzi, l'individuazione delle rotte possibili e quelle realmente percorse, di tutto l'impianto logistico e organizzativo fino alla loro concreta realizzazione. Tutti momenti che coinvolsero soggetti politici e militari, istituzioni pubbliche, private, nazionali ed estere.

La ricerca ha comportato un ampio riferimento al ministro aviatore Italo Balbo, alle motivazioni che lo indussero a concentrare l'azione del suo dicastero su questi eventi, a come le crociere risultarono funzionali ai suoi scopi e agli obiettivi che riuscì effettivamente a raggiungere. Tra questi, il primo e per lui fondamentale, fu l'epurazione di una parte degli uomini simbolo della Regia Aeronautica che, per le capacità acquisite nel volo e la notorietà conseguita, avrebbero finito per oscurarlo, impedendogli di dare sfogo alle personali ambizioni. Solo dopo averli allontanati avrebbe potuto personificare la giovane forza armata aerea e i suoi caratteri di modernità e potenza, tanto richiamati dal fascismo.

L'orientamento del ministro verso questa dottrina aerea ebbe, inoltre, conseguenze nelle scelte tecnico-industriali, con gli studi e le produzioni spesso concentrate sugli idrovolanti realizzati in legno e tela, e nella realizzazione di tutto un apparato dedicato: missioni preventive e reparti appositamente costituiti. Chiaramente, tutto ebbe un costo, anche in termini di vite. Per quello puramente economico, solo in una delle quattro crociere è stato possibile ricavarne un consuntivo.

Al di fuori delle vicende del personale e dei bilanci aeronautici, i voli in formazione produssero ulteriori effetti che meritano attenzione.

Nell'ambito politico interno, oltre ad essere causa dei crescenti attriti tra Mussolini e Balbo, in parte già noti, queste esperienze incrinarono quelli tra il duce, il ministro e D'Annunzio e interessarono anche le relazioni tra singoli gerarchi del Partito Nazionale Fascista. Se Balbo acquisì progressiva notorietà nazionale e internazionale attraverso i voli di massa, la concorrenza politica reagì cercando di colpirlo sullo stesso dominio, come nel caso del biasimo espresso dagli articoli di «Critica Fascista» di Bottai sull'esaltazione e sulla retorica prodotta dai giornalisti che si occuparono delle crociere.

Diverse furono le conseguenze sorte anche in politica estera. Queste, considerata la provenienza degli aerei da un paese che inneggiava alla via del militarismo e dell'imperialismo, si manifestarono sin dal momento in cui si dovettero stabilire i possibili itinerari. Gli idrovolanti italiani raggiunsero diciassette nazioni diverse tra cui un significato particolare assunsero gli ammaraggi in Unione Sovietica e negli Stati Uniti d'America. In questi passaggi, inoltre, non vi furono solo rapporti ufficiali con le autorità civili e militari locali, ma anche con i media stranieri e con gli ambienti filofascisti o antifascisti presenti nei diversi paesi. Proprio nell'ambito dell'antifascismo fuoriuscito, segnaliamo come il cerimoniale di accoglienza riservato agli equipaggi italiani – e in particolare al loro comandante Balbo – fu in grado di incidere profondamente anche nei rapporti tra le sue componenti comunista e socialista.

Ampie ripercussioni, ancora, furono prodotte nel settore delle comunicazioni di massa che, con le crociere aeree, confermarono il loro ruolo attivo nella costruzione del consenso popolare<sup>24</sup>. Se negli anni dei voli sul Mediterraneo, 1928 e 1929, non c'era ancora un vero assenso ma un più generico «gradimento verso il fascismo in quanto buon governo»<sup>25</sup>, l'assidua azione comunicativa progressivamente impiantata dal regime riuscì a

---

<sup>24</sup> Cfr. N. Tranfaglia, *La stampa del regime 1932-1943: le veline del Minculpop per orientare l'informazione*, Bompiani, Milano 2005, p. 11.

<sup>25</sup> S. Colarizi, *L'opinione degli italiani sotto il regime 1929-1943*, Laterza, Roma-Bari 2009, p. 32.



distogliere i lettori dalle preoccupazioni di una crisi economica internazionale, dal progressivo consolidamento di un regime dittatoriale e da tutte le reali problematiche del momento mediante la diffusione, unica, di notizie leggere e positive. Le grandi imprese aeree, soprattutto quella verso il Brasile, 1930-31, e quella in direzione degli Stati Uniti, 1933, furono spettacolari avvenimenti ampiamente e assiduamente illustrati attraverso la stampa, la radio e le pellicole dei cinegiornali e concorsero indubbiamente all'evoluzione in positivo di quel gradimento. Balbo, in questo caso, diede ampia dimostrazione della sua crescente padronanza nell'utilizzo del ristretto gruppo di giornalisti a lui fedeli, dei mezzi radiofonici, cinematografici e, soprattutto, giornalistici e delle loro potenzialità. La risonanza mediatica e la produzione letteraria del quadrumviro, finirono anche per avere un utilizzo strumentale nella pedagogia fascista con l'introduzione dei brani scritti dal ministro aviatore durante le crociere nei programmi stilati dal Ministero dell'Educazione Nazionale.

Uno degli ulteriori ambiti di ricerca degli effetti dei voli di massa cui abbiamo rivolto la nostra analisi è quello delle possibili incidenze prodotte nell'esportazione del materiale aeronautico italiano, come aerei, motori e loro parti di ricambio. I successi conseguiti dalle crociere e la loro eco internazionale, infatti, furono sicuramente la migliore pubblicità possibile per l'industria nazionale all'estero. Questa, però, ebbe effetti incerti e discordanti sulle vendite che, nel periodo 1928-1933, ebbero un andamento altalenante<sup>26</sup>.

La ricerca ha preso avvio dalla costruzione di un quadro storico di riferimento dalla metà degli anni Venti fino a circa la metà del decennio successivo. Per questo sono risultati di particolare ausilio i testi di De Felice, Di Nolfo, Dogliani, Gentile, Cannistrato, Rochat, e altri, integrati con la storiografia più attenta e accurata su alcuni temi sviluppati e con gli studi più specifici di storia dell'aeronautica, come quelli di Caffarena, di Lehmann, le citate biografie sul ministro Balbo, fino agli studi di Fiocco e il volume collettaneo curato da Ferrari<sup>27</sup>.

L'orizzonte bibliografico, inoltre, ha necessitato un continuo aggiornamento, anche alla luce delle più recenti pubblicazioni che, direttamente<sup>28</sup> o indirettamente<sup>29</sup>, hanno fornito spunti di riflessione.

L'indagine documentale, parallela a quella bibliografica, è stata effettuata sia su fonti archivistiche sia su fonti giornalistiche.

Le prime hanno interessato, inizialmente, l'Archivio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica dove è custodito un fondo dedicato ai raid e alle crociere. In sede di progetto di ricerca, si presuppose che l'analisi di quanto in esso custodito avrebbe rappresentato una base della ricerca. In realtà il fondo, soprattutto per gli eventi del 1928-1929, si è dimostrato incompleto, se non carente, rispetto alle aspettative, soprattutto se comparato con la mole documentale presente sull'argomento in altri archivi. Lo stesso archivio storico aeronautico, parimenti, ha permesso di aprire altri percorsi. Interessanti, in particolare, si sono rivelati i fondi delle memorie storiche e soprattutto quelli delle donazioni private dei discendenti dei piloti e degli specialisti protagonisti degli

---

<sup>26</sup> Cfr. Confederazione fascista degli industriali, *L'industria dell'Italia fascista*, cit.

<sup>27</sup> Sia per i testi di riferimento più generali sia quelli specifici sulla forza armata aerea si rimanda alla bibliografia.

<sup>28</sup> Cfr. F. Minniti, *La rivoluzione verticale. Una storia culturale del volo nel primo Novecento*, Donzelli, Roma 2018.

<sup>29</sup> Cfr. M. Canali, *La scoperta dell'Italia. Il fascismo raccontato dai corrispondenti americani*, Marsilio, Venezia, 2017; cfr. G. Melis, *La macchina imperfetta*, il Mulino, Bologna 2018.

avvenimenti analizzati. Entrambi hanno in gran parte compensato e completato le necessità relative alla ricostruzione dei fatti, almeno dal punto di vista aeronautico.

Per ultimare la dimensione propriamente militare delle crociere aeree, sono stati quindi esaminati i possibili fondi di interesse negli archivi storici dell'Esercito e della Marina.

Nel primo caso, dopo aver cercato nel carteggio dello Stato Maggiore Generale, consapevoli che difficilmente avremmo trovato documentazione di interesse, sono andate deluse anche le aspettative di trovare tracce, più o meno profonde, nei carteggi delle addettanze militari e in quelle del Servizio Informazioni. Riteniamo, comunque, di dover considerare queste "assenze" come delle significative scoperte: la Regia Aeronautica non interessò e non condivise in alcun modo con il Ministero della Guerra l'organizzazione e lo svolgimento dei voli di massa e il Ministero della Guerra, probabilmente, non ritenne opportuno intromettersi negli affari di un'amministrazione che, seppur militare, era posta alle dipendenze di uno dei massimi esponenti politici del momento.

Diversa, come ci si aspettava in considerazione degli importanti supporti forniti in occasione di ciascuna crociera, è stata l'esperienza di ricerca presso l'Archivio Storico della Marina Militare. In questo archivio, oltre a buste dedicate alle singole crociere, interessanti indicazioni sono custodite nelle memorie delle singole imbarcazioni che concorsero al buon esito delle trasvolate.

Gli archivi dell'Aeronautica e della Marina, infine, si sono rivelati preziosi per la ricerca delle immagini dell'epoca che, dopo un'attenta disamina, abbiamo proposto nel testo perché ritenute di interesse nonché di ausilio alla comprensione delle nostre analisi.

Uscendo dalla dimensione militare per transitare nel più ampio ambito politico, che riguardò principalmente, ma non esclusivamente, la figura del ministro Balbo, importanti elementi sono emersi sia presso gli atti forniti dal Portale Storico della Camera dei Deputati, sia presso l'Archivio Centrale dello Stato. Nel primo caso, dalla lettura dei discorsi del ministro davanti all'assemblea legislativa, si è potuto comprendere la genesi e lo sviluppo dei voli di massa mentre, nel secondo archivio, importanti episodi interni alle crociere sono illustrati dalla documentazione presente nei fascicoli raccolti dalla Segreteria Particolare del duce.

Presso l'Archivio Centrale dello Stato, inoltre, è stato disposto il recente versamento della donazione fatta dalla famiglia Balbo e relativa al carteggio del periodo compreso tra il 1901 e il 1940, con documenti che arrivano fino al 1960. Interessata la curatrice del fondo per poterne prendere visione, ci è stata però comunicata l'impossibilità della sua consultazione prima che sia stata eseguita la schedatura analitica e la successiva inventariazione, per le quali si prevedono tempi lunghi<sup>30</sup>.

Altro decisivo approdo è stato l'Archivio Storico Diplomatico del Ministero degli Affari Esteri. Questo, in particolare, si è rivelato di fondamentale importanza per gli "affari politici" e per gli "affari commerciali", secondo la denominazione dei rispettivi fondi, che l'Italia ebbe con le nazioni presso cui ammararono gli idrovolanti, proprio per effetto di quelle presenze aeronautiche. Di grande interesse, inoltre, è risultata anche la documentazione custodita nei carteggi, quando presenti, delle ambasciate e dei consolati dei vari paesi raggiunti.

Il progressivo ampliamento e approfondimento del lavoro di ricerca ci ha portato, infine, presso alcuni archivi privati. Si tratta di carteggi non ordinati in possesso di appassionati

---

<sup>30</sup> La donazione, il cui versamento è iniziato nel mese di giugno 2016, dalle indicazioni forniteci dalla curatrice del fondo, consiste in 290 faldoni (1878 fascicoli), ma la famiglia Balbo, ancora nel mese di ottobre 2018, sta progressivamente continuando a versare materiale d'archivio.

di storia aeronautica che ci ha permesso di comprendere, almeno in parte, la relazione esistente tra l'organizzazione delle crociere e la SIAI-Marchetti, società costruttrice degli idrovolanti utilizzati. Per tutto il carteggio amministrativo di questa importante realtà industriale italiana, infatti, abbiamo verificato che non è mai stato effettuato alcun versamento e lo stesso risulta quindi disperso. Unica opera di conservazione, ad oggi in atto, riguarda l'importante recupero che si sta facendo a Sesto Calende della documentazione grafica e progettuale degli aerei prodotti in riva al lago Maggiore da un'associazione che detiene anche parte degli atti amministrativi della società, ma relativi agli anni successivi alle crociere.

L'indagine delle fonti giornalistiche, invece, ha permesso di proporre alcune analisi qualitative e quantitative della comunicazione espressa attorno agli eventi studiati. Questa attività è stata facilitata dalle raccolte di molti giornali, italiani e stranieri, custoditi nel fondo raid e crociere dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica o reperiti in diverse emeroteche. Particolare attenzione è stata rivolta a due casi studio, il «Corriere della Sera» e il «Il Progresso Italo-Americano».

Sul primo, quotidiano nazionale, abbiamo svolto un'indagine qualitativa, con riferimento ai contenuti dei titoli di prima pagina, e quantitativa, fornendo una dimensione della comunicazione rivolta ai lettori italiani, attraverso le statistiche degli articoli afferenti le crociere che furono giornalmente pubblicati.

Il secondo, quotidiano in lingua italiana diffuso a New York, le cui pubblicazioni di tutto il mese di luglio 1933 sono state acquisite presso la National Library, è stato invece analizzato per la funzione svolta in occasione dell'arrivo degli atlantici nella Grande Mela.

Come anticipato, nel complesso comunicativo delle crociere aeree, il ministro Balbo curò anche il supporto cinefotografico e radiofonico per cui, interessanti sono risultate le analisi, qualitative e quantitative, svolte anche sui cinegiornali e sui testi delle trasmissioni radiofoniche. I primi, insieme ad alcuni documentari sull'argomento, sono oggi inseriti nel catalogo dell'Istituto LUCE, mentre i testi radiofonici, realizzati unicamente per le tappe dell'ultima crociera, sono stati acquisiti presso l'Archivio Storico della Società Geografica Italiana.

Il progetto di ricerca, nelle sue prime fasi, ipotizzò le quattro crociere svolte tra il 1928 e il 1933 come un processo unico, caratterizzato da un percorso evolutivo dal primo volo sul Mediterraneo occidentale all'ultimo volo di massa, cinque anni dopo, con una doppia traversata dell'oceano Atlantico.

Questa tesi è stata, in parte, confermata. Una più profonda analisi dei quattro singoli avvenimenti, però, che vada oltre agli aspetti tecnici e organizzativi e che tenga conto del quadro di riferimento internazionale, del complessivo ambito comunicativo, delle possibili ricercate finalità dei voli effettuati fino alle loro conseguenze dirette e indirette, hanno palesato una maggiore comunanza tra le crociere aeree mediterranee, rispetto a quelle atlantiche. I primi due voli di massa furono maggiormente legati a reali necessità della forza armata aerea e della politica nazionale, interna ed estera, mentre quelli atlantici appaiono più legati alle volontà, alle necessità e ai desideri del ministro Balbo. Alla luce di questi approfondimenti, riteniamo che le prime due crociere costituirono un processo unico, a sé stante e completo, mentre per le due crociere atlantiche, che hanno comunque raccolto le esperienze tecniche precedenti, indichiamo la prima come un volo di preparazione e di avvicinamento alla seconda.

Questo ha determinato la nostra scelta di illustrare e analizzare in un unico capitolo le crociere mediterranee, e dedicare due capitoli distinti per l'illustrazione e per esprimere le nostre considerazioni sulle crociere atlantiche.

Nel primo capitolo è stato inizialmente affrontato il passaggio, considerato epocale nel mondo aeronautico, dai raid svolti da singoli piloti alle crociere aeree di massa. Una pratica, la seconda, fortemente voluta dal ministro Balbo. Prima ancora di procedere alla descrizione storica delle due crociere mediterranee, con l'illustrazione delle singole tappe, di particolare interesse è risultata l'analisi del contesto geopolitico mediterraneo precedente e contemporaneo ai voli italiani. Quelle mediterranee furono le crociere che ebbero maggiori effetti interni alla forza armata aerea. Fu con esse che si arrivò alla rottura dei rapporti tra il generale Francesco De Pinedo e Balbo, e fu con esse che trovò stabilità definitiva la scelta del sottosegretario di continuare ad orientarsi verso la realizzazione di voli di massa con aerei costruiti in legno e tela.

Tra le principali riflessioni prodotte dalle crociere mediterranee, vi è la necessità di rivisitare la locuzione con la quale, nei diversi ambienti, dalle sale del Palazzo Aeronautica alle pagine di testi di differenti livelli di scientificità, il complesso dei voli di massa svolti dalla Regia Aeronautica viene indicato come «crociere di Balbo». Questa rigida identificazione fa riferimento solo alla forte volontà, per nulla disinteressata, che il ministro mise in campo per la loro organizzazione. In realtà queste azioni di volo risultano altrettanto debitorie a D'Annunzio e a Douhet, ma soprattutto al generale De Pinedo, che trasferì la sua provata esperienza nell'organizzazione e nel compimento delle prime due crociere. Come sarà più volte evidenziato, anche i successivi voli transoceanici saranno debitori delle sue accortezze organizzative.

Il secondo capitolo è dedicato alla prima crociera atlantica realizzata tra il mese di dicembre 1930 e quello di gennaio 1931. Questa, la prima agli ordini diretti e, quindi, sotto la responsabilità di Italo Balbo, fu preceduta da una fondamentale missione aerea preparatoria svolta lungo le coste atlantiche dell'Africa da due tra i più promettenti piloti della Regia Aeronautica: Stefano Cagna e Jacopo Calò Carducci.

A differenza dei voli mediterranei, i giornalisti furono imbarcati sugli idrovolanti solo nelle ultime tappe, dopo aver raggiunto il continente sudamericano. La prima crociera atlantica segnò, ugualmente, l'inizio dell'intensificazione della copertura mediatica dell'impresa aerea collettiva, con la particolare accortezza al nome e all'immagine di Italo Balbo e l'inizio del conseguente attrito tra questi e il Capo del Governo. Di particolare interesse, per questo evento, risultano gli atti di vendita degli idrovolanti utilizzati dagli equipaggi italiani al Governo brasiliano, con pagamento finale in caffè e, soprattutto, l'accoglienza che l'antifascismo brasiliano riservò al ministro italiano.

Il terzo ed ultimo capitolo è dedicato all'ultima crociera realizzata dalla Regia Aeronautica nel 1933. L'avvenimento, che si innestò anche con altre vicende, come il più ampio fenomeno della migrazione italiana negli Stati Uniti, in generale, e nella città di New York, in particolare, e con la partecipazione italiana alla *Century of Progress*, l'Esposizione Universale in contemporaneo corso a Chicago, anche grazie all'azione dei media giornalistici e radiofonici, riscosse grande successo internazionale. Le immagini di Italo Balbo accolto da imponenti folle a Chicago e New York, le celebrazioni del *Balbo day* o l'inaugurazione della *Balbo Avenue* e la sua colazione con il Presidente degli Stati Uniti d'America Franklin Delano Roosevelt, fecero il giro del mondo. Un particolare nostro approfondimento è stato quindi rivolto all'azione svolta da Generoso Papa, attraverso il



suo giornale «Il progresso Italo-Americano», nel richiamare le folle al passaggio degli atlantici e al ritorno di immagine che l'influente italoamericano condivise con Balbo.

La notorietà e i continui successi raccolti dal ministro aviatore in questo volo riaccessero e ampliarono ulteriormente gli attriti con il duce tanto da essere percepibili anche nella lettura dei messaggi che i due si indirizzarono dalle sponde opposte dell'Atlantico. Se la sostituzione di Balbo dalla Regia Aeronautica, avvenuto dopo due mesi dal rientro della crociera, può essere inteso come un normale avvicendamento di governo, possiamo considerare la decisione di Mussolini di inviarlo in Libia, allontanandolo sia dalla "sua" Ferrara sia dalla centralità politica della Roma fascista, un effetto prodotto dall'ultimo volo di massa.

La principale considerazione emersa nello studio di quest'ultima crociera si riferisce, però, alla specifica azione aerea: non fu un volo di massa o, almeno, non lo fu nel suo momento identificativo costituito da sorvolo dell'oceano Atlantico dall'Islanda al Canada, da Reykjavik a Cartwright. Il volo con il quale la Seconda Squadra Atlantica congiunse l'Europa al Nord America mancò infatti delle caratteristiche identificative di crociera aerea indicate, come detto, nella presenza simultanea di più aerei e nel loro volo in formazione compatta verso un unico obiettivo.

Al di là delle considerazioni specifiche espresse su ciascuna delle grandi crociere di massa dell'Aeronautica italiana, riteniamo, in conclusione, che esse furono comunque degli importanti avvenimenti che incisero, più o meno profondamente, su diversi ambiti della società, delle istituzioni militari, della politica e della cultura italiana e internazionale.



## CAPITOLO PRIMO

### Crociere aeree sul Mediterraneo 1928-1929

#### 1.1. Verso le crociere aeree

Il pilotaggio di un aereo, sin dagli albori<sup>31</sup>, si caratterizzò per essere un'attività umana individuale che interessò principalmente gli ambienti ludici e sportivi. Anche quando, successivamente, divenne un'attività bellica finì per conservare tali caratteristiche e i piloti, da «arditi esploratori del cielo [divennero] eroici guerrieri [...] [con] doti tali da consentire di rappresentarli come aspiranti superuomini»<sup>32</sup>.

Durante la Grande Guerra possiamo rilevare come il singolo pilota, più che essere comunemente idealizzato e, conseguentemente, considerarsi un soldato del cielo, fu presentato come un campione sportivo di una nuova disciplina.

In Italia, furono i giornali come la «Rivista del Touring Club Italiano», «L'Illustrazione Italiana», «Il Giornale Illustrato dei Viaggi e delle Avventure di Terra e di Mare», «Nel Cielo», «Il Corriere della Sera», «Il Giornalino della Domenica», e altri ancora, a veicolare questa immagine<sup>33</sup>. Negli articoli proposti, ai servizi sugli aerei e sugli aviatori, si affiancarono anche quelli illustranti particolari classifiche per il conseguimento di premi riservati ai piloti in guerra e il compimento di particolari gesta nei cieli sopra la battaglia determinò il loro assurgere a recordman sportivi. Il sistema mediatico fu in grado, per tutta la durata della Prima guerra mondiale, di esaltare e diffondere l'individualità dei piloti, determinandone la celebrità: erano i così detti «assi», per i quali parteggiare nelle graduatorie che contavano il numero degli aerei nemici abbattuti.

Questa accezione individualistica si protrasse nel tempo consolidandosi assieme al progressivo sviluppo e al costante miglioramento degli aerei, in termini di velocità e di autonomia di volo, e con il progressivo affinamento delle selezioni e dell'addestramento del personale navigante. Dalle graduatorie degli assi, chiuse necessariamente con la fine del conflitto, l'individualità traslò nella realizzazione di raid: grandi imprese al limite delle possibilità del pilota e del mezzo. Per essi, sulla scorta delle esperienze della guerra, continuò ad esservi una grande attenzione mediatica e, di conseguenza, sociale, sin dalle fasi organizzative e preparatorie. La notorietà del pilota esplodeva, poi, con il buon esito dell'impresa. L'onda comunicativa delle gesta solitarie, generata sin dalle indiscrezioni sulle loro progettazioni, non si esauriva con l'atterraggio. Quasi sempre, alla loro conclusione, il pilota acquisiva anche una vena letteraria che si traduceva nella pubblicazione di un libro permettendone, così, il ricordo nel tempo.

Tra gli esempi italiani, Ferrarin e Masiero, partiti da Centocelle il 14 febbraio 1920, arrivarono a Tokyo il 30 maggio dopo oltre 18.000 km e 109 ore di volo. Di qui il libro di Arturo Ferrarin, *Il mio volo Roma-Tokyo*<sup>34</sup>. Francesco De Pinedo, che ritroveremo

---

<sup>31</sup> Tra il 1902 e il 1903 iniziarono le prime prove di installazione di un motore su un aliante da parte dei fratelli Wilbur e Orville Wright. Fu loro il primo volo del più pesante dell'aria, datato 17 dicembre 1903.

<sup>32</sup> F. Minniti, *La rivoluzione verticale. Una storia culturale del volo nel primo Novecento*, cit. p. 86.

<sup>33</sup> Cfr. F. Caffarena, *Dal fango al vento. Gli aviatori italiani dalle origini alla Grande Guerra*, Einaudi, Torino 2010, pp. 5-6.

<sup>34</sup> Cfr. A. Ferrarin, *Il mio volo Roma-Tokyo*, ARP, Milano 1921.

organizzatore e comandante delle prime crociere aeree di massa, con il motorista Ernesto Campanelli, su un idrovolante SIAI S.16 ter ribattezzato *Gennariello*, decollò all'alba del 20 aprile 1925 da Sesto Calende, sede delle officine Savoia Marchetti, per volare 55000 km su tre continenti: da Sesto Calende a Melbourne, dove ammarò il 9 giugno, da Melbourne a Tokyo, dove giunse il 26 settembre, per rientrare a Roma il 7 novembre 1925. In seguito pubblicò *Un volo di 55.000 chilometri*<sup>35</sup>.

Ancora il colonnello De Pinedo, con il capitano Del Prete e il motorista Zacchetti, su un idro Savoia S.55 in dotazione all'aeronautica, salvo poche modifiche, decollò da Elmas il 17 febbraio 1927 per giungere a Rio de Janeiro il 28 febbraio. Il volo proseguì e l'equipaggio giunse il 2 marzo a Buenos Aires, il 29 marzo a New Orleans, l'8 maggio ci fu la tappa New York-Boston, e la crociera si concluse il 16 giugno 1927 con l'ultima tappa Barcellona-Roma. Una doppia traversata atlantica da cui il libro *Il mio volo attraverso l'Atlantico e le due Americhe* del 1928<sup>36</sup>.

Oltre alle imprese del più pesante dell'aria, negli anni Venti del Novecento, contiamo anche le importanti azioni svolte dai dirigibilisti. Anche in questi casi, stampa ed editoria provvidero a fornire un'importante diffusione dei singoli eventi e a celebrare singoli personaggi. Umberto Nobile, partito il 10 aprile 1926 con il dirigibile *Norge*, raggiunse il Polo Nord il 12 maggio dello stesso anno. Dall'esperienza pubblicò, nel 1927, *In volo alla conquista del segreto polare*<sup>37</sup>. Sempre il generale Nobile, dopo la tragica avventura del 25 maggio 1928 quando, dopo il sorvolo del Polo Nord, il dirigibile *Italia* precipitò per cause che tutt'oggi restano ancora discusse, pubblicò, nel 1929, *L'Italia al Polo Nord*<sup>38</sup>. A seguito di questa tragedia, il 17 e 18 giugno 1928 Maddalena, Cagna, Abelli, Rampini, Penso, Crosio, Baracchini, Codognotto e Della Gatta, con idrovolanti SM 55, partirono dalla Norvegia con destinazione isole Svalbard: 1200 km in 7 ore<sup>39</sup>. Tutti erano alla ricerca della "tenda rossa" di Umberto Nobile. Umberto Maddalena, che per primo avvistò i reduci del disastroso incidente sui ghiacci del Polo Nord, diede alle stampe, nel 1930, il suo *Lotte e vittorie sul mare e nel cielo*<sup>40</sup>.

Carlo Del Prete e Arturo Ferrarin, nel 1928 conquistarono il record omologato di durata in circuito chiuso e nel giugno dello stesso anno furono protagonisti del raid Roma-Brasile con aereo terrestre. Ferrarin, nel 1929, pubblicò il suo *Voli per il mondo*<sup>41</sup>.

Se la stampa fu in grado di creare tensione attorno ad un evento, di radunare folle ai decolli e agli atterraggi delle grandi imprese aeree, l'editoria provvide a prolungare gli effetti di tale notorietà.

Come vedremo questa tradizione fu ripresa, e molto praticata, anche da Italo Balbo, nonostante la sua chiusura ai voli svolti da singoli piloti e la sua ferma volontà di sostituirla con voli di massa. In essi, il singolo pilota fu sostituito da interi stormi, ma solo durante le diverse tappe delle crociere. Per la stampa e l'editoria, invece, il pilota continuerà ad essere uno solo, identificato con il ministro aviatore. Prima ancora della stampa quotidiana, di cui daremo ampia trattazione, possiamo sin d'ora quantificare il suo rapporto con

---

<sup>35</sup> Cfr. F. De Pinedo, *Un volo di 55.000 chilometri*, Mondadori, Milano 1927.

<sup>36</sup> Cfr. F. De Pinedo, *Il mio volo attraverso l'Atlantico e le due Americhe*, Hoepli, Milano 1928.

<sup>37</sup> Cfr. U. Nobile, *In volo alla conquista del segreto polare*, Mondadori 1928.

<sup>38</sup> Cfr. U. Nobile, *L'Italia al polo Nord*, Mondadori 1930.

<sup>39</sup> USAM, *Raid e Crociera*, b. 5, f. 48, Giudizio stampa estera.

<sup>40</sup> Cfr. U. Maddalena, *Lotte e vittorie sul mare e nel cielo*, Mondadori 1930.

<sup>41</sup> Cfr. A. Ferrarin, *Voli per il mondo*, Mondadori, Milano 1929.

l'editoria post volo di massa: *Passeggiate aeree sul Mediterraneo*<sup>42</sup>, con sua prefazione e introduzione di De Pinedo e *In volo da Roma a Odessa*<sup>43</sup>, nel 1929, *Stormi in volo sull'oceano*<sup>44</sup> nel 1931, *La centuria alata*<sup>45</sup> nel 1933 e *Stormi d'Italia sul mondo*<sup>46</sup> nel 1934.

Proprio per quanto riguarda i voli di massa, consacrati definitivamente con l'arrivo di Italo Balbo al Ministero della Regia Aeronautica, occorre fornire alcuni elementi storicamente antecedenti alle azioni organizzate e svolte dal gerarca ferrarese. Prima della sua nomina nella forza armata aerea, vi furono, infatti, diversi tentativi di voli in formazioni. Il più noto di essi fu quello su Vienna del 9 agosto 1918, pensato da Gabriele D'Annunzio e portato a termine da undici Ansaldo SVA dell'87<sup>a</sup> Squadriglia, la famosa "Serenissima". A guerra conclusa, la sera del 19 marzo 1919, fu sempre D'Annunzio che, in un incontro con i piloti dell'87<sup>a</sup> lanciò la proposta rivoluzionaria di un raid di più aerei che, partendo da Roma, avrebbero raggiunto la lontana capitale del Giappone, Tokyo. Un'idea affascinante, fuori dalle logiche di guerra, che avrebbe fatto strada. Il piano di volo, al di là del risultato ottenuto, rispondeva già ai criteri dei voli di gruppo. Gli undici aerei preposti al viaggio, quattro trimotori Caproni e sette monomotori SVA, biplani, con diciannove uomini di equipaggio, decollarono dai campi italiani a partire dall'8 gennaio 1920<sup>47</sup>.

Successivamente, nel 1925 una pattuglia di quattro bombardieri compì il volo Italia-Belgio-Inghilterra-Italia. Contemporaneamente un'altra pattuglia di apparecchi italiani volò, in un viaggio di andata e ritorno, da Torino a Vienna, dopo aver sorvolato le capitali dei paesi balcanici fino a Costantinopoli e Leopoli. Idrovolanti S.16 compirono nella stessa epoca un volo sul Mediterraneo, toccando Nizza, Marsiglia, Barcellona, Tunisi, e Cagliari<sup>48</sup>. Come scrisse il 1° gennaio 1934 la «Rivista Aeronautica»:

all'osservatore di oggi assai modesta sembrerà il numero degli apparecchi impiegati in quelle imprese e modesta la lunghezza di ogni singola tappa. Ma il grado di sviluppo tecnologico raggiunto dal materiale e il grado di addestramento posseduto dal personale non consentiva molto di più di quello che si era fatto<sup>49</sup>.

A prescindere dalle variabili considerate, individuate dalla rivista nello sviluppo tecnologico e nel grado di addestramento posseduto dai piloti, quello che interessa è che la dottrina aerea si era orientata alla realizzazione di voli in formazione di più aerei, a tappe e su lunghe distanze, prima ancora che prendesse avvio il settennato di reggenza della Regia Aeronautica da parte di Italo Balbo. La loro primogenitura va fatta risalire al pensiero di D'Annunzio degli anni 1918-1919. Pressoché contemporaneamente alle azioni del poeta soldato, inoltre, intervenne sull'argomento anche un altro italiano, il generale del Regio Esercito Giulio Douhet. Questi, seppur limitandosi al piano teorico e dottrinale, scrisse esplicitamente dei voli di massa nella sua opera più nota *Il dominio dell'aria*<sup>50</sup> del 1921. In essa, il generale, teorizzò un impiego di massa che, a similitudine delle azioni di

---

<sup>42</sup> Cfr. Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul mediterraneo*, prefazione Italo Balbo, introduzione Francesco De Pinedo, Treves, Milano 1929.

<sup>43</sup> Cfr. I. Balbo, *In volo da Roma a Odessa*, cit.

<sup>44</sup> Cfr. I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit.

<sup>45</sup> Cfr. I. Balbo, *La centuria alata*, cit.

<sup>46</sup> Cfr. I. Balbo, *Stormi d'Italia sul mondo*, Mondadori, Milano 1934.

<sup>47</sup> Cfr. G. Rocca, *I disperati. La tragedia dell'aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale*, Mondadori, Milano 1991, pp. 8-9.

<sup>48</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 5, f. 48, Giudizio stampa estera.

<sup>49</sup> «Rivista Aeronautica», 1° gennaio 1934, p. 32.

<sup>50</sup> Cfr. G. Douhet, *Il dominio dell'aria*, cit.

terra e di mare, avrebbe dovuto concentrare più aerei in limitate coordinate di spazio e di tempo. Nelle guerre del futuro, seguendo il suo pensiero, non vi sarebbe stato spazio per voli singoli e la conquista dell'aria sarebbe avvenuta con voli di massa: una dottrina pionieristica, talvolta confusa come soluzione dei problemi concreti dell'Aeronautica<sup>51</sup>. Furono quindi D'Annunzio e Douhet, nella pratica e nella teoria, i principali artefici di queste azioni aeree. Balbo, seppur non direttamente, riconobbe la primogenitura del vate. Il 26 luglio 1930, in occasione della prima crociera atlantica, la prima sotto il suo comando, il quadrumviro, interessò proprio a D'Annunzio:

Debbo parlarvi dell'impresa che sto preparando. Un'impresa quasi folle, ai limiti dell'osabile, e però studiata e calcolata nei minimi particolari<sup>52</sup>.

Il vate, rispondendo pubblicamente l'11 gennaio 1931, non mancò successivamente di rendergli omaggio:

[...] Taglio e incurvo per voi stanotte tutti i lauri del Vittoriale che sembran lustri e salsi di luna oceanica. Il primo ramo è per Italo Balbo [...]<sup>53</sup>,

come a voler indicare un ideale passaggio di testimone tra i due, su cui torneremo.

Anche per il Douhet, non mancò un riconoscimento. Balbo, nello scrivere la prefazione al testo del generale dell'esercito, *La guerra integrale*<sup>54</sup> del 1936, riconobbe la sua influenza, e l'ammirazione per il generale dell'Esercito fu riproposta successivamente anche in un discorso alla Camera dove osservò, con tono caustico, che gli altri paesi come la Francia, lo avevano preso molto più seriamente di quanto non avesse fatto l'Italia<sup>55</sup>.

Stabiliti i precedenti circa i voli di massa, non vi è dubbio, però, che fu Balbo, sottosegretario prima e ministro successivamente, a darne un grandissimo impulso, sia in termini organizzativi che di realizzazione. Questo, in particolare, determina oggi il fatto che scrivere e comprendere le crociere aeree realizzate dalla Regia Aeronautica nel periodo 1928-1933 non può prescindere dal parlare del quadrumviro, del perché volle orientarsi verso queste attività aeree, a discapito di altre, e di quello che fece durante la loro concreta realizzazione.

Balbo fu nominato sottosegretario del Ministero dell'Aeronautica nel 1926, quando sostituì nell'incarico Alberto Bonzani, poi Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, che «aveva dato all'Aeronautica un assetto stabile, sia in termini di arruolamenti sia di dotazione di mezzi»<sup>56</sup>. Nel complesso, «ereditò una situazione tutt'altro che fallimentare che, con merito indiscusso, riuscì a far progredire specialmente negli ambiti tecnici e sportivi, ma soprattutto a massimizzarne il profitto in termini di sfruttamento

---

<sup>51</sup> Cfr. G. Rochat, *Italo Balbo aviatore e ministro dell'aeronautica (1926-1933)*, cit. p. 83.

<sup>52</sup> Archivio del Vittoriale, f. Balbo, in C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 270.

<sup>53</sup> «Il Popolo d'Italia», 11 gennaio 1931.

<sup>54</sup> Cfr. G. Douhet, *La guerra integrale*, Campelli, Roma 1936.

<sup>55</sup> Cfr. R. De Felice, *Mussolini in fascista, L'organizzazione dello stato fascista 1925-1929*. Einaudi, Torino 1968, p.185-187.

<sup>56</sup> «Bonzani promosse una legge sul reclutamento e avanzamento degli ufficiali e, tra il 1923 e il 1926 commissionò 750 caccia, 400 bombardieri, 750 ricognitori e 400 idrovolanti di vari tipi per un totale di 2300 apparecchi. Ma fu un personaggio che ostentò distacco dagli aerei e dagli aviatori, sempre chiuso nell'irrepreensibile uniforme dell'Esercito e sempre sottoposto agli attacchi demagogici di Aldo Finzi e Antonio Locatelli», C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., pp. 117, 119-120.

propagandistico. La sua grande intuizione fu capire che l'epoca dei pionieri e degli eroi era chiusa e che, alle grandi imprese individuali basate sul coraggio, l'improvvisazione, la fortuna, dovevano succedere grandi imprese organizzate in cui la personalità dei singoli non era cancellata, ma diventava elemento dell'iniziativa collettiva, preparate, condotte e politicamente sfruttate con criteri scientifici<sup>57</sup>. In tal senso, però, riteniamo che l'intuizione del sottosegretario fu dettata da una precisa necessità: porre un freno alle imprese degli altri più abili e già noti piloti, ma non alle sue. Mai Balbo avrebbero potuto realizzare grandiose imprese solitarie e porre fine a queste spettacolari azioni avrebbe conseguentemente cancellato le ingombranti personalità dell'Aeronautica nazionale a vantaggio di un unico nome e di un'unica immagine, la sua.

I motivi per i quali Mussolini nominò Balbo all'Aeronautica furono in gran parte politici e simili a quelli che avevano portato il quadrumviro ad essere assegnato al Ministero dell'Economia Nazionale. Per il duce «Balbo fu sempre fonte di ansietà, una mina innescata che minacciava di esplodere in qualsiasi momento. Eppure, essendo uno dei capi del fascismo più prestigiosi e competenti, Mussolini non si poté permettere un suo allontanamento dalla scena politica. Il suo problema fu sempre come imbrigliare le sue inesauribili energie. L'aviazione parve una via d'uscita anche per la volontà del duce di connettere strettamente il volo e il fascismo»<sup>58</sup>. Non appare remota, però, anche l'idea che questa nomina possa essere stata determinata dalla volontà di Mussolini di affossare politicamente Balbo, mettendolo in un ambiente militare, fedele alla corona, nel quale si erano in un certo qual modo istituzionalizzati sia all'interno dell'organizzazione aeronautica sia nell'opinione pubblica, dei mostri sacri, quali Nobile, De Pinedo, Guidoni, Ferrarin, De Bernardi e altri ancora.

Per l'attribuzione di questo incarico, inoltre, erano da escludere preesistenti rapporti di Balbo con l'aviazione. La decisione del duce di nominare Balbo sottosegretario all'Aeronautica, rappresentò, comunque, un importante momento nel rapporto tra Mussolini e le forze armate. Il nome di Bonzani, nel 1924, derivò, presumibilmente, da precise indicazioni delle gerarchie militari a cui il duce non poté opporre veti perché non disponeva ancora della sufficiente autorità, considerato anche il malumore o, quantomeno, il sospetto con cui Esercito e Marina guardavano la nuova forza armata aerea. Al termine del "periodo Bonzani", nel 1926, diversamente, Mussolini aveva già maturato le condizioni tali da imporre un politico-fascista di peso, seppur limitatamente al "feudo" aeronautico e non già nelle altre due forze armate. Al di là di qualsiasi motivazione, tale nomina «finì per dar corso al suo [di Balbo, ndr] amore per il potere e la sua ricerca di successo [che] si coniuga[rono] pienamente con l'obiettivo di valorizzare la nuova forza armata, così come il regime e gli ambienti aeronautici gli chiedevano, e ciò rientrava nelle sue capacità e nei suoi interessi»<sup>59</sup>.

Momento di particolare interesse nel percorso aeronautico del quadrumviro, in termini organizzativi, operativi di pilotaggio, ma anche illustrativi delle potenzialità comunicative e del reale peso personale posseduto in quel momento del sottosegretario, fu la crociera che Balbo svolse dal 1° al 12 giugno 1927<sup>60</sup>. Fu l'occasione per prendere confidenza con i voli a tappe partecipando ad una sorta di crociera aerea del Mediterraneo, con soste nel Dodecaneso e presso le colonie. Partito da Roma, arrivò prima a Lero, poi a Rodi, a

---

<sup>57</sup> G. Rochat, *Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, cit., pp. 126-127.

<sup>58</sup> C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., pp. 180-181.

<sup>59</sup> G. Rochat, *Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, cit., p. 122.

<sup>60</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 5, f. 44, Crociera Mediterraneo "Balbo" 1927.

Tobruch, a Giarabub, ritornò quindi a Tobruch, Bengasi, Agedabia, ancora a Bengasi, a Tripoli, Gadames, nuovamente a Tripoli per fare ritorno a Roma il 12 giugno. A seguito di questo volo, il sottosegretario rilasciò al «Corriere della Sera» un'intervista che finì in quinta pagina. Rileviamo, quindi, come nel giugno 1927, il nome di Balbo e le sue gesta aviatorie non erano ancora in grado di conquistare la ribalta delle prime pagine. Riferendosi all'esperienza appena terminata, il quadrumviro disse che non era stato un volo consueto, facendo intendere che aveva compiuto qualcosa di importante dal punto di vista aeronautico, affrettandosi anche ad aggiungere che comunque «un circuito del genere sarebbe dovuto diventare un viaggio ordinario, poiché non vi è nulla di eccezionale, né per disagi, né per difficoltà o per rischio»<sup>61</sup>.

La sua crociera, continuò nell'intervista, aveva dimostrato che il velivolo era un mezzo di locomozione ormai perfetto per tecnica e per personale navigante. Il percorso svolto aveva dimostrato che le isole del Dodecaneso, distavano soltanto nove ore di volo da Roma e sei da Brindisi o da Taranto. Altrettanto si poteva dire della Cirenaica e della Tripolitania. Siracusa distava tre ore o poco più da Tripoli. L'aviazione, e quindi l'Italia, erano in grado di dare alla sua attività mediterranea un ritorno più fervido ed intenso. Occorreva, concluse Balbo, che in questa politica aerea un solo pensiero facesse da guida: non essere preceduti da altri.

Quello che espose il sottosegretario fu, quindi, un pensiero chiaro, sicuramente in linea con la politica generale del regime fascista, che proiettava le rotte aeree dall'Italia verso le altre sponde del Mediterraneo: una riflessione che avrebbe giustificato la percorrenza di queste rotte con singoli aerei, civili o militari, ma anche con voli di massa composti da più aerei, che avrebbero dovuto conquistare il dominio dell'aria sopra il *Mare Nostrum*.

Pochi giorni dopo, il 23 giugno 1927, Balbo conseguì sul campo di volo di Centocelle il brevetto di pilota e iniziò, nei giorni immediatamente seguenti, a mettere in pratica gli insegnamenti ricevuti. Il 28 giugno partì da Roma con un biplano R. 22 dotato di un motore da 500 c.v., per raggiungere prima Digione e poi Parigi. Il giorno successivo si recò a Londra dove soggiornò una settimana. Ripartito quindi il 6 per Berlino, il 7 per Vienna, il 9 raggiunse la sua Ferrara e nello stesso giorno rientrò a Roma. Rileviamo, anche in questa occasione, ancorché i vari spostamenti furono seguiti dai giornali dell'epoca, che Balbo non riuscì ad avere un'ampia risonanza mediatica. «Il Messaggero» del 6 luglio 1927 ne parlò in prima pagina ma con un piccolo articolo di colonna dove il giornalista si impegnò più a scrivere dell'incontro avuto con il generale Guidoni, in quel momento addetto aeronautico a Londra e, soprattutto, con il senatore Guglielmo Marconi che lo ospitò nel suo yacht Elektra, che del quadrumviro e del suo volo. Anche il giornale «La Tribuna» del 30 giugno scrisse del viaggio del sottosegretario dell'Aeronautica in un articolo che finì in sesta pagina<sup>62</sup>. Come vedremo, il rapporto di Balbo con la stampa cambierà radicalmente in occasione delle crociere aeree, ma in quel luglio 1927 riuscì a conquistare un piccolo spazio in prima pagina solo per la compresenza di altri personaggi evidentemente di maggior peso rispetto al suo; un particolare che, probabilmente, non passò inosservato.

Balbo lo comprese: il suo non sarebbe mai stato un nome da prima pagina se non avesse riposto nell'anonimato gli aviatori che avevano già raggiunto ampia notorietà: De Bernardi, Nobile e, soprattutto, De Pinedo. Questi, assieme a Guidoni, erano personaggi la cui fama nazionale e internazionale lo avrebbe sempre relegato in un ruolo ad essi

---

<sup>61</sup> «Corriere della Sera», 13 giugno 1927.

<sup>62</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 5, f. 44, Crociera Mediterraneo "Balbo" 1927.



subalterno. Ne seguì un'aspra battaglia interna all'Aeronautica attraverso la quale il quadrumviro riuscì nella distruzione delle carriere di alcuni uomini di spicco, De Pinedo e Nobile su tutti, e nel congedo di altri personaggi minori, Mario De Bernardi e Arturo Ferrarin, che preferirono lasciare la forza armata e diventare collaudatori nelle industrie private.

La "lotta alle primedonne"<sup>63</sup> iniziò subito, e proprio nello scontro tra le ambizioni e gli interessi del nuovo sottosegretario con i miti aeronautici, Balbo chiari in maniera netta la sua posizione e quella di tutti gli altri. Con una circolare interna emanata il 6 dicembre 1927 e rivolta a tutti gli ufficiali della Regia Aeronautica il quadrumviro evidenziò che aveva avuto modo di

constatare personalmente come, in occasione di raid ed imprese aeronautiche, alcuni ufficiali avevano preso atteggiamento in contrasto con la disciplina militare, concedendo interviste alla stampa e permettendo onoranze, senza autorizzazione superiore. Questi fatti avevano talvolta portato ad incresciose polemiche, che risultavano lesive al prestigio della divisa. L'ufficiale prescelto a compiere una determinata azione fuori dalla sua ordinaria mansione non avrebbe dovuto quindi dimenticare che, se la fiducia dei superiori lo additava come l'individuo adatto a specialissimo compito, egli tuttavia avrebbe potuto portare a compimento l'impresa aerea solo perché lo Stato gliene dava i mezzi che, a loro volta, erano il risultato dell'oscuro lavoro di numerose persone: il pilota avrebbe dovuto considerarsi l'esponente anonimo dell'organismo a cui apparteneva. Egli non doveva, nelle occasioni di onori tributatigli, perdere il controllo di se stesso e supervalutare la propria personalità. Il pilota avrebbe dovuto sostanzialmente ritenere necessario rientrare nell'ambito per riprendere tranquillamente il proprio posto di lavoro<sup>64</sup>.

Questo fu il documento che aprì un processo interno alla forza armata aerea e che, solo quattro mesi dopo, troverà conferma e continuazione, oltre che nei fatti derivanti dalla sua applicazione, anche nel discorso alla Camera dei Deputati che Balbo esporrà nel 1928, anno della prima crociera aerea di massa. Il sottosegretario diede dimostrazione di aver compreso chiaramente alcune caratteristiche dell'organizzazione cui era stato posto alla guida e il mezzo necessario per dirigerlo in maniera incontrastata. Lui, nel tempo, «divenne un buon pilota, ma non un pilota eccezionale»<sup>65</sup> e, soprattutto non in grado di organizzare e compiere raid aerei sbalorditivi tali da collocarlo nell'Olimpo aeronautico. Oltre a quella del volo, Balbo, doveva tener conto di anche altre esigenze, soprattutto quelle politiche. Era un uomo di vertice del Partito Nazionale Fascista, una condizione non scontata o definitivamente acquisita, ma fortemente concorrenziale: questo rendeva necessario alimentare il proprio carisma e la propria autorevolezza anche al di fuori della Regia Aeronautica. La scelta di indirizzarsi verso scenografici voli di massa riteniamo, quindi, fu per lui una scelta obbligata. Il successo, accuratamente preparato nelle sue plurime dimensioni propagandistiche, inoltre e come prevedibile, avrebbe concorso all'aumento del prestigio del regime e del suo duce. Mussolini, capo del Governo e del

---

<sup>63</sup> Sono molti gli autori che fanno riferimento alla "lotta alle primedonne" che Balbo fece in Aeronautica. Tra questi, si veda, ad esempio, O. Ferrante, *Francesco De Pinedo. Il volo su tre oceani*, Mursia, Milano 2005; V. Polli, *Antonio Locatelli. Vita e documenti*, Bolis, Azzano San Paolo 1986; M. Innocenti, *I gerarchi del fascismo. Storia del ventennio attraverso gli uomini del duce*, Mursia, Milano 2005; U. Nobile, *Il destino di un uomo*, Mursia, Milano 1988.

<sup>64</sup> Circolare Stato Maggiore Aeronautica 6 dicembre 1927.

<sup>65</sup> G. Rochat, *Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, cit., pp. 124-126.

partito, non avrebbe mai permesso l'avvio di azioni così eclatanti e dispendiose, se non avesse ritenuto potessero portargli benefici.

Per completare la dimensione pensata per il pilota quale «esponente anonimo dell'organizzazione a cui apparteneva», sempre nella citata circolare del 6 dicembre 1927, Balbo riservò a se stesso anche il monopolio dei rapporti con la stampa e con l'opinione pubblica: tutti gli articoli tecnico-militari, scritti dai suoi ufficiali, prima di essere inviati alle riviste e ai giornali per la pubblicazione, dovevano essere visti personalmente da lui<sup>66</sup>. Il suo rapporto con i mezzi di comunicazione di massa, nel tempo, divenne sempre più esclusivo anche per l'azione che esercitò l'Ufficio Stampa del Capo del Governo: ancora nel 1932 e nel 1933, quando Balbo aveva ormai epurato la “sua” forza armata da possibili uomini di spicco, l'organo di stampa del duce, con le sue veline, impartì precise disposizioni: non dovevano occuparsi di Nobile<sup>67</sup> e non dovevano scrivere con enfasi del volo in preparazione da De Pinedo<sup>68</sup>. Segno evidente del peso acquisito dal gerarca ferrarese anche nella macchina comunicativa del regime e della sua compattezza interna.

Il conto finale della “lotta alle prime donne” lo fornirà lo stesso quadrumviro il 28 marzo 1933, decimo anniversario della fondazione dell'Aeronautica. A sei anni e mezzo dalla sua nomina a capo dell'Armata Aerea, egli dichiarò di aver eliminato definitivamente l'eccessivo spirito individualistico che sminuiva il carattere militare dell'Aeronautica. La sua lotta più dura, fu sicuramente contro Francesco De Pinedo. Non vi è dubbio che, prima di assumere l'incarico politico all'Aeronautica Balbo fu sincero ammiratore di noto pilota. Sul «Corriere Padano», proprio ad elogio dell'aviatore, scrisse «De Pinedo non parla, non scrive, vola»<sup>69</sup>. Si dovrà poi accorgere che De Pinedo, seppur non risultasse un grande comunicatore, volava davvero bene e ogni suo decollo e ogni suo atterraggio erano in grado di raccogliere migliaia di spettatori e moltissimi giornalisti che avrebbero parlato e scritto per lui. Lo stesso Mussolini stimava e ammirava l'uomo dei raid aerei, lo chiamava «il signore delle distanze»<sup>70</sup> e lo indicava come «l'uomo nuovo del fascismo»<sup>71</sup>, per via del suo riassumere i caratteri di ardimento, proiezione futura e futuristica, audacia e vittoria cui il regime ambiva.

Al porto fluviale sul Tevere Mussolini, al ritorno dal raid Sesto Calende – Melbourne – Tokio – Roma, andò a congratularsi personalmente con De Pinedo e, secondo le norme scenografiche del regime, lo portò a Palazzo Chigi dal cui balcone salutarono assieme la folla radunata. Fu una importante dimostrazione della possibilità di un capo di brillare della luce di un'impresa condotta da altri. Il trionfo organizzato per De Pinedo nel novembre 1925 si rinnovò due anni dopo, al suo ritorno da un secondo periplo aereo compiuto nel 1927 a bordo di un idrovolante SM 55 battezzato *Santa Maria*. Fu quindi il campione assoluto dei voli del fascismo colui che Mussolini, accompagnato dalla duchessa d'Aosta, dal sottosegretario Balbo e dal segretario generale del PNF Turati, accolse calorosamente a Ostia nel pomeriggio del 16 giugno 1927. Il 24 gennaio De Pinedo e i suoi due compagni d'avventura furono ospiti del re nella tenuta di San Rossore. Se ci fu

---

<sup>66</sup> Cfr. *Ibidem*.

<sup>67</sup> N. Tranfaglia, *La stampa del regime 1932-1943: le veline del Minculpop per orientare l'informazione*, cit., Milano 2005, velina del 26 maggio 1932, p. 98.

<sup>68</sup> *Ivi*, velina dell'11 maggio 1933, p. 104.

<sup>69</sup> «Corriere Padano», 7 maggio 1925.

<sup>70</sup> B. Mussolini, *Opera omnia*, 42 voll., Volpe, Roma 1978-1980, p. 362.

<sup>71</sup> *Ivi*, p. 293.

sincera ammirazione nei suoi confronti, tali cerimonie non passarono inosservate dal suo capo, Italo Balbo.

Solo quattro mesi dopo la sua nomina, come da programmazione annuale, il 29 marzo 1927, Balbo si presentò alla Camera dei Deputati per esporre lo stato della forza armata aerea, dare le indicazioni della futura direzione e proporre all'assemblea il bilancio da approvare<sup>72</sup>. Fu il primo discorso ufficiale alla nazione nella sua nuova veste aeronautica e fu con questo che diede avvio alle crociere aeree di massa decretando, contestualmente, la fine dell'era dei raid aerei. Immediatamente prima di prendere la parola di fronte l'assemblea, però, fu anticipato dalla lettura, da parte del Presidente della Camera onorevole Giurati, di un messaggio del presidente della Camera della Repubblica di Cuba. Ancora una volta si celebrò il colonnello Francesco De Pinedo che stava realizzando un'impresa aerea senza precedenti: la doppia traversata atlantica da Sesto Calende a Buenos Aires e da New York a Roma.

Colonnello De Pinedo giunto felicemente sulle spiagge cubane scrivendo pagina gloriosa degna degli eroi di Omero. Camera Cubana interpreta sentimento nazionale cubano ed è unanimemente concorde nel salutare cordialmente per mezzo della Camera Italiana questo nobile popolo che appartiene alla razza immortale e che offre all'umanità esempi di audacia e valore così ammirevoli come De Pinedo<sup>73</sup>.

Alla Camera fu un tripudio. Balbo non commentò, ma rilevò come l'impresa aerea realizzata da uno dei suoi colonnelli, lo pose in ombra e il nome del sottosegretario, nell'occasione fu totalmente sottaciuto. Fu una situazione che cozzava duramente con la liturgia politica che il fascismo stava elaborando, dove il capo doveva essere l'elemento chiave. Questa liturgia poteva e doveva essere perfezionata con atti collettivi, come lo furono le crociere aeree di massa, che «i fedeli erano chiamati ad interpretare sotto la guida attenta di un sacerdote, depositario della religione stessa»<sup>74</sup>.

Nella seduta della Camera del 29 marzo 1927, quella di De Pinedo non fu l'unica difficoltà che Balbo dovette affrontare. Dagli spalti gli giunsero le critiche dell'onorevole Gnocchi e, soprattutto degli onorevoli Finzi e Locatelli, già piloti veterani e conosciuti dal grande pubblico e probabilmente risentiti del fatto che non fosse stato assegnato loro l'incarico di sottosegretario all'Aeronautica. I loro attacchi verso il quadrumviro si ripeterono anche nella discussione del bilancio dell'Aeronautica per l'anno successivo, ma furono le ultime parole che pronunciarono alla Camera. Nessuno dei due – su Finzi, che era stato sottosegretario agli Interni e Vice Commissario per l'Aeronautica, pesavano anche alcune implicazioni nel delitto Matteotti – fu ripresentato dal PNF alla elezioni della successiva XXVIII Legislatura. Con il loro allontanamento dalla scena politica e dal seggio alla Camera, Balbo non ebbe più alcun contestatore tecnico, almeno in tale sede, che potesse esprimere appunti sulla sua gestione del Ministero.

---

<sup>72</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1924-1927 Roma, Tipografia della Camera dei Deputati pp. 7323 e ss. I. Balbo, Italo, *La politica dell'Italia fascista: discorso sul bilancio dell'aeronautica pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 29 marzo 1927*, fascicolo di 75 pagine stampato dalla Tipografia della Camera dei Deputati, Roma 1927.

<sup>73</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1924-1927 Roma, Tipografia della Camera dei Deputati pp. 7323 e ss. I. Balbo, *La politica dell'Italia fascista: discorso sul bilancio dell'aeronautica pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 29 marzo 1927*, fascicolo di 75 pagine stampato dalla Tipografia della Camera dei Deputati, Roma 1927.

<sup>74</sup> P. Dogliani, *Il fascismo degli italiani*, Utet, Torino 2008, p. 84. Cfr. E. Gentile, *Il culto del littorio. La sacralizzazione della politica nell'Italia fascista*, Laterza, Roma-Bari 2016.

Nella discussione dei capitoli di bilancio per l'anno 1927, Balbo indicò ai deputati come troppo spesso ci si era dimenticati che

il volo umano poteva e doveva essere soprattutto un mezzo di espressione e intensificazione della vita pacifica, di acceleramento degli scambi fra i popoli, di aumento della loro capacità di produzione e di penetrazione nei territori, fino ad ora troppo lontani o troppo chiusi al palpito della civiltà. Il rombo degli aerei nazionali doveva costituire anche un richiamo agli italiani sparsi nel mondo, un collegamento alla nazione, attraverso il Mediterraneo e attraverso l'Atlantico, dovunque batta un cuore italiano e possa giungervi un'ala tricolore<sup>75</sup>.

Nel suo primo discorso, quindi, il sottosegretario indicò chiaramente quale sarebbe stata la sua rotta.

## 1.2. «[...] una pratica necessaria per il volo di massa»

Dopo le chiare indicazioni che il sottosegretario fornì con le sue circolari e con i discorsi istituzionali, il 23 marzo 1928 Balbo fu incaricato dal ministro titolare – Mussolini – di esporre alla Camera dei Deputati anche il bilancio della Regia Aeronautica per l'esercizio finanziario 1928-1929<sup>76</sup>. I mesi trascorsi nell'incarico di sottosegretario furono sufficienti per fargli definire la direzione verso cui tendere lo sviluppo della forza armata aerea e iniziare anche a gettarne le basi per una pratica attuazione. La principale via tracciata fu indicata nella realizzazione di crociere aeree di massa in sostituzione dei raid compiuti da singoli piloti: una svolta fondamentale, non solo per la forza armata aerea italiana e non solo per il circoscritto mondo aviatorio. Tale discorso necessita un nostro approfondimento.

L'esercizio finanziario dal 1° luglio 1928 al 30 giugno 1929, venne stabilito in una spesa complessiva di 700 milioni. Con la somma a disposizione la Regia Aeronautica avrebbe dovuto provvedere a tutto quanto le fosse stato necessario: dal personale, arruolamenti e stipendi, ai servizi, dai beni immobili allo sviluppo industriale, dai mezzi ai materiali. Era la stessa somma stanziata l'anno precedente, un limite fisso che, come indicò lo stesso sottosegretario, non permetteva ancora lo sviluppo integrale del «programma massimo». Entro questo quadro generale Balbo fece notare che il 43,71% dell'intero bilancio era destinato alla provvista, la manutenzione e per la riparazione dei materiali aeronautici. Questo, a suo dire, era il segno evidente dello sforzo che stava facendo l'Italia fascista per adeguarsi agli sviluppi continui della scienza dell'Aeronautica. In termini comparativi, però, l'Italia si muoveva tra colossi della ricchezza, delle finanze, delle materie prime e delle attrezzature tecniche e meccaniche. Nonostante gli sforzi, nella scala dello sviluppo aeronautico, la forza armata italiana si attestava ultima «dopo i piccoli paesi della liquidazione asburgica e perfino dopo i popoli vinti». In quell'anno, Balbo avrebbe potuto

---

<sup>75</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1924-1927 Roma, Tipografia della Camera dei Deputati pp. 7323 e ss. I. Balbo, *La politica dell'Italia fascista: discorso sul bilancio dell'aeronautica pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 29 marzo 1927*, fascicolo di 75 pagine stampato dalla Tipografia della Camera dei Deputati, Roma 1927.

<sup>76</sup> Atti del Parlamento italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1925-1928 Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, pp. 8874 e ss.; I. Balbo, *L'aeronautica italiana: realizzazioni e propositi. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati sul bilancio dell'aeronautica nella tornata del 23 marzo 1928*.

contare su 1800 apparecchi efficienti per l'immediato uso bellico dei quali oltre 1000 in linea<sup>77</sup>; la Francia denunciava 1940 apparecchi di linea e 4000 di riserva<sup>78</sup>; l'Inghilterra 775 di linea e 520 di riserva, la Jugoslavia 400 di linea 150 di riserva. Queste statistiche dimostravano con quale intensità ed efficienza di mezzi le più potenti nazioni dell'Europa seguivano lo sviluppo dell'arma del cielo.

Al fine di denigrare le precedenti politiche dei governi liberali, il quadrumviro specificò che i gradualisti aumenti che l'Italia fascista aveva stanziato per l'Aeronautica valevano più di ogni altra dimostrazione per indicare la volontà che fin dal primo momento aveva impegnato il duce per rendere efficiente «l'ala anchilosata». Oltre alla comparazione dei bilanci il sottosegretario espone anche alcuni confronti con l'industria estera assicurando che l'Italia continuava a seguire tutto ciò che producevano i grandi paesi dell'Europa in tema d'aviazione di guerra e di pace. In tale ambito specificò, prima di tutto, la vittoria completa delle costruzioni metalliche su quelle in legno; la Francia e la Germania, che avevano un'industria aeronautica particolarmente sviluppata, vi si dedicavano a pieno regime, provvedendo anche all'esportazione di tali produzioni<sup>79</sup>; l'Inghilterra, considerata la ricchezza di materie prime di cui poteva disporre, possedeva una potenzialità esuberante ai normali bisogni dell'aviazione ed era in grado di sviluppare rapidamente le produzioni necessarie a fronteggiare qualsiasi eventualità.

Nonostante questa premessa, il sottosegretario si limitò a comunicare all'assemblea che la Regia Aeronautica, entro il 1928-1929, avrebbe sperimentato alcuni apparecchi con speciali caratteristiche: un tipo di idrovolante con accentuata autonomia, adatto quindi per i raid, e un apparecchio da turismo, che sarebbe stato a buon mercato in modo tale da essere facilmente acquistato anche da privati.

Queste due produzioni seguivano quelle dell'anno precedente durante il quale vennero sperimentati diversi tipi di aerei nelle varie specialità, bombardamento, caccia e ricognizione, per adottare quelli che meglio rispondevano alle esigenze di impiego. Per la specialità bombardamento marittimo, di particolare interesse per i voli di massa, Balbo comunicò che era stato sperimentato e accettato l'idrovolante S.55. Con tale scelta l'Italia puntò su un mezzo realizzato quasi totalmente in legno e tela. Seppur in seguito anche l'Italia iniziò a sperimentare aerei costruiti in lega, ad essi furono affiancati sempre, sottraendo importanti energie, anche le progressive versioni degli scafi in legno degli idrovolanti della SIAI-Marchetti. Questa scelta appare un segno evidente del fatto che, sin dall'inizio del suo mandato, la progettualità dello sviluppo della forza armata fu subordinata alle possibili esigenze del futuro ministro Balbo e indirizzate alle grandi imprese più che all'operatività militare. Proprio a partire da tali scelte, infatti, rileviamo che il primo aereo italiano costruito interamente in metallo, il caccia Fiat G.50, entrò in linea dieci anni dopo questo discorso di Balbo, nel 1938, in occasione della partecipazione italiana al conflitto civile spagnolo, mentre la tedesca Junkers, tra il 1919 e il 1932, già produceva i suoi metalli F.13.

---

<sup>77</sup> Nella documentazione comparativa Italia-Francia del Servizio Informazioni della Regia Aeronautica, per l'anno 1927 l'Italia disponeva di 1021 (quindi più di 1000, come affermò Balbo) velivoli in linea. USAM, Informazioni, b. 21, f. 1, Aeronautica Francese 1927-1930.

<sup>78</sup> Nella documentazione comparativa Italia-Francia del Servizio Informazioni della Regia Aeronautica, per l'anno 1927 la Francia disponeva di 1416 (non 1940 come affermò Balbo) velivoli in linea. USAM, Informazioni, b. 21, f. 1, Aeronautica Francese 1927-1930.

<sup>79</sup> USAM, Informazioni, b. 22, f. 1, Presunta dislocazione esercito SHS, f. 2, Informazioni Jugoslavia 1927, f.3, Informazioni Jugoslavia 1928-1939.

Il sottosegretario parlò quindi dei record: l'Italia deteneva quelli per il volo più veloce e per il volo più alto e Balbo ostentò quindi certezza che i piloti italiani avrebbero conquistato anche i record del volo più lungo, sia in termini di tempo sia di distanza. Per questi primati, inoltre, sottolineò che le macchine ben poco avrebbero contato se lo spirito del personale che le guidava non fosse stato pari alla loro potenzialità. In realtà, anche prima dell'ingresso di Balbo nel mondo aeronautico italiano, i tentativi di superare i record omologati erano perseguiti con macchine appositamente realizzate, non certo con aerei in produzione seriale. I recordmen, inoltre, erano singoli ardimentosi, cosa che non conciliava affatto con l'idea, illustrata poco dopo, della necessità per i piloti di svolgere addestramenti collettivi. In sostanza, la politica dei record, così come quella delle crociere di massa, poco apportò alle necessità proprie di una forza armata aerea nazionale.

Il discorso alla Camera del sottosegretario continuò con l'illustrazione dei velivoli, dei motori, delle apparecchiature per la nebbia, per l'antincendio, delle strutture per l'atterraggio, l'ammarraggio e la propaganda, introducendo così l'argomento culmine per una forza armata: la reazione in guerra. La guerra aerea futura sarebbe stata diversa da quella passata con riferimento ai sistemi in uso nella terra e nel mare. In tale ipotetico conflitto ogni nazione avrebbe dovuto fare i conti con i propri punti delicati quali le reti ferroviarie, le reti stradali, gli impianti industriali e le piazzeforti dove avrebbero stanziato formazioni armate. In questa guerra futura, sia per gli aerei decollati dall'Italia, sia per quelli arrivati dai paesi nemici, il risultato sarebbe stato in stormi di centinaia e centinaia di aeroplani che si sarebbero affrontati in battaglie colossali tra le nubi, sopra ben precisi obiettivi. L'azione di massa era una frase propria di questo nuovo conflitto e, per Italo Balbo, sarebbe divenuta sempre più importante. Un pensiero sicuramente debitore delle teorie del generale Douhet<sup>80</sup>, poco prima indicato dallo stesso gerarca come inascoltato profeta in patria. Secondo la dottrina espressa dal generale occorreva sviluppare una forza armata aerea totalmente indipendente dall'Esercito e dalla Marina in quanto il cielo era un teatro di operazioni militari indipendente. Di qui, la necessità di conquistare il dominio dell'aria, ovvero di impedire al nemico di volare, conservando a se stessi tale facoltà. Occorreva sviluppare mezzi e tecniche di bombardamento strategico, rivolto a gangli fondamentali della vita di una nazione avversaria, anche lontano delle linee di guerra: una pratica che difficilmente sarebbe stata possibile con gli aerei che l'Italia possedeva o che metteva in progettazione. Nella successione del discorso Italo Balbo affrontò, quindi, un tema che gli era particolarmente caro, quello dell'unità del comando e della riunificazione sotto la sua totale direzione e disponibilità anche delle aviazioni ausiliarie della Marina e dell'Esercito. Una battaglia personale che, in seguito, vinse. Secondo Balbo, infatti, in caso di guerra la distinzione tra aviazioni ausiliare per le forze terrestri e marittime avrebbe avuto un valore relativo perché apparecchi terrestri erano benissimo in grado di attraversare zone marine e gli apparecchi marini, uniti a quelli terrestri, potevano svolgere azioni sul continente. Il Mediterraneo si sorvolava in poche ore e l'esperienza italiana aveva dimostrato come apparecchi terrestri avrebbero potuto sorvolare la penisola da un punto all'altro senza nessuna difficoltà. Nonostante queste riflessioni, che sembrerebbero far volgere il discorso a favore degli aerei terrestri perché con le proprie autonomie erano in grado di operare su tutto il territorio nazionale e sorvolare le distese marine del Mediterraneo, la politica delle crociere cui si stava dando avvio, fece cadere la scelta su aerei marittimi. Una scelta che avremo modo di riprendere.

---

<sup>80</sup> Cfr. G. Douhet, Giulio, *Il dominio dell'aria ed altri scritti*, cit.

Questo, inoltre, deve essere considerato anche alla luce di quanto lo stesso Balbo indicò poco dopo e relativo al fatto che, per avere un'arma aerea efficiente, ci sarebbero voluti non meno di duemila apparecchi, oltre cinque o seicento di ricognizione per l'Esercito e la Marina. Numeri da cui si era ancora lontani.

Dopo aver espresso le esigenze quantitative, Balbo, come a riprendere e riassumere il discorso sui futuri conflitti e l'azione aerea di massa, indicò, quindi, in maniera inequivocabile la fine dell'era dei raid aerei svolti da singoli piloti per dare avvio alla nuova era, quella delle crociere collettive:

Io penso quindi, che oggi si devono cercare obiettivi nuovi per la gara d'ardimento, della velocità e della perizia dei nostri volatori non tanto in raid individuali, ma crociere collettive di più squadriglie con non meno di 80 aeroplani destinati a volare insieme per arricchire il nostro personale navigante non soltanto di esperienze preziose di cielo, di clima e di paesi lontani, ma di una pratica necessaria per il volo di massa. Le formazioni serrate da caccia, i gruppi chiusi di apparecchi da ricognizione e da bombardamento, il volo collettivo, in generale, costituiscono un'ottima scuola per il comando, per la disciplina, per formare il carattere degli uomini anche attraverso il pericolo che rappresentano<sup>81</sup>.

Con questo orientamento, dopo sedici mesi dal suo ingresso al Ministero dell'Aeronautica, il sottosegretario diede allo sviluppo futuro della forza armata una svolta epocale. Nella scelta operata, però, appaiono evidenti le sue incongruenze, come a voler creare una situazione non troppo rigida nella quale potersi liberamente muovere, ovvero come a voler puntare verso una particolare direzione senza un chiaro e ben delineato progetto. Da una parte le possibili esigenze di una forza armata, dall'altra i possibili progetti ritagliati sulla propria figura: parlò di superiorità nelle produzioni di aerei in metallo, ma disse con orgoglio che sarebbe entrato in linea l'idrovolante S.55 che era quasi totalmente in legno e tela; commentò il fatto che il Mediterraneo si poteva sorvolare in poche ore e che l'esperienza italiana aveva dimostrato come apparecchi terrestri potevano sorvolare la penisola da un punto all'altro senza nessuna difficoltà, ma affermò contestualmente che per il 1928-1929 si sarebbero sperimentati un idrovolante dalla grande autonomia e un piccolo aereo da turismo; indicò nel pensiero di Douhet la dottrina di impiego della Regia Aeronautica, un'aeronautica di massa, ma indicò nel conseguimento dei record una delle sue principali finalità; record e gare sportive – coppa Schneider – divennero obiettivi fondamentali<sup>82</sup>, ma gare d'ardimento, di velocità e di perizia dovevano cercare i loro

---

<sup>81</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussione della Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1924-1928 Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, pp. 8874 e ss. I. Balbo, *L'aeronautica italiana: realizzazioni e propositi*. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati sul bilancio dell'aeronautica nella tornata del 23 marzo 1928.

<sup>82</sup> Occorre evidenziare, al proposito, che il discorso relativo al «l'Aeronautica italiana: realizzazioni e propositi» del 23 marzo 1928 fu chiuso dal sottosegretario con un paragrafo dedicato ai primati, segno evidente che al di là della sua ferma intenzione di procedere con voli di massa, non intendeva assolutamente abbandonare gli studi e le sperimentazioni rivolte dei primati. Questi, a differenza dei raid aerei dei grandi piloti, erano infatti assai più gestibili e in grado di ampliare la notorietà aeronautica italiana, un'aeronautica guidata da Italo Balbo. De Bernardi, record mondiale di velocità con 479 km/h, e Donati, record mondiale di altezza con la quota di 11827 m., ad esempio, non ebbero la notorietà nazionale e internazionale di De Pinedo o di Nobile. Gestire il nome e l'immagine di personaggi minori era per Balbo sicuramente più facile e i loro primati finivano per essere associati più al fascismo, al suo duce o al ministro dell'Aeronautica che al nome del recordman. Luigi Freddi, Capo Ufficio Stampa del PNF e direttore di Cinecittà fino al 1943, quando nel 1926 commentò in un articolo la vittoria di Mario De Bernardi del noto trofeo aeronautico coppa Schneider, in un immaginario colloquio con dei piloti

obiettivi in voli di massa; prospettò la necessità di avere un comando unico per le forze armate – lo stesso Balbo presentò un progetto, che non andrà comunque in porto, di realizzare uno Stato Maggiore Generale, che unificasse sotto un unico comando le forze armate. Era una posizione a cui il gerarca ferrarese ambiva molto – e di assorbire nella forza armata aerea le aviazioni ausiliare allora inserite negli organici della altre due forze armate, ma non condivise mai la sua attività con gli altri dicasteri militari.

Nel complesso, la sostituzione dei raid con le crociere sembrerebbe uno, probabilmente il principale, dei tasselli di un più ampio progetto del sottosegretario. Esso trovava completamento con il rientro nell'anonimato dei piloti che avevano già acquisito grande notorietà per le loro imprese e con la sostituzione dei loro nomi con quello del gerarca ferrarese, unico autorizzato alla produzione e gestione della comunicazione-propaganda di tutte le imprese aeree, siano esse record o vittorie sportive o voli di massa. Non abbiamo, sino ad oggi, riscontro oggettivo dell'esistenza di questo progetto e di quali siano state le motivazioni che hanno portato il sottosegretario a deviare da una pratica sino ad allora molto sentita all'interno della forza armata aerea e nell'opinione pubblica italiana e internazionale. In fondo i raid aerei realizzati da singoli piloti non differivano molto dai record omologati. I primi, però, avevano creato, ed erano in grado di generare, miti aeronautici con i quali un alto gerarca non poteva convivere, pena la sua decadenza. Al di là delle considerazioni legate allo sviluppo della forza armata aerea complessivamente intesa, in una condizione in cui Umberto Nobile, Alessandro Guidoni e, soprattutto, Francesco De Pinedo, già godevano di grandissima fama nazionale e internazionale per le loro attività nel campo aeronautico, grazie agli studi e alle imprese singolarmente compiute, con il passaggio dai raid alle crociere sancito di fronte alla Camera il 28 marzo 1928, Balbo volle sopprimere questo individualismo che troppo lo avrebbe danneggiato, prima ancora di voler effettivamente attuare un cambio epocale.

Il discorso di Balbo alla Camera, quindi, sancì alla nazione quanto già internamente alla forza armata aerea era stato ordinato<sup>83</sup>: nessuno avrebbe avuto più alcuna gloria per un raid aereo; la realizzazione di un'impresa aviatoria poteva derivare solo dal fatto che il pilota fosse un pilota qualunque della Regia Aeronautica, il mezzo un prodotto italiano e il buon esito un patrimonio non del singolo, ma della forza armata e della nazione che lo sosteneva tecnicamente ed economicamente. Una regola che, chiaramente, non valse per il sottosegretario.

Con la partecipazione diretta ai voli di massa, inoltre, Balbo intuì che, essendo la massima autorità politica, e in seguito anche militare, e con l'impedimento a chiunque altro di avere contatti esterni, sarebbe stato l'unico a raccoglierne il successo mediatico nazionale e internazionale. I precedenti relativi ai raid di De Pinedo e degli altri singoli piloti ne avevano dato ampia prova e il pensiero si rivelò giusto anche quando il quadrumviro non partecipò affatto alle crociere, volando fuori formazione e solo in alcune tappe, o quando percorse l'intero circuito in solitaria in netto anticipo rispetto allo stormo italiano.

Le possibilità fornite dai voli di massa di essere un'esercitazione per il personale, così come la spinta all'evoluzione tecnologica, indicati dal sottosegretario alla Camera, e le eventuali dimostrazioni del prodotto aeronautico italiano, aggiungiamo noi,

---

americani, alla sua domanda su chi avesse vinto il trofeo scrisse, quale risposta degli statunitensi: «ha vinto Mussolini!», identificando, in tal modo, una importante impresa sportiva e aviatoria con la figura del duce, in G. Alegy, *L'arma fascistissima: il falso mito dell'aeronautica come la preferita del regime* in *Le ali del ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945*, M. Ferrari (a cura di), Franco Angeli, Milano 2005, p. 113.

<sup>83</sup> Circolare del 6 dicembre 1927.



sembrerebbero più degli effetti che delle cause nella scelta di tale orientamento. Effetti, per altro, tutt'altro che verificati. Perseguire finalità di addestramento, infatti, non avrebbe richiesto la presenza di giornalisti a bordo degli idrovolanti, sarebbe potuto avvenire sul territorio o nelle acque nazionali, avrebbe potuto essere realizzato, come avvenne in altre occasioni, con altre tipologie di esercitazioni, con voli di attacco e difesa sulle città italiane. Ugualmente, anche la motivazione della spinta all'evoluzione tecnica, ci appare più una possibile conseguenza che una motivazione ma, soprattutto, ci appare una conseguenza errata perché rivolta al miglioramento di velivoli comunque realizzati in legno e tela e dei motori da essi dedicati per svolgere percorsi a tappe. Direzioni opposte verso cui puntavano gli altri paesi alla ricerca di soluzioni tecniche per velivoli metallici.

### 1.3 La scelta delle rotte: il Mediterraneo

Il PNF, nel programma del 1921<sup>84</sup>, sancì la volontà di realizzare un'Italia che adempisse alla sua funzione di baluardo della civiltà latina sul Mediterraneo e desse valida tutela agli italiani all'estero. Con specifico riferimento alla politica estera, inoltre, il programma del partito puntò all'espansione commerciale e ad una maggiore influenza politica nei trattati internazionali in modo tale che essi potessero tendere ad una maggiore diffusione dell'italianità nel mondo. Lo Stato, si apprende in particolare dal documento, avrebbe dovuto valorizzare le colonie italiane nel Mediterraneo e d'oltreoceano con istituzioni economiche e culturali e con rapide comunicazioni. La difesa e lo sviluppo dell'Italia all'estero sarebbero dovute essere affidate ad un Esercito e ad una Marina adeguati. L'Aeronautica non fu menzionata perché al tempo non era ancora una forza armata autonoma.

Tali principi programmatici, che sette anni dopo concorsero evidentemente a fornire la giustificazione politica all'ideazione delle crociere aeree mediterranee, trovarono in esse una pratica attuazione. In quei sette anni e nel decennio seguente il Mediterraneo continuò ad essere un elemento centrale del pensiero politico e militare del regime tanto che, ancora nel 1939, Mussolini dichiarò che «geograficamente, storicamente, politicamente e militarmente il Mediterraneo è uno spazio vitale»<sup>85</sup>.

Dopo la chiara indicazione del sottosegretario Balbo di voler realizzare voli di massa, la scelta del possibile itinerario della prima crociera aerea fu concretamente indicata dallo stesso gerarca già nel 1927, quando, alla Camera, comunicò la necessità che le ali tricolori avrebbero dovuto mettere in contatto i diversi popoli e, soprattutto, far sentire agli italiani emigrati nel mondo la vicinanza alla nazione. Proprio allora indicò chiaramente due rotte: il Mediterraneo e l'Atlantico<sup>86</sup>. L'oceano era già stato sorvolato in solitaria varie volte, ma da spiriti audaci e aviatori estremamente preparati, per cui fu palese la necessità di

---

<sup>84</sup> Programma del PNF (1921), tratto da R. De Felice, *Autobiografia del fascismo. Antologia di testi fascisti 1919-1945*, Einaudi, Torino Ed. 2001, p. 91.

<sup>85</sup> B. Mussolini, *Scritti e discorsi*, «Discorso alla vecchia guardia» del 26 marzo 1939, Hoepli, Vol. XII, pp. 158 e ss.

<sup>86</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1924-1927 Roma, Tipografia della Camera dei Deputati pp. 7323 e ss. I. Balbo, *La politica dell'Italia fascista: discorso sul bilancio dell'aeronautica pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 29 marzo 1927*, fascicolo di 75 pagine stampato dalla Tipografia della Camera dei Deputati, Roma 1927.

procedere al un volo di massa molto meno impegnativo, in quello che, sempre Balbo, indicò come il «lago Mediterraneo»<sup>87</sup>.

Oltre a queste precise affermazioni, la scelta della rotta fu chiaramente vincolata alle possibilità tecniche possedute dai mezzi a disposizione della Regia Aeronautica nel primo semestre del 1928. Considerata quale caratteristica discriminante l'autonomia di volo, si potevano vagliare due ipotesi: un viaggio per tappe in Europa, scegliendo un aereo terrestre o, in alternativa, sorvolare il Mediterraneo raggiungendo località costiere o poste nell'immediato entroterra, con la possibilità di scegliere sia un velivolo terrestre sia un idrovolante.

Un volo in Europa, però, oltre a non possedere il supporto giustificativo della politica orientata al *Mare Nostrum*, sarebbe risultato di difficile realizzazione. I diversi paesi attraversati avrebbero dovuto acconsentire al sorvolo di oltre sessanta aerei dell'Italia fascista e mettere a disposizione più aeroporti per il loro ricovero. Il sorvolo, inoltre, avrebbe consentito l'osservazione aerea e la ricognizione dei territori esteri, con conseguenti eventuali rilevazioni aerofotogrammetriche. Fu questo, ad esempio, il motivo che, ancora nel 1933, fu addotto dalla Svizzera per negare l'autorizzazione a percorrere una rotta su zone ritenute sensibili imponendo un percorso alternativo alla seconda crociera atlantica. Balbo, inoltre, nel caso in cui gli atterraggi fossero avvenuti in più aeroporti terrestri, non avrebbe potuto assistere e far diffondere le notizie e le spettacolari immagini dei contemporanei decolli o dei simultanei atterraggi delle squadriglie, degli stormi, se non dell'intera brigata aerea. In caso di improvvise necessità di atterraggio, inoltre, la necessità di sorvolare catene montuose o impervie zone terrestri, avrebbe comportato il rischio di pericolosi incidenti. Diverse erano le possibilità offerte dalla realizzazione di un volo a tappe lungo le coste del Mediterraneo. Anche in questo caso, l'utilizzo del terrestre sarebbe stato vincolato alla disponibilità di basi. La scelta dell'idrovolante, in legno e tela, apparve sicuramente quella in grado di garantire maggiori libertà: non più basi attrezzate, ma baie sufficientemente ampie. In caso di ammaraggio improvviso, le calme acque di un mare chiuso avrebbero consentito il recupero di uomini e mezzi con il supporto di imbarcazioni all'uopo predisposte. Per ogni decollo e per ogni partenza sarebbero state possibili grandi manovre tali da poter essere osservate dal pubblico accorso lungo le rive e immortalate dalla stampa.

Sulla scelta di realizzare voli di massa sul Mediterraneo, raggiungendo acque territoriali straniere ad Ovest e ad Est della penisola italiana influirono, probabilmente, anche alcuni avvenimenti che non avevano alcuna relazione con la forza armata aerea, con l'addestramento dei piloti o con lo sviluppo dei mezzi.

Solo un anno dopo le indicazioni fornite dal programma del PNF, Mussolini, in un suo articolo, *Noi e l'estero*, apparso su «Il Popolo d'Italia» dell'8 luglio 1922<sup>88</sup>, scrisse delle necessità di rafforzare la posizione dell'Italia nel Mediterraneo, a discapito dell'altrettanto necessario indebolimento inglese.

Questo obiettivo, negli anni immediatamente seguenti, iniziò ad essere perseguito anche con la sostituzione di Contarini con Grandi, avvenuta nel 1925, quale sottosegretario al

---

<sup>87</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1924-1927 Roma, Tipografia della Camera dei Deputati pp. 7323 e ss. I. Balbo, *La politica dell'Italia fascista: discorso sul bilancio dell'aeronautica pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 29 marzo 1927*, fascicolo di 75 pagine stampato dalla Tipografia della Camera dei Deputati, Roma 1927.

<sup>88</sup> «Il Popolo d'Italia» dell'8 luglio 1922, in R. De Felice, *Mussolini il fascista. La conquista del potere 1921-1925*. Einaudi, Torino 1966, p. 238.

Ministero degli Esteri, e il conseguente passaggio da un generico nazionalismo ad una politica estera più adeguata alle aspirazioni ideologiche del fascismo. Il dominio politico italiano sul Mediterraneo rientrò nel più ampio ambito della politica revisionista dei trattati di pace con i quali si concluse la Grande Guerra. Il revisionismo italiano, in particolare, fu cercato con tenacia anche con mirati colpi di mano verso le principali potenze europee, Gran Bretagna e Francia, accusate di aver represso e ridimensionato le aspirazioni e le ambizioni internazionali dell'Italia. Alcuni di questi avvenimenti si svolsero appunto nel Mediterraneo. Nel 1923, per esempio, l'Italia cercò di occupare l'isola di Corfù alla cui difesa si schierò anche la flotta inglese. Gli occupanti italiani dovettero evacuare l'isola e l'episodio, apparentemente isolato, fece crescere l'insofferenza italiana contro il dominio britannico nel *Mare Nostrum*, già esistente per la presenza anglosassone a Malta e a Cipro, e contro la presenza francese in Corsica e Tunisia. Il problema di Malta, in particolare, si amplificò nell'agosto del 1927, l'anno precedente alla prima crociera aerea, per effetto della decretazione del primo ministro maltese del divieto dell'uso della lingua italiana sull'isola cui fece seguito una violenta campagna da parte della stampa italiana. La questione maltese restò accesa anche l'anno successivo, proprio quando sessanta aerei italiani stavano dando dimostrazione di poter volare in massa sul Mediterraneo occidentale. Mussolini, in relazione a questa crisi, che chiamava in causa indirettamente la Gran Bretagna, «cercò di percorrere contemporaneamente due strade: da una parte l'alimentazione del sentimento antinglese attraverso la stampa, dall'altra il mantenimento di buoni rapporti con la corona britannica grazie all'azione filoinglese di Grandi, Guariglia e del nuovo console di Malta»<sup>89</sup>. A tali azioni affiancò anche quelle dirette verso la Corsica<sup>90</sup> per la quale «il duce accarezzò l'idea di ottenere la collaborazione del Vaticano in difesa dell'italianità dell'isola, inviandovi sacerdoti italiani»<sup>91</sup>.

Contemporaneamente a queste vicende, e quindi con l'organizzazione della prima crociera aerea, si ravvivò anche il problema di Tangeri, città governata da una commissione internazionale composta da Francia, Gran Bretagna e Spagna, cui mirava di inserirsi anche l'Italia. Nel corso del 1927 sembrò profilarsi, in marzo e in ottobre, il pericolo di una totale estromissione dell'Italia dalla zona interessata per un'intesa anglo-francese-spagnola. La cosa preoccupò Mussolini. Il duce, in un primo momento, reagì intensificando il sostegno alle richieste della Spagna in funzione antifrancese. In ottobre l'azione italiana si fece quindi più consistente: «in via riservata propose alla Spagna di rinnovare il proprio appoggio nell'intesa sulla questione del Marocco e affiancò a questa via diplomatica una clamorosa azione pubblica, facendo fermare a Tangeri la squadra navale italiana»<sup>92</sup>. L'esistenza del regime di De Rivera, di cui Mussolini accettava di essere una sorta di padre nobile, «facilitò sicuramente la combinazione delle relazioni fra i due paesi, caldeggiata, oltre che dal Vaticano e dal nunzio apostolico di Madrid, dal re Alfonso, pronto a sognare un'alleanza attiva fra i due paesi e la Germania in funzione antifrancese»<sup>93</sup>.

---

<sup>89</sup> G. Carocci, *La politica estera dell'Italia fascista 1925-1928* Laterza, Bari 1969, p. 200.

<sup>90</sup> Bisogna tener presente che nel 1928, come da carteggio presso l'Archivio Storico Diplomatico del MAE, vi era una discreta tensione tra Italia e Francia anche per la definizione del confine meridionale della Libia.

<sup>91</sup> G. Carocci, *La politica estera dell'Italia fascista 1925-1928*, cit., p. 206.

<sup>92</sup> G. Carocci, *La politica estera dell'Italia fascista 1925-1928*, cit., pp. 217.

<sup>93</sup> *Ivi*, pp. 215-2016.

In questa cornice, anche la crociera aerea di sessantuno idrovolanti che percorse i cieli del Mediterraneo occidentale, al pari se non più dello stanziamento di una flotta navale, fu un indubbio elemento di pressione. L'Italia, con tale azione, dimostrò contemporaneamente le sue possibilità aeree sul *Mare Nostrum* e, con l'autorizzazione agli ammaraggi nelle baie spagnole, soprattutto in quella di Los Alcazares che era la base aerea spagnola per le azioni rivolte verso il Marocco, l'intesa con il paese iberico.

Tutti i paesi interessati alla questione mediterranea furono chiamati a prenderne atto. La concentrazione di questi eventi negli anni 1927-1928, ci propone, quindi, il dover considerare la scelta delle rotte delle crociere aeree mediterranee, anche per una funzione extra militare, quale attore capace di condizionare se non vincolare le scelte di soggetti extranazionali.

Nello stesso periodo, infatti, anche sul versante orientale del Mediterraneo si andò determinando una situazione sempre più accesa. Nel 1927 la Francia, «alla costante ricerca di un baluardo in funzione antitedesca, aveva proposto la stipula di una confederazione di stati successori all'Impero Austro-Ungarico, ovvero ai paesi che l'Italia vedeva sulla sponda opposta del mar Adriatico. La proposta non ebbe successo a causa dell'opposizione di Stresemann e dell'ostruzione italiana»<sup>94</sup>, ma ciò non eliminò la forte presenza francese nella regione. L'area balcanica, su cui l'Italia cercò di consolidare, prima ancora che ampliare, la propria influenza contrastando l'azione francese divenne l'obiettivo per la stipula di un sistema di alleanze finalizzate al controllo dell'intero bacino del mar Adriatico. Tale azione fu particolarmente intensa nell'area ellenica che fu oggetto di una serie di iniziative italiane tra cui gli ammaraggi della seconda crociera mediterranea. Nei primi giorni di giugno del 1925 Mussolini comunicò a Dino Grandi la sua prima missione diplomatica. Il duce aveva scelto per lui il Mediterraneo orientale: Rodi, prima, per proseguire poi per Istanbul, dove si sarebbe trattenuto una decina di giorni. Non avrebbe dovuto sollecitare incontri, gli ordinò Mussolini, ma parteciparvi se invitato. Sulla via del ritorno Grandi si fermò anche ad Atene. Il viaggio, sempre su indicazioni del duce, conservò un'apparenza turistica, ma in realtà fu un primo approccio per la realizzazione del progetto di collaborazione di pace tra l'Italia e la Turchia e tra l'Italia e la Grecia. I rapporti tra queste due nazioni e l'Italia erano da tempo incrinati: con la Grecia, dopo l'incidente di Corfù del 1923, con la Turchia dopo gli equivoci, mai chiariti, generati dai trattati di pace della Grande Guerra. La missione di Grandi, voluta dal duce, mirò proprio alla ricerca di una pace nel Mediterraneo orientale<sup>95</sup>. Se nel 1925 Mussolini considerò separatamente le due nazioni, quasi alternative per una possibile alleanza, dal 1928, anno precedente alla seconda crociera sul Mediterraneo orientale, iniziò a vederle congiuntamente. La firma del trattato franco-jugoslavo nel novembre 1927, inoltre, accentuò ulteriormente l'avvicinamento italo-turco per il fatto che entrambi i paesi erano timorosi di un'egemonia jugoslava nell'area mediterranea orientale. Da parte turca, inoltre, si temeva anche un possibile avvicinamento tra Roma e Belgrado<sup>96</sup>. Alla luce di questi avvenimenti, nel 1928, l'Italia stipulò due trattati separati, uno con la Grecia e uno con la Turchia.

---

<sup>94</sup> E. Di Nolfo, *Storia delle relazioni internazionali 1818-1999*, Laterza, Bari Settima edizione 2000, pp. 136 e ss.

<sup>95</sup> Cfr. D. Grandi, *Il mio paese. Ricordi autobiografici*, Il Mulino, Bologna 1985, p. 211.

<sup>96</sup> Cfr. G. Carocci, *La politica estera dell'Italia fascista 1925-1928*, cit., p. 142.

La nuova situazione permise all'Italia di accerchiare la Jugoslavia e di consolidare la sua posizione nel Mediterraneo orientale<sup>97</sup>. Per completare questa trama, il duce, si offrì anche quale amichevole mediatore proprio tra Grecia e Turchia, storiche nemiche. L'opera fu completata nel 1929, ovvero nell'anno in cui le squadriglie aeree italiane raggiunsero, tra le altre, proprio Atene e Istanbul. Le due città, occorre notare, furono le uniche ad essere visitate degli idrovolanti italiani sia nel viaggio di andata sia in quello di ritorno. L'accordo raggiunto diede luogo a tre trattati di amicizia: l'Italia con la Turchia, la Grecia con la Turchia e l'Italia con la Grecia<sup>98</sup>.

Dopo aver portato a compimento queste importanti alleanze, le mire italiane su quell'area si ampliarono puntando ad una possibile espansione in Anatolia e l'ottenimento di un mandato in Siria<sup>99</sup>. Un primo test di fattibilità di questo progetto fu realizzato con il viaggio in Terrasanta del Principe di Piemonte, progettato da Pedrazzi nel settembre 1927 e realizzato nell'aprile 1928. Un secondo e forse più incisivo approccio si tentò proprio in occasione della seconda crociera aerea mediterranea. Nella sua fase organizzativa, infatti, si progettò un circuito che raggiungesse Smirne, Alessandretta e Beirut. Solo dopo la rilevata impossibilità di queste rotte si modificò il programma verso il Mar Nero.

In questo contesto, particolare attenzione deve essere posta anche nella scelta della tappa della seconda crociera che fu voluta e realizzata a Varna, in Bulgaria. Come in altre occasioni, anche in questo caso l'ammarraggio dello stormo italiano non può essere letto solo in funzione militare o in termini di autonomia dei mezzi, considerata anche la vicinanza della città bulgara da Istanbul, che la precedette, e da Odessa, che la seguì nell'ordine delle tappe. In questo periodo, infatti, l'Italia si stava adoperando per il ritorno della Chiesa ortodossa bulgara a Roma nell'ottica dell'enciclica di papa Pio XII *Mortalem Animus*, sull'unione delle Chiese cristiane<sup>100</sup> e, soprattutto, per il progetto di matrimonio, caldeggiato dal monsignor Roncalli, tra Boris di Bulgaria e la principessa Giovanna di Savoia.

Il più ampio e ambizioso progetto italiano puntava, quindi, alla creazione di un cordone mediterraneo, che si sarebbe dovuto estendere nell'entroterra, collegando Italia, Albania, Ungheria e Bulgaria. La complessa manovra diplomatica avrebbe dovuto poggiare su precisi cardini costituiti dal revisionismo ungherese, dalla trasformazione dell'Albania in un regno vassallo e dalla raggiunta intesa con Turchia e Grecia, cui avrebbero dovuto aggiungersi Bulgaria e Romania<sup>101</sup>. Occorre allora evidenziare che la crociera aerea del Mediterraneo orientale, con le tappe di Atene e di Istanbul, cui furono aggiunte quelle di Varna e Costanza, confermò la sua funzione di potenziale soggetto utilizzato al fine di condizionare le scelte di soggetti extranazionali, come in occasione del precedente primo volo di massa sul versante occidentale.

Un'ulteriore funzione svolta in termini di politica estera dalle crociere aeree, seppur indirettamente, deve essere infine cercata nel più ampio ambito degli indirizzi nazionali perseguiti negli anni Venti attraverso i Fasci Italiani all'Estero. Tra il 1928 e il 1933, ovvero con perfetta coincidenza con i voli di massa italiani, queste organizzazioni, considerate il motore dell'espansione ideologica fascista fuori i confini nazionali, cambiarono pelle e configurazione. Furono soppresse le delegazioni territoriali e i fasci

---

<sup>97</sup> *Ivi*, p. 136.

<sup>98</sup> Cfr. D. Grandi, *Il mio paese. Ricordi autobiografici*, cit., p. 214.

<sup>99</sup> Cfr. G. Carocci, *La politica estera dell'Italia fascista 1925-1928*, cit., p. 202.

<sup>100</sup> *Ivi*, pp. 208-209.

<sup>101</sup> *Ivi*, p. 115.

furono sottoposti all'autorità consolare. A Roma queste federazioni divennero un settore degli Affari Esteri e furono incorporati, nel 1929, nella Direzione Generale degli Italiani all'Estero diretta da Parini<sup>102</sup>. In tutti i viaggi svolti dagli idrovolanti della Regia Aeronautica queste organizzazioni furono sempre mobilitate. In occasione dei diversi ammaraggi nei vari paesi esteri in cui le crociere fecero tappa, lo stesso Ministero degli Esteri e gli iscritti al fascio locale si proposero come parte attiva per le celebrazioni, col risultato di fornire all'azione aerea una veste ideologica maggiore di quella che potesse affettivamente avere. Parimenti, le stesse organizzazioni<sup>103</sup> poterono sviluppare in quelle occasioni un importante sentimento di appartenenza, sia verso la madrepatria sia verso il pensiero politico che rappresentavano.

Conclusa l'analisi dei possibili effetti esteri auspicati nella progettazione delle crociere aeree, occorre rivolgere ora l'attenzione al possibile rapporto tra le rotte percorse nei due voli mediterranei e quelle praticate dall'aeronautica civile italiana. Prima ancora che la prima crociera decollasse, la Società Aerea Mediterranea (SAM), nell'aprile 1928, inaugurò le tratte Roma-Cagliari e Brindisi-Valona<sup>104</sup>. Nel primo caso la società anticipò di un mese la prima tappa della crociera militare, mentre nel secondo anticipò parte della rotta percorsa dalla seconda crociera. A oriente, inoltre, era già attiva dal 1° agosto 1926 la Brindisi-Atene-Costantinopoli, con cadenza settimanale in entrambi i sensi che, considerando il solo primo semestre del 1928, aveva trasportato 648 passeggeri, oltre a posta, bagagli e merci<sup>105</sup>. La buona riuscita dei voli di massa militari costituì, con la risonanza mediatica ottenuta, un importante fattore pubblicitario dell'affidabilità dei collegamenti aerei mediterranei italiani e, quindi, della SAM.

Interessante notare che proprio la SAM, la cui denominazione palesava il chiaro raggio d'azione nell'area mediterranea, disponeva di un capitale sociale di 7 milioni e mezzo di lire di cui, sette milioni e duecento mila sotto forma di sette aerei versati dalla Regia Aeronautica, e trecentomila lire della SIAI, sotto forma di parti di ricambio. Amministratore delegato di questa società fu Aldo Capè<sup>106</sup>, azionista e uomo di punta della SIAI.

Regia Aeronautica e SIAI non concorrevano solo alla composizione della SAM e il loro rapporto economico e commerciale si strinse progressivamente per via del fatto che, oltre agli acquisti di routine di aerei e parti di ricambio, la forza armata aerea acquistò dalla ditta di Sesto Calende tutti gli idrovolanti con i quali svolse tutte le crociere di massa dal 1928 al 1933. Entrando più nello specifico, uno degli idro S.55 del Reparto Speciale della seconda crociera aerea del Mediterraneo orientale risulta avere la matricola civile ed essere di proprietà della SAM<sup>107</sup>, mentre il Cant. 22, utilizzato nella stessa crociera, fu ceduto alla SAM, che lo impiegò successivamente nella rotta Brindisi-Valona<sup>108</sup>. Dalle letture dei verbali della SIAI di quegli anni, inoltre, appare evidente l'entusiasmo e il plauso per le

---

<sup>102</sup> Cfr. P. Dogliani, *Il fascismo degli italiani*, cit., pp. 260 e ss.

<sup>103</sup> Nel 1929 vi erano tra i 580 e i 582 Fasci Italiani all'estero con una cifra di iscritti oscillante tra i 121 e i 125 mila, in P. Dogliani, *Il fascismo degli italiani*, cit., p. 270.

<sup>104</sup> Conferenza Internazionale dell'Aviazione Civile – Washington 12-14 dicembre 1928. Notizie sull'Aviazione Civile Italiana compilato dal Ministro Reale Italiano d'Aviazione e Traffico Aereo

<sup>105</sup> Conferenza Internazionale dell'Aviazione Civile – Washington 12-14 dicembre 1928. Notizie sull'Aviazione Civile Italiana compilato dal Ministro Reale Italiano d'Aviazione e Traffico Aereo

<sup>106</sup> Cfr. W. Coldebella, «*La nascita e lo sviluppo dell'industria aeronautica in Italia: il caso della SIAI-Marchetti (1915-1945)*», cit., p. 178.

<sup>107</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 28.

<sup>108</sup> Cfr. G. Dorati, *C.N.T. CANT.22*, in *Gruppo Modellistico Sestese*, <http://www.giemmesesto.org>.

politiche governative e la personale simpatia di Balbo per il vertice della società e i suoi apparecchi, concepiti espressamente per realizzare le ambizioni e la linea propagandistica del regime<sup>109</sup>. Alla luce di tali rapporti, sembrerebbe ipotizzabile anche il fatto che le crociere di massa furono concepite per essere un cuneo di penetrazione per il proseguo di sviluppo delle rotte civili della SAM, nonché una pubblicizzazione nazionale e internazionale dell'utilizzo del mezzo aereo italiano prodotto dalla SIAI per muoversi all'interno del bacino Mediterraneo.

I legami tra Regia Aeronautica, SAM e SIAI, e il loro progressivo infittirsi, infine, devono necessariamente essere letti anche nel più ampio contesto economico generale: proprio mentre, il 24 ottobre 1929, la Borsa di Wall Street a New York, dava un primo grave segnale di allarme con 13 milioni di azioni vendute a prezzi al ribasso<sup>110</sup>, il successivo 26 ottobre, la Banca Commerciale Italiana volle comunque entrare nella SIAI, acquistandone 15 mila azioni sulle 60 mila disponibili sul mercato. L'istituto bancario ne divenne il soggetto con il più grande capitale azionario<sup>111</sup> e, conseguentemente, fece il suo ingresso nella SAM. Questo ci appare un segno evidente del fatto che, nonostante la pessima aria respirata dai mercati azionari, la Banca Commerciale Italiana reputò l'industria costruttrice di idrovolanti, il suo ambito di azione commerciale e il suo legame con la forza armata aerea, un buon investimento.

#### **1.4 La I crociera aerea di massa sul Mediterraneo occidentale. 26 maggio – 2 giugno 1928**

Lo studio di ogni crociera aerea è stato prodotto partendo dalla descrizione delle singole tappe. Queste, oltre ad essere, nel loro insieme, il fondamento di ciascun volo di massa, singolarmente analizzate hanno spesso fornito interessanti spunti di riflessione o aperto importanti percorsi di ricerca.

Nel caso della prima crociera mediterranea la loro ricostruzione e il loro studio sono risultati difficoltosi per la carenza di documentazione, soprattutto se messa in relazione alla qualità e quantità dei documenti relativi alle altre crociere. Ciò, oltre al non permetterne una illustrazione ricca di dettagli, come per gli altri voli, non ha permesso di stilare un elenco completo dei partecipanti<sup>112</sup>. Per sopperire ad alcune delle mancanze archivistiche e proporre la ricostruzione tecnica, organizzativa e la concreta realizzazione si è ricorso ad un ampio utilizzo dei dati forniti dalle fonti secondarie<sup>113</sup>.

---

<sup>109</sup> W. Coldebella, «*La nascita e lo sviluppo dell'industria aeronautica in Italia: il caso della SIAI-Marchetti (1915-1945)*», cit., p. 175.

<sup>110</sup> Era solo l'inizio. Il martedì nero della borsa americana fu il 29 ottobre, quando, dopo una settimana di perdite incessanti, vennero venduti oltre 16 milioni di azioni. La caduta proseguì fino a tutto novembre. Nel 1932 le quotazioni medie delle principali borse mondiali erano scesi tanti fra un terzo ed un quarto di quelle già basse del 1927, E. Di Nolfo, *Storia delle relazioni internazionali 1918-1999*, Editori Laterza, Bari 2000, pp. 114-115.

<sup>111</sup> Cfr. W. Coldebella, «*La nascita e lo sviluppo dell'industria aeronautica in Italia: il caso della SIAI-Marchetti (1915-1945)*», cit., pp. 183 e 185.

<sup>112</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 5, f. 46, Crociera del Mediterraneo Occidentale 1928.

<sup>113</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 5, f. 48, Raid e Crociere, giudizio stampa estera, Crociera del Mediterraneo Occidentale, «*Rivista Aeronautica*» n.7 del luglio 1928, p. 4; cfr. Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit.; cfr. R. Cupini, *Cieli e mari*, cit.

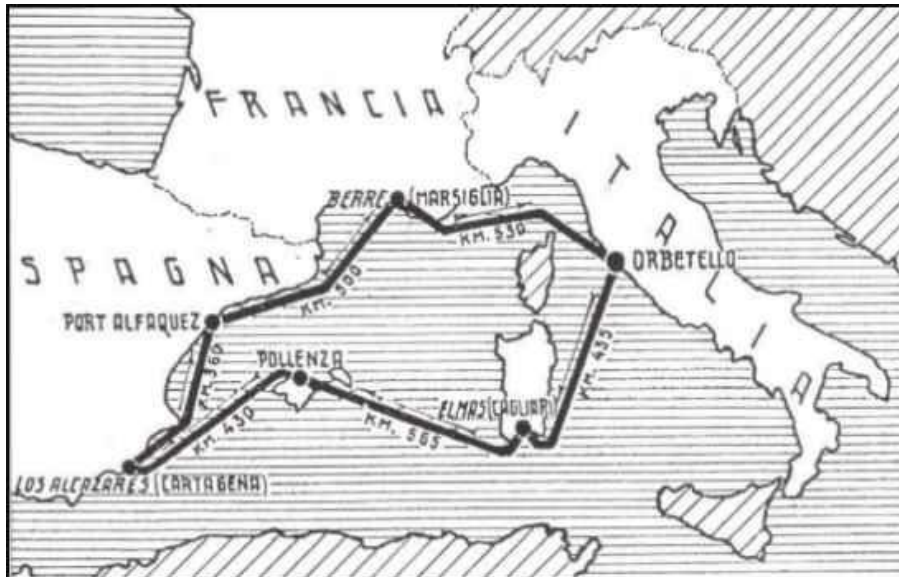


Immagine n. 2: Itinerario della prima crociera aerea sul Mediterraneo occidentale. (La stessa immagine fu pubblicata su molti quotidiani nazionali, USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 17).

La crociera partì il 26 maggio da Orbetello alla volta di Elmas, per un volo di 435 km. Il 27, da Elmas a Pollença, nelle Isole Baleari, furono percorsi 565 km. Il giorno seguente gli equipaggi raggiunsero Los Alcazares, sulla costa spagnola nei pressi di Cartagena, coprendo una distanza di ulteriori 428 km. Lì gli idrovolanti italiani si fermarono fino al 31 maggio quando ripartirono per Porto Alfaqez, nei pressi di Tortosa, raggiunto con un volo di 360 km. Il 1° giugno nuova partenza da Porto Alfaqez verso Berre, nei pressi di Marsiglia, raggiunta dopo aver percorso 500 km e, il giorno successivo, l'ultima tappa, di 530 km, chiuse il circuito con il rientro degli equipaggi ad Orbetello.

Il primo volo di massa, in sei tappe, coprì una distanza complessiva di circa 2818 km percorsi con velivoli del tipo S.59 bis, appartenenti al 26° e 27° Stormo.

Il 26° Stormo<sup>114</sup>, al comando del tenente colonnello Ettore Lodi, si componeva di tre gruppi di volo: il 79°, composto dalla 141<sup>^</sup>, 144<sup>^</sup> e 187<sup>^</sup> Squadriglia, l'84°, composto dalla 143<sup>^</sup>, 188<sup>^</sup> e 189<sup>^</sup> Squadriglia e l'89°, composto dalla 161<sup>^</sup>, 162<sup>^</sup>, 164<sup>^</sup> e 166<sup>^</sup> Squadriglia.

La sede del comando era a La Spezia, ma le squadriglie erano schierate su diversi aeroporti: Muggiano, Cadimare, Livorno, Orbetello, Venezia e Pola. Il 26° Stormo, proprio nell'anno della crociera, subì una serie di variazioni organiche: l'89° Gruppo transitò sotto il comando della III Zona Aerea Territoriale (ZAT), così come gli aeroporti di Muggiano e Cadimare. Le Squadriglie 141<sup>^</sup>, 143<sup>^</sup>, 144<sup>^</sup> e 188<sup>^</sup> transitarono sotto il comando dell'Aeronautica dell'Alto Tirreno. Altri piccoli cambiamenti si verificarono fino al 25 dicembre 1928<sup>115</sup> quando lo Stormo venne soppresso. Con la stessa decretazione furono istituiti i Gruppi Autonomi Bombardamento Marittimo che parteciparono alla crociera aerea del Mediterraneo orientale l'anno seguente. Le memorie storiche ci indicano che solo il 79° Gruppo, con la 141<sup>^</sup> di La Spezia e 144<sup>^</sup> con base a Livorno – la 187<sup>^</sup> era stata collocata in “posizione quadro” – partecipò alla crociera del Mediterraneo

<sup>114</sup> USAM, Memorie Storiche, b. 37, f. 190, Memorie storiche 26° Stormo 1925-1928.

<sup>115</sup> Foglio d'Ordini n. 36 del 1928.



occidentale, decollando da Orbetello con diciotto apparecchi. Oltre ai dati organici, le memorie analizzate sono risultate di grandissimo ausilio perché sono gli unici documenti che, nel caso del 26° Stormo, forniscono l'elenco completo del personale partecipante alla prima crociera.

Diversamente, le fonti del 27° Stormo non conservano l'analoga documentazione e le relative memorie del reparto sono disponibili fino al 1927<sup>116</sup>. Da queste possiamo comunque trarre alcuni dati che, riferiti al 31 dicembre 1927, potremmo considerare sufficientemente validi anche al 26 maggio 1928, perché difficilmente avrebbero subito sostanziali cambiamenti nei pochi mesi antecedenti la partenza del volo di massa.

Il 27° Stormo, al comando del colonnello Ferdinando Cassone, si componeva di tre gruppi di volo ciascuno dei quali partecipò alla crociera con una propria squadriglia: l'81° Gruppo con la 182^, con sede a Nisida, l'82° con la 142^, con sede a Taranto, e l'83° con la 184^, con sede ad Augusta.

Tutti i reparti di volo si concentrarono ad Orbetello, per poi rientrare alle rispettive basi a crociera ultimata.

Gli idrovolanti su cui presero posto il generale di brigata Francesco De Pinedo, comandante della III ZAT e avente funzioni di Comandante della Brigata Aerea, e i comandanti del 26° e del 27° Stormo, invece, furono considerati “fuori formazione”.

Lo schieramento dei sessantuno idrovolanti era completato da otto S.55, due dei quali con mansioni di scorta e pronto soccorso in mare e sei per trasporto personalità. Su questi ultimi volarono Italo Balbo, sottosegretario per l'Aeronautica, con il suo aiutante di volo Stefano Cagna, il colonnello Pellegrini, Capo di Gabinetto del ministro, l'ammiraglio Giuseppe Sirianni, sottosegretario per la Regia Marina, il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica generale divisione aerea Armani, insieme ad altri ufficiali superiori della forza armata aerea. Vi era, infine, un idrovolante Cant 22 attrezzato per i servizi civili e adibito al trasporto degli addetti aeronautici stranieri degli Stati Uniti, della Gran Bretagna, della Francia, della Spagna e della Romania<sup>117</sup>.

Sessanta dei sessantuno idrovolanti partecipanti alla crociera furono prodotti dalla SIAI-Marchetti e tutti dotati di un motore “Asso” 500 c.v. dalla Isotta Fraschini. Solo il Cant 22, era stato prodotto della Cantieri Riuniti dell'Adriatico e montava tre motori “Asso” da 200 c.v. ciascuno.

Relativamente al personale, l'Aeronautica partecipò alla crociera con due generali, dieci ufficiali superiori, quarantasei ufficiali inferiori, trentuno sottufficiali e quarantacinque avieri. L'organico complessivo è stato ricostruito, per quanto possibile, attraverso diverse fonti<sup>118</sup> perché, come indicato, manca un elenco ufficiale dei partecipanti. Al personale della Regia Aeronautica si aggiunsero tredici ufficiali di marina e due dell'esercito, sette ufficiali stranieri e undici giornalisti. Complessivamente centosettantuno uomini, parte dei quali non si è riusciti ad avere il riscontro dei nomi.

Un primo dato che appare interessante evidenziare è relativo al fatto che in volo vi fu un numero dei giornalisti, undici, superiore a quello degli ufficiali superiori della Regia Aeronautica, dieci. Una statistica, questa, che avvalorata la tesi secondo cui con la

---

<sup>116</sup> USAM, Memorie Storiche, b. 37, f. 191, Memorie storiche del 27° Stormo 1925-1927.

<sup>117</sup> Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., p. 34.

<sup>118</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 5, f. 48, Raid e Crociere, giudizio stampa estera, Crociera del Mediterraneo Occidentale, «Rivista Aeronautica» n.7 del luglio 1928, p. 4; USAM, Memorie Storiche b. 31, f. 190, Diario Storico 26° Stormo, anno 1928; R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., pp. 35,36 e 39.

sostituzione di Bonzani con Italo Balbo, nel novembre 1926, il ruolo dell'aviazione risultò profondamente modificato e la stessa «forza armata venne posta al centro della cultura dello spettacolo e della propaganda sviluppata dal regime»<sup>119</sup>. Dopo la parentesi di Bonzani fu ripreso, in sostanza, il percorso iniziato con la direzione “politica” del Commissariato d’Aeronautica di Finzi che, vicecommissario e di fatto responsabile unico, il 31 ottobre 1923, a soli dieci mesi dall’istituzione dell’Aeronautica quale forza armata autonoma, su indicazione di Mussolini concentrò su Roma trecento aerei: una grande dimostrazione propagandistica che palesò da subito la funzione della nuovissima forza armata voluta dal regime<sup>120</sup>.

Andando oltre la statistica dei giornalisti in volo, e al palese maggior interesse propagandistico rispetto a quello addestrativo dichiarato da Balbo, anche la dimensione qualitativa necessita una particolare riflessione. I giornalisti che presero posto negli idrovolanti non furono volontari o comunque indicati dalle diverse testate giornalistiche, ma penne accuratamente scelte e già note al sottosegretario. Lo stesso gerarca, in una breve riunione preliminare presso il Ministero dell’Aeronautica, radunò i cronisti e,

con la più grande naturalezza e semplicità di questo mondo, un sorriso sulle labbra, disse che si trattava di compiere un esperimento piuttosto arduo, ma soprattutto disse loro che [...] la stampa doveva partecipare per illustrare e divulgare quanto di bello e di buono sapessero fare i nostri piloti, i nostri apparecchi ed i nostri motori<sup>121</sup>.

Il risultato fu evidente: gli articoli pubblicati fornirono precise indicazioni sui motori e sugli apparecchi utilizzati, ma «per illustrare quanto di bello e di buono» fosse stato fatto, fu scritto un solo nome: Italo Balbo. Armani, Sirianni e Pellegrini vennero citati spesso come accompagnatori di Balbo in qualche attività di cerimoniale, mentre De Pinedo, organizzatore e comandante della brigata fu, negli scritti, il più assente, anche nelle riviste di settore<sup>122</sup>.

Anche nel testo collettaneo pubblicato a conclusione della prima crociera aerea, *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, edito dalla Treves di Milano nel 1929, riscontriamo questa caratteristica. Otello Cavara, tra i giornalisti al seguito della crociera e tra gli autori del libro<sup>123</sup>, nelle sue circa trenta pagine, scrisse più volte i nomi di Italo Balbo, di Sirianni, di Armani e qualche volta quello di Pellegrini, ma non menzionò De Pinedo, nulla della sua attività organizzativa e della sua azione di comando. Il giornalista scrisse anche di Ferrarin e Del Prete che stavano battendo il record di durata e distanza in volo contemporaneamente allo svolgersi della crociera aerea, ma non una parola, non un elogio per il lavoro svolto da Francesco De Pinedo. Il nome del Comandante della Brigata fu menzionato solo nell’occasione in cui il giornalista ne evidenziò la subordinazione al sottosegretario Balbo.

La lettura del testo di riferimento della prima crociera trasmette la sensazione che vi fosse una precisa volontà, forse un ordine, di non dare alcun risalto al già noto pilota. Non può

---

<sup>119</sup> E. Lehmann, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell’Italia fascista*, cit., p.108.

<sup>120</sup> Cfr. G. Rochat, *Italo Balbo aviatore e ministro dell’aeronautica (1926-1933)*, cit, p. 28.

<sup>121</sup> Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., p. 86.

<sup>122</sup> Come, ad esempio, il caso dell’«Ala d’Italia» del 15 giugno 1928.

<sup>123</sup> Cfr. O. Cavara, *Rapida cronaca dell’arvenimento*, in Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., pp. 21 e ss.

passare inosservato, ancora, il fatto che il generale De Pinedo venne menzionato per la prima volta da Quadrone, dopo settantatré pagine di libro<sup>124</sup>, e lo stesso autore, poche pagine dopo<sup>125</sup>, mise molta cura nell'indicare la Brigata Aerea come «le eliche dei sessantuno idrovolanti di Italo Balbo». Quello di Ernesto Quadrone fu, comunque, l'unico dei paragrafi del libro che riportò qualche parola di elogio per il Comandante della Brigata. Negli altri scritti, anche quando si parlò dell'ottima organizzazione, come nel caso del giornalista Germini, non la si collegò allo specifico nome di chi la realizzò.

De Pinedo non fu, e non può essere indicato oggi, solo come il Comandante della Brigata Aerea che sorvolò il Mediterraneo occidentale nel 1928. Egli ne fu, innanzitutto, l'organizzatore, sin nei minimi dettagli. Preparazione prima, e comando successivamente, tradotti in responsabilità oggettive sul successo o sul fallimento del primo volo di massa, ovvero in ulteriore gloria o biasimo. La crociera si concluse con successo, ma nessuna celebrazione fu concessa al suo artefice.

L'organizzazione prevede, innanzitutto, la costituzione di alcune basi temporanee collocate in prossimità delle baie prescelte per gli ammaraggi. In ciascuna di esse si inviò, alcune settimane prima dell'arrivo della crociera, un ufficiale con un nucleo di personale. Queste squadre ebbero l'incarico di organizzare tutto il servizio logistico e provvedere, quindi, a quanto necessario al ritiro, ricovero, gestione e spedizione del materiale aeronautico necessario alla costituzione di una piccola base. Dovettero provvedere agli ancoraggi e al ricovero dei velivoli dopo l'ammarraggio, a predisporre gli alloggiamenti e all'organizzazione del vitto del personale dei sessantuno equipaggi, alle spese di noleggio delle imbarcazioni per il rifornimento dei velivoli, alla logistica dei materiali, alle spese postali e telegrafiche e agli acquisti occasionali di tutto ciò che si sarebbe reso necessario per amministrare situazioni ordinarie o straordinarie.

Ogni base, oltre al carburante e al lubrificante per i rifornimenti, al materiale e agli strumenti necessari per il ricovero degli idrovolanti, come ormeggi, ancore, gavitelli, cavi, cime, lance, ed altro ancora, fu dotata di motori, radiatori, serbatoi, magneti, candele, eliche, parti di velivolo e materiale vario eventualmente necessario per riparazioni. Ad eccezione del materiale di consumo, solo una minima parte di tutto questo fu utilizzato.

Una dimensione di questa preparazione, indispensabile perché nessuna base straniera era provvista delle sistemazioni di ormeggio per un così elevato numero di apparecchi, ci è fornita dal fatto che fu necessario preparare 418 ancore e 458 gavitelli con la relativa bandierina destinata ad indicare ad ogni velivolo il luogo prestabilito per il proprio ormeggio.

Oltre agli elementi organizzativi a terra, si pensò anche a quelli in volo e in mare. L'attività di pronto soccorso, innanzitutto, fu assicurata da due S.55 appositamente allestiti e da due navi cacciatorpediniere che, dal 20 maggio, furono messe a disposizione dalla Regia Marina: il *Sauro* e il *Nullo*.

Le due imbarcazioni vennero attentamente collocate lungo le rotte percorse e riposizionate in ciascuna tappa<sup>126</sup>. Fortunatamente, non essendosi verificati incidenti di particolare rilievo, non vi fu motivo di un loro intervento.

---

<sup>124</sup> Cfr. E. Quadrone, *Le Baleari*, in Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., p. 73.

<sup>125</sup> *Ivi*, p. 80.

<sup>126</sup> USMM, b. 2186 CT "Nullò", b. 2213 CT "Sauro". A differenza delle altre crociere aeree che anche nell'archivio storico della Marina Militare hanno delle buste dedicate, per la prima crociera



Fotografia n. 1: il *Nazario Sauro* in navigazione. Nel maggio del 1928 effettuò servizio di scorta ed assistenza agli “idrovolanti di Balbo” in crociera aerea nel Mediterraneo Occidentale. Cacciatorpediniere (SU) - cl. “N. Sauro” (Cantieri Odero, Genova - Sestri Ponente). Varato il 12 maggio 1926, fu affondato da azione aerea nel Mar Rosso il 3 aprile 1941. (Fonte: Fototeca Ufficio Storico Stato Maggiore Marina).

Anche la Marina militare spagnola, nelle frazioni della crociera svolte lungo le coste iberiche, fornì un importante supporto con la nave portaerei *Dedalo*, le torpediniere 4 e 17 e i cacciatorpedinieri *Tetuan* e *Cadarso*.

Il Comandante della Brigata fornì un resoconto complessivo della fase organizzativa delle *passegiate aeree sul Mediterraneo*<sup>127</sup>. Questo scritto, considerata la scarsa documentazione d'archivio esistente sul primo, e per questo fondamentale, volo di massa, costituisce una fonte di primaria importanza su cui si insisterà molto perché, come si potrà constatare nel discutere le altre crociere, la quasi totalità degli elementi organizzativi pensati da De Pinedo fecero scuola e vennero ripresi anche nei successivi voli di massa.

Prima ancora di procederne all'analisi, però, il complesso delle azioni di pianificazione e di comando necessarie al buon esito dell'impresa aerea necessitano una riflessione relativa al fatto che la storiografia<sup>128</sup>, attingendo al lessico utilizzato nell'ambito giornalistico e cristallizzato nel mondo aeronautico, ha indicato le crociere aeree di massa complessivamente intese con una specifica locuzione: «le crociere di Balbo». Oltre ad aver potuto specificare il fatto che la primogenitura di queste manifestazioni appartiene a D'Annunzio, sull'atto pratico, e a Douhet, su quello teorico, occorre ora aggiungere che le

---

mediterranea non si hanno ulteriori informazioni dei cacciatorpedinieri *Nulla* e *Sauro* se non il loro concorso.

<sup>127</sup> Cfr. F. De Pinedo, *Considerazioni tecniche*, in Aa.Vv., *Passegiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., pp. 5 e ss.

<sup>128</sup> Ad esempio C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., pp. 242-243

basi dei loro aspetti organizzativi derivarono dalle capacità e dall'esperienza di Francesco De Pinedo. Il solo, comunque importante ed indiscusso, merito di Italo Balbo fu quello di volerle attuare. Solo la storia congiunta dei quattro personaggi e del complesso sviluppo tecnico e umano della Regia Aeronautica le resero possibili.

La scelta delle singole tappe, come scrisse il Comandante della Brigata, derivò da alcune considerazioni quali il rilevante numero degli apparecchi e il trovare degli approdi che rispondessero, nei riguardi dell'estensione dello specchio d'acqua, della quantità e dimensioni dei fondali e delle condizioni di riparo del mare, a caratteristiche tali che tutte le unità potessero trovare un ancoraggio sicuro e tranquillo. Queste considerazioni indicano che una crociera aerea di massa non avrebbe potuta essere svolta quale addestramento al volo in qualsiasi possibile direzione o clima o come esercitazione in termini di «guerra futura», come il discorso di Balbo alla Camera lasciò intendere, ma solo facendo rotta verso punti geografici che possedevano precise caratteristiche.

Fu necessario, quindi, uno studio del percorso che prese in esame tutti i porti del Mediterraneo occidentale, ma molti furono scartati perché poco adatti allo schieramento di una così numerosa massa di apparecchi, oltre a «ragioni di altro genere» che De Pinedo non specificò ma che, alla luce di quanto illustrato, potremmo ricondurre a motivi strategici legati all'influenza francese e britannica. Anche i porti prescelti, pur essendo i più idonei, presentavano comunque degli inconvenienti.

Tra le problematiche riscontrate sulle rotte prescelte, De Pinedo evidenziò che la baia di Pollença, indicata ottima sotto tutti i punti di vista, presentava lo svantaggio di essere aperta verso grecale. Il vento da tale direzione avrebbe reso l'ancoraggio poco sicuro e lo specchio d'acqua, agitato dalla risacca, sarebbe risultato poco adatto alla partenza e all'arrivo di numerosi apparecchi. Il Mar Menor, invece, su cui si trova l'idroscalo spagnolo di Los Alcazares, aveva l'inconveniente di essere eccessivamente esteso e con venti che non ne offrivano condizioni di mare sufficientemente tranquille. Stesso inconveniente venne indicato anche per Porto Alfaquez, a causa delle sue dimensioni.

Delle tappe individuate, solo Los Alcazares e Berre erano già siti di basi di aviazione, rispettivamente spagnolo e francese, mentre gli altri non avevano risorse per idrovolanti, all'infuori dello specchio d'acqua riparato. Fu pertanto necessario dislocarvi preventivamente le ancore e i relativi gavitelli per ormeggio e disormeggio degli apparecchi. L'uso dei gavitelli, in particolare, avrebbe permesso l'avvio del motore anche quando l'apparecchio era ormeggiato.

La ricerca delle ancore fu molto difficile non essendosene state trovate in commercio. D'altra parte nei porti maggiormente esposti come quello di Pollença, era necessario averne di molto pesanti per far fronte all'eventualità di tempo cattivo. Non ci fu, però, il tempo di costruirne di simili e, necessitando di elementi di almeno tre quintali, furono prese in affitto da una tonnara della Sicilia per essere poi trasportate e stabilite nella rada della cittadina delle Baleari.

I gavitelli furono costruiti molto semplicemente per mezzo di due assi di legno incrociati, debitamente protetti da parabordi e collegati alle estremità per essere più facilmente agguantati con la cassa. Per lo stesso scopo inoltre vennero provvisti anche di una codetta galleggiante. La disposizione degli ancoraggi nei singoli porti aveva una grande importanza e dopo un accurato esame della questione, De Pinedo stabilì di dislocarli su di una linea unica per tutta la Brigata. In tal modo si diminuiva la possibilità di incidenti derivanti dalla contemporanea manovra di un così elevato numero di idrovolanti avendo ciascuno di essi lo specchio d'acqua antistante e retrostante al gavitello completamente libero. I gavitelli

erano sormontati da bandiere distintive riportanti le diverse colorazioni assegnate alle varie squadriglie e furono situati normalmente ad una distanza di 50 metri tra di loro. La distanza diveniva di 100 metri per la separazione delle diverse squadriglie.

La linea degli ormeggi fu studiata sui piani dei porti in relazione ai fondali, alle condizioni meteorologiche locali e dalla facilità di comunicazione con la terra. Per assicurare il tempestivo arrivo nelle varie basi di tutto il materiale per l'ormeggio, dei materiali di ricambio e del carburante e i lubrificanti, fu noleggiato un piroscafo di tremila tonnellate, lo *Stella Maris*, che, come vedremo, dopo le spese per l'affitto finirà per essere acquistato dalla Regia Aeronautica e sarà impiegata per le sole attività delle future crociere. Il comando del piroscafo fu assegnato ad un ufficiale dell'Arma Aeronautica provvisto di brevetto di capitano di lungo corso. I materiali furono imbarcati nelle stive in ordine di base di scarico.

Oltre allo *Stella Maris*, per le operazioni di sbarco e imbarco degli equipaggi e per il rifornimento di carburante e lubrificante furono noleggiati, in ogni tappa, un motoscafo e due o tre battelli per ciascuna squadriglia.

De Pinedo, ancora, dedicò ampio spazio alla scelta e alla preparazione degli equipaggi, degli apparecchi e dei motori. Per questi ultimi, egli scrisse, si lavorò molto sul sistema di avviamento poiché, a differenza di ciò che avveniva negli aerei terrestri dove si poteva trovare l'aiuto di personale estraneo, a bordo degli idrovolanti la messa in marcia era affidata unicamente all'equipaggio.

Anche tutto l'equipaggiamento marinaresco fu oggetto di grande attenzione. Ogni apparecchio fu munito di una braga speciale che assicurasse il suo rimorchio anche per molte centinaia di chilometri senza rischiare danni all'idrovolante, mentre la prua dello scafo fu munita di una robusta codetta fissa di cavo provvisto di elastico per attutire gli strappi improvvisi. Furono sistemati a bordo anche due fanali indicatori di fonda e, oltre alle solite cappe dei motori, delle eliche e delle cabine di pilotaggio, furono previste anche delle cappe speciali per la protezione dei magneti. Per ogni idrovolante furono eseguiti giri di bussola a terra per una sommaria compensazione delle più forti deviazioni. Le esercitazioni furono completate da un rigoroso controllo in volo per tutte le rotte magnetiche, specialmente per quelle che dovevano essere eseguite durante la crociera.

Alle dotazioni tecniche venne aggiunta, per ogni tappa, una bottiglia di marsala e pochi viveri freschi consistenti, soprattutto frutta, da consumarsi in volo. Era invece vietato servirsi della cassetta dei viveri di riserva. Questa doveva essere aperta solo in caso di assoluta necessità.

Giunti negli idroscafi i motoristi non sarebbero potuti scendere a terra prima di aver eseguito il rifornimento di olio e carburante.

Speciale attenzione fu posta nell'addestramento al decollo dall'ormeggio senza ausilio di mezzi estranei. Tale esercitazione aveva un'estrema importanza per il successo della crociera, la cui parte più delicata era rappresentata dalla manovra contemporanea di tanti apparecchi, di non facile governo, in acqua. Non solo volo di massa, ma si cercò anche di puntare a grandi e scenografici decolli di massa. Le squadriglie con sedi a Spezia e Livorno per due volte raggiunsero Orbetello navigando e ammarando in formazione. Quelle del 27° Stormo di Nisida e Taranto furono fatte accentrare una settimana prima della partenza nelle acque di Siracusa, per poter eseguire esercitazioni insieme con la 184<sup>a</sup> Squadriglia schierata ad Augusta.

Nella formazione di volo, studiata da De Pinedo, i Comandanti degli Stormi e i relativi Comandanti di Gruppo dovevano posizionarsi avanti alle rispettive unità, mentre il

Comandante della Brigata, in testa a tutte le formazioni, avrebbe avuto lateralmente due apparecchi. Attraverso questi, liberi di muoversi all'interno dello schieramento qualora ve ne fosse stato bisogno, De Pinedo avrebbe potuto impartire eventuali disposizioni e tenersi al corrente di quello che avveniva in tutta la formazione.

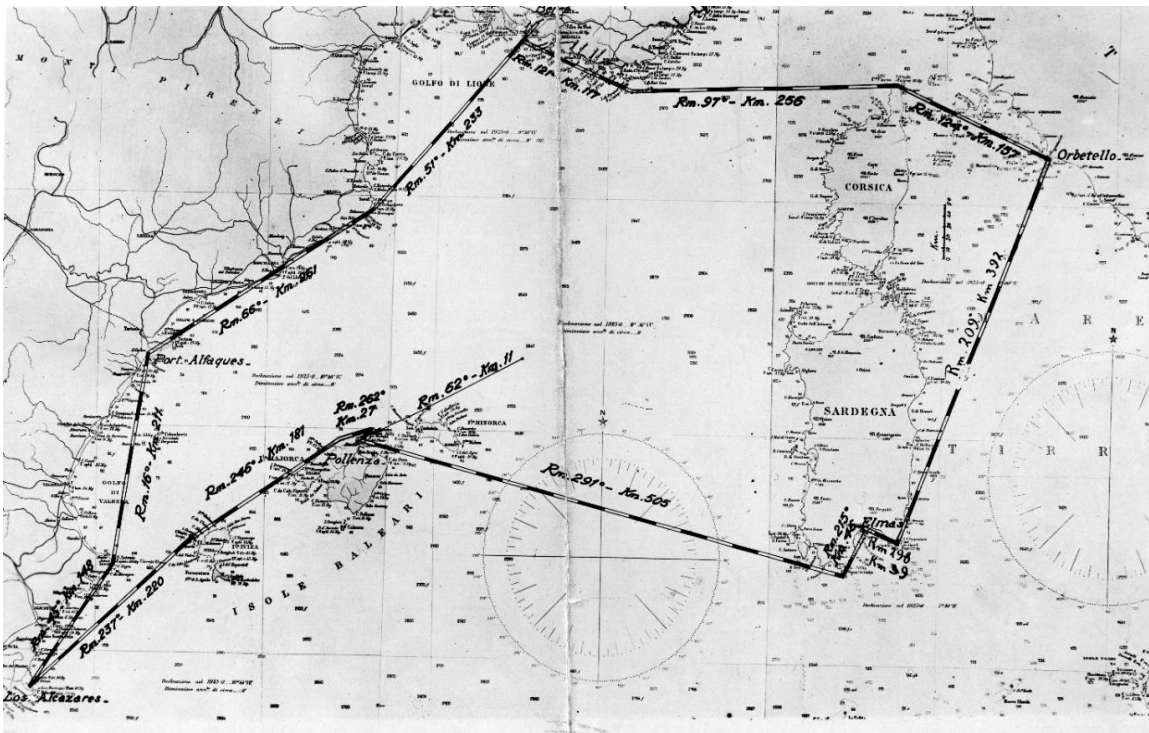
I due idrovolanti allestiti per il pronto soccorso, oltre ad un apparato radio e una piccola officina portatile, furono dotati di una farmacia e un battello di gomma, in modo da poter fornire aiuto agli eventuali infortunati anche in mare. Solo su uno di questi fu imbarcato un medico.

Il servizio meteorologico ed aerologico, allestito per la crociera aerea, si svolse sul cacciatorpediniere *Sauro*. Sulla stessa imbarcazione fu installato uno speciale ufficio diretto personalmente dal capo dell'ufficio presagi, il professor Eredia. Il funzionamento di tale supporto prevedeva il sussidio della stazione radio di bordo a mezzo della quale si raccoglievano i meteoradi tre volte al giorno. Questi venivano poi trasmessi dalle diverse stazioni meteorologiche ed aerologiche dell'Italia, della Tunisia, dell'Algeria, del Marocco, della Spagna e della Francia. In base a tali dati si tracciava la distribuzione della pressione barometrica e degli altri principali elementi meteorologici distinti nelle varie zone di discontinuità. Si formulavano così le previsioni sulle successive modificazioni del tempo che venivano trasmesse al velivolo del Comandante della Brigata.

Ultimate tutte le attività e concentrati tutti gli idrovolanti a Orbetello, si attese l'ordine di decollo. Questo, fondamentalmente, era legato solo alla possibilità di avere condizioni meteo favorevoli al volo. La sera del 25 maggio 1928, durante la riunione appositamente indetta, il professor Eredia comunicò a De Pinedo tutte le notizie meteorologiche che si avevano a disposizione. Si delineava un'alta pressione nel Mediterraneo occidentale che prometteva un seguito di buone giornate. De Pinedo, nella sua relazione appuntò che «propose di dare l'ordine di partenza».

Nonostante avesse tutta la responsabilità dell'organizzazione e il comando della Brigata Aerea, non indicò di essere stato lui, o almeno lui solo, ad ordinare il decollo agli equipaggi. Difficilmente potremmo ritenere che sia stato il Capo di Stato Maggiore generale Armani, così come non riteniamo che l'ordine sia stato impartito da Balbo. In quest'ultimo caso, infatti, il sottosegretario lo avrebbe chiaramente scritto e, attorno all'ordine di partenza, vi sarebbe stata grande pubblicità da parte dei giornalisti al seguito. La nostra ipotesi, allora, è che l'ordine sia stato dato agli equipaggi, come militarmente corretto, proprio dal generale Francesco De Pinedo. Questo, però, non fu volutamente scritto da nessuno perché avrebbe comportato un parziale oscuramento dello stesso Balbo: la sua presenza non avrebbe ammesso che altri impartissero disposizioni senza lederne l'immagine di capo.

## 1.5 Le tappe della crociera aerea del Mediterraneo occidentale<sup>129</sup>



Fotografia n. 2: Itinerario della prima crociera mediterranea. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Le tappe, con i tempi e i modi di svolgimento dei decolli e degli ammaraggi, sono avvenimenti storicamente noti. Nella presente tesi, abbiamo comunque preferito riproporne una dettagliata cronistoria. Questo, oltre ad averci permesso una loro maggiore conoscenza, è risultato fondamentale per coglierne gli effetti diretti o indiretti prodotti, con particolare riferimento alle evidenti differenze riscontrate nelle accoglienze ricevute dagli equipaggi italiani dopo l'arrivo nei due paesi raggiunti: Spagna e Francia.

La scelta di illustrare, in questa come nelle successive tre crociere aeree, la descrizione dei singoli voli, inoltre, è stata determinata anche dal voler fornire una dimensione quotidiana dell'intera crociera e comprendere come gli avvenimenti non si svolsero secondo un rigido programma, ma in maniera più elastica e vincolata prevalentemente alle condizioni meteorologiche e alle esigenze dettate dalle visite di cortesia del sottosegretario Balbo.

<sup>129</sup> Per una dettagliata descrizione delle tappe della crociera aerea del Mediterraneo orientale e sopperire alla mancanza di documentazione, faremo riferimento soprattutto a due testi: Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., un testo di non facile reperibilità, che raccoglie gli interventi di Balbo, De Pinedo, e dei giornalisti che presero parte alla crociera, Cavara, Contini, Quadrone, Germini, Quilici, Intaglietta, Terenzi, Cappelletto, Carlassare, Nosari e Polverelli; R. Cupini, *Cieli e mari*, Murisa, Milano 1973, scritto da Ranieri Cupini, un pilota che in parte visse gli elementi narrati.



### 1.5.a 26 maggio 1928: Orbetello – Elmas

Della prima tappa, da Orbetello a Elmas<sup>130</sup>, coperta con 3 ore e 10 minuti di volo, è stato fornito un resoconto dal giornalista Otello Cavara<sup>131</sup>. La partenza di sessantuno idrovolanti fu data di sorpresa. La brigata, divisa in stormi, in gruppi e in squadriglie, secondo il giornalista, contava complessivamente, fra piloti e passeggeri, duecento persone ammesse a bordo<sup>132</sup>. Il dato numerico fornito da Cavara appare sommario. Come indica anche Ranieri Cupini<sup>133</sup>, e come anticipato, non esiste un elenco dei partecipanti sia perché Balbo invitò i giornalisti a non indicare nomi, sia perché ad oggi non risultano esserci documenti ufficiali che attestino elenchi di partecipanti.

Cavara fornì una accurata descrizione della partenza: a mezzanotte, dopo una breve seduta fra il sottosegretario Italo Balbo, il capo di stato maggiore generale Armando Armani e il comandante della Brigata generale Francesco De Pinedo, venne ufficialmente comunicato l'ordine alla partenza. Anche nello scritto del giornalista, non risulta di chi fosse questa autorità.

Era quindi la mezzanotte tra il 25 e il 26 maggio 1928. Dal vicino porto Santo Stefano salpò il cacciatorpediniere *Nulla* e, tre ore dopo, lo seguì il *Sauro*. Entrambi si sarebbero collocati in postazioni assegnate lungo la rotta degli aerei. Contemporaneamente, con una staffetta in bicicletta, l'ordine di partenza venne dato in tutti i domicili dove alloggiava il personale partecipante alla crociera e poco dopo le 3 del mattino, tutti gli aviatori iniziarono ad affluire verso gli imbarchi. L'ultima corsa del motoscafo portò Italo Balbo, il sottosegretario Ammiraglio Sirianni e il generale Graziosi, al proprio velivolo. Alle 6:15 tutti erano a bordo.

Le partenze dei velivoli iniziarono alle 6:20 e terminarono alle 7:15. Ad Orbetello si decollò per squadriglie. Primo a innalzarsi fu il generale De Pinedo. Ad esso seguirono i decolli di una squadriglia alla volta. Fino a quando tutti gli idro non ebbero preso il volo il Comandante della Brigata sorvolò Orbetello per osservare i decolli.

Il volo non ebbe momenti di rilievo e la brigata raggiunse Elmas «assumendo la formazione da parata per l'atterraggio»<sup>134</sup>. Alle 9:20 il generale De Pinedo ammarò e raggiunse il proprio attracco. Gli ormeggi furono disposti su due file parallele alla costa.

Dopo l'arrivo a Cagliari e la sistemazione, tutto il personale fu radunato per il pranzo, durante il quale parlò brevemente Italo Balbo. Al termine del pasto, quando tutti erano in attesa che il sottosegretario li congedasse, entrò sorridente il capo dell'ufficio telegrafico. Egli portò una catasta di telegrammi che i vari inviati avevano scritto appena ammarati per i rispettivi giornali. Balbo se li fece rovesciare davanti e, fumando la sua sigaretta, disse che voleva controllare il loro contenuto. Nella sala si stabilì un silenzio generale, le autorità si accomodarono meglio per prepararsi ad assistere a quello spettacolo mentre tra i giornalisti salì un po' di tensione.

---

<sup>130</sup> USAM, Miscellanea, carte e documenti personali, Italo Balbo, Libretto di volo.

<sup>131</sup> Cfr. O. Cavara, *Rapida cronaca* dell'avvenimento, in Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., pp. 21 e ss.

<sup>132</sup> Secondo Cupini Ranieri alla crociera parteciparono non meno di centottanta uomini, R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 37.

<sup>133</sup> Cfr. *Ivi*, p. 35.

<sup>134</sup> *Ivi*, p. 42.

Come indicato, il sottosegretario aveva impartito le sue precise disposizioni ai giornalisti al seguito già prima della partenza, consapevole dell'enorme importanza di quello che essi avrebbero comunicato. Al termine della prima tappa volle evidentemente controllare personalmente ciò che gli italiani avrebbero appreso dalla stampa nazionale<sup>135</sup>. Anche se non abbiamo notizia di ulteriori controlli, possiamo ben comprendere come l'episodio, avvenuto non a caso alla prima tappa, abbia costituito un chiaro monito che i giornalisti tennero in mente per tutti i successivi voli.



Fotografia n. 3: Elmas. La partenza degli idrovolanti per la seconda tappa della crociera. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

### 1.5.b 27 maggio 1928: Elmas – Pollença (Isole Baleari-Spagna)

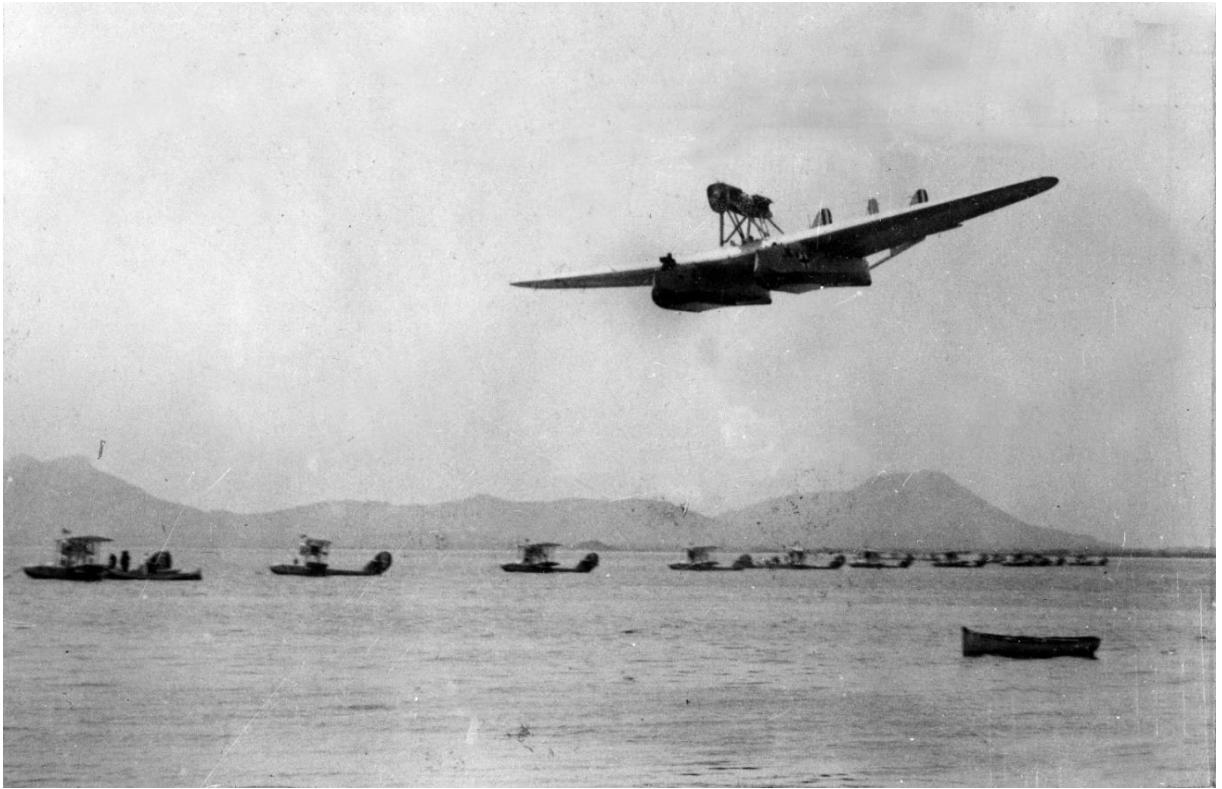
Alle 6 del mattino di domenica 27 maggio iniziarono le operazioni di partenza e alle 11, nella baia di Pollença, sull'isola di Mallorca nelle Baleari, ormeggiò l'ultimo apparecchio sceso in acqua<sup>136</sup>. Fu la tappa più lunga, coperta in cinque ore di volo<sup>137</sup>. Prima dell'arrivo avvenne l'incontro con una formazione di tredici M.18 spagnoli, di fabbricazione italiana, che scortarono gli idro italiani fino alla baia degli ammaraggi<sup>138</sup>. Qui, come mostrano le fotografie del tempo, gli ormeggi furono disposti su un'unica fila parallela alla costa, producendo un notevole effetto ottico per la lunghezza della schieramento.

<sup>135</sup> Cfr. E. Quadroni, *Le Baleari*, in Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., pp. 70 e ss.

<sup>136</sup> Cfr. O. Cavara, *Rapida cronaca dell'avvenimento*, in Aa.Vv., *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono* cit., p. 29.

<sup>137</sup> USAM, *Miscellanea, carte e documenti personali*, Italo Balbo, *Libretto di volo*.

<sup>138</sup> Cfr. R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 43.



Fotografia n. 4: ammaraggio a Pollençà. Sullo sfondo gli S.55 già ammarati e ancorati ai rispettivi gavittelli. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).



Fotografia n. 5: Pollençà. SIAI S.55 della 192<sup>a</sup> Squadriglia - 14<sup>o</sup> Gruppo Misto. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).



Fotografia n. 6: Pollença. Lo schieramento degli idrovolanti italiani percorre tutto il perimetro della baia. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

### 1.5.c 28 maggio 1928: Pollença – Los Alcazares (Spagna)

Il 28 maggio, con sveglia alle 3 del mattino, iniziò la tappa da Pollença a Los Alcazares, presso Cartagena, di 439 km. Dall'isola delle Baleari si decollò per gruppi di volo.

Questa data di partenza, condivisa da Cupini e Cavara<sup>139</sup>, differisce da quella registrata sul libretto di volo di Italo Balbo dove il 28 è stato chiaramente corretto in 29<sup>140</sup>. Tale correzione potrebbe essere stata determinata da un errore di scrittura o fornire, invece, una giusta indicazione circa il fatto che Balbo non partì con la brigata, ma in solitaria il giorno seguente: un'ultima ipotesi probabile, giacché nelle crociere di massa sul Mediterraneo il sottosegretario volò quasi sempre in autonomia rispetto alla formazione<sup>141</sup>.

L'orario della partenza, particolarmente presto, fu dovuto al fatto che i meteorologi imbarcati sul *Nulla* avevano segnalato che, verso le 10, si sarebbe alzato un forte vento di ponente sulla costa spagnola.

Presso la baia di arrivo a Los Alcazares, vi era un'importante scuola di pilotaggio spagnola e base delle operazioni aeree spagnole in Marocco. Lì, la brigata italiana trovò in suo

<sup>139</sup> Cfr. R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 43 e Cfr. O. Cavara, *Rapida cronaca* dell'avvenimento, in Aa.Vv., *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., p. 31.

<sup>140</sup> USAM, Miscellanea, carte e documenti personali, Italo Balbo, Libretto di volo.

<sup>141</sup> Di questo sarà data maggiore evidenza durante le tappe della seconda crociera mediterranea.

onore un concentramento di oltre settanta velivoli spagnoli in parte idrovolanti in parte velivoli terrestri. Fu l'unico caso, in tutte le crociere, dove vennero dispiegato un così grande numero di mezzi, come a voler fornire, da parte della Spagna, un'immagine di preparazione ed efficienza all'Italia di Mussolini. Come descritto da Antonello Cavara, infatti, nella sua breve descrizione degli avvenimenti del giorno 29<sup>142</sup>, Primo de Rivera, nel discorso tenuto alla rappresentanza italiana e quindi ai giornalisti, specificò il fatto che la crociera aerea avrebbe avvicinato ancora di più le due nazioni sorelle e che auspicava, come sostenuto da anni, una sempre più stretta unione fra l'Italia e la Spagna.

A Los Alcazares vi furono due giorni di meritato riposo, come documentò Intaglietta<sup>143</sup>, ma appare più probabile che vi fu una sosta forzata dovuta al fatto che Balbo, con altri ufficiali e buona parte dei giornalisti, lasciò lì gli equipaggi italiani per effettuare una visita interna della Spagna.



Fotografia n. 7: Los Alcazares. Gli idrovolanti italiani ai gavitelli. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Dall'aeroporto di Los Alcazares partirono per Madrid, su due velivoli con cabina, Balbo, Armani e il vice presidente del Consiglio Superiore dell'Aeronautica Spagnola Soriano, oltre ad alcuni alti ufficiali spagnoli e italiani. Gli apparecchi fecero sosta a Granata e a Siviglia<sup>144</sup> per dar modo agli ospiti di visitare i rispettivi aeroporti. Poi la rappresentanza

---

<sup>142</sup> Cfr. O. Cavara, *Rapida cronaca* dell'avvenimento, in Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., pp. 36 e 37.

<sup>143</sup> Cfr. M. Intaglietta, *Le tappe spagnole e quella francese*, in Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., pp. 133-150.

<sup>144</sup> Questi voli sono anche riportati nel libretto di volo di Italo Balbo. USAM, *Miscellanea*, carte e documenti personali, Italo Balbo, *Libretto di volo*.



proseguì in treno verso Madrid<sup>145</sup>. Tra le autorità italiane in visita non vi fu il Comandante della Brigata Francesco De Pinedo.

#### 1.5.d 31 maggio 1928: Los Alcazares – Porto Alfaques (Spagna)

Il 31 maggio, fu svolta la nuova tappa, da Los Alcazares a Porto Alfaques. Lungo la rotta i velivoli italiani furono accompagnati da due cacciatorpediniere e due torpediniere della Marina spagnola. A Los Alcazares si decollò per stormi. Verso le 19, nel piccolo paese di Sant Carles del la Ràpita dove trovarono alloggio gli equipaggi, giunsero anche Balbo, Armani e Pellegrini, reduci da Madrid<sup>146</sup>. Questi, evidentemente, non svolsero la tappa assieme alle squadriglie italiane e la loro assenza dal volo collettivo è confermata dal libretto di volo del sottosegretario dove sono certificati i voli verso Granada e Siviglia del 30 giugno, ma non il volo verso Porto Alfaques<sup>147</sup>.



Fotografia n. 8: Los Alcazares. Italo Balbo, a sinistra, con la divisa della Milizia e Francesco De Pinedo, a destra, in uniforme. Con i gradi di generale di brigata aerea. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

<sup>145</sup> Cfr. N. Quilici, *Istantanee di Spagna*, in Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., pp. 99-132.

<sup>146</sup> Cfr. R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 45.

<sup>147</sup> USAM, *Miscellanea, carte e documenti personali, Italo Balbo, Libretto di volo*.



Fotografia n. 9: Porto Alfoquez. La folla in attesa di dare il benvenuto agli equipaggi italiani. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

### 1.5.e 1° giugno 1928: Porto Alfoques – Berre (Marsiglia-Francia)

Il 1° giugno nuova tappa: da Porto Alfoques a Berre, in 3 ore e mezza di volo<sup>148</sup>. Il decollo fu effettuato simultaneamente dai cinquantadue velivoli della brigata. Successivamente decollarono gli S.55 e il Cant. 22. La rotta su Barcellona, prima, e Marsiglia, successivamente, si compì in formazione serrata.

All'arrivo a Berre, la compagine italiana fu ricevuta dal generale Piccio, addetto aeronautico a Parigi, e dal console generale a Marsiglia, Balduzzi. Ad essi, Cavara<sup>149</sup> aggiunse il generale Armangaud, addetto dei servizi tecnici dell'Aeronautica francese, e il generale Berrior, rappresentante del XV Corpo d'Armata.

Appare in tutta evidenza la differenza del cerimoniale di benvenuto tra gli arrivi spagnoli e quello francese. L'assenza di autorità politiche del paese d'oltralpe e di evidenti momenti di convivialità sono confermate anche da Ranieri Cupini che, se nelle tappe spagnole aveva elencato con una certa precisione le cariche che erano accorse all'arrivo della crociera italiana, nello scalo di Berre si limitò a raccontare come Balbo fu accolto da autorità francesi, senza menzionare alcun nome o alcuna carica istituzionale.

Lo stesso Cupini<sup>150</sup>, diversamente dalle cronache dei giornalisti al seguito della crociera<sup>151</sup>, fece anche un veloce accenno di un piccolo incidente, senza particolari conseguenze,

<sup>148</sup> USAM, Miscellanea, carte e documenti personali, Italo Balbo, Libretto di volo.

<sup>149</sup> Cfr. O. Cavara, *Rapida cronaca* dell'avvenimento, in Aa.Vv., *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., p. 45.

<sup>150</sup> Cfr. R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 48.

dovuto alla manifestazione di un gruppo di antifascisti fuoriusciti italiani organizzata davanti all'albergo dove alloggiavano gli equipaggi<sup>152</sup>.

Ben diversa, invece, l'immagine diffusa dai giornalisti al seguito della crociera. Nei resoconti pubblicati furono descritti i marinai francesi che si prodigarono in festose accoglienze, al suon della Marcia Reale e della Marsigliese. Particolare che ci preme evidenziare per l'analisi delle successive crociere, è che non fu suonata *Giovinazza*.

Michele Intaglietta, nel suo saggio, riportò che, dopo lo sbarco, gli equipaggi furono accolti «con l'antica fraternità che sbocciò sui campi di battaglia, quando la lotta contro il comune nemico ci tenne stretti nella buona e nell'avversa fortuna»<sup>153</sup>.

Difficile ritenere vi sia stata tale grande enfasi, soprattutto alla luce del fatto che, a palesare quanto le autorità nazionali francesi fossero decise a mantenersi distanti e fredde da possibili cerimonie, non solo di ovazione ma di più semplice saluto a Italo Balbo e agli aviatori italiani, «il banchetto fu offerto nella palazzina dell'aeroporto degli aeronauti francesi»<sup>154</sup>.

Se in Spagna Balbo fu accolto anche da autorità politiche, fino ad essere ricevuto anche dalla casa regnante, in Francia fu limitato alla “palazzina dell'aeroporto”. Anche analizzando l'inserito fotografico presente nel testo *Passeggiate aeree sul Mediterraneo*, nelle ben sessantaquattro illustrazioni, la tappa di Berre è limitata a sole due immagini raffiguranti ufficiali italiani e ufficiali francesi, senza altre autorità e senza riportare i nominativi dei presenti, ben indicati, invece, nelle didascalie delle numerose fotografie delle tappe spagnole.

Le differenti accoglienze, nel complesso, rispecchiarono i diversi rapporti che l'Italia aveva sul finire degli anni Venti con le due nazioni mediterranee.

Nelle poche ore di permanenza a Berre, e considerata la vicinanza, gli equipaggi italiani furono portati in visita a Marsiglia con un corteo di venti macchine e di sei autobus. Secondo Intaglietta, questa gita suscitò «un interesse indescrivibile»<sup>155</sup>.

Fu probabilmente così, considerato il fatto che la città portuale francese era sia un centro di fuoriuscitismo antifascista molto attivo, sia un baluardo dove si concentrò un gruppo fascista piuttosto numeroso<sup>156</sup>. Entrambi i gruppi ebbero, per motivazioni opposte, grande interesse per l'arrivo di Italo Balbo e dei piloti italiani.

Non si hanno notizie di particolari azioni svolte dalle due fazioni, ma potremmo ritenere che vi fosse comunque un clima particolarmente acceso. Sin dal precedente mese di maggio, infatti, quando la *Stella Maris* raggiunse la costa francese per scaricare i materiali di riserva per la crociera, si verificò un primo episodio che colse anche l'interesse della

---

<sup>151</sup> Cfr. M. Intaglietta, *Le tappe spagnole e quella francese*, in Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., pp. 133-150.

<sup>152</sup> ACS, MI, PS, 1928, B. 205, Estero, Marsiglia. Occorre segnalare che non vi sono informative della polizia segreta, almeno conservate agli atti, circa l'episodio raccontata da Ranieri Cupini, come, invece, vennero segnalati scontri al rientro degli iscritti al fascio marsigliese dalla gita a Roma o l'aggressione dei carabinieri di scorta a Balduzzi.

<sup>153</sup> M. Intaglietta, *Le tappe spagnole e quella francese*, in Aa.Vv. *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., p. 149.

<sup>154</sup> *Ibidem*.

<sup>155</sup> *Ibidem*.

<sup>156</sup> ACS, MI, PS, 1928, B. 205, Estero, ACS, MI, PS, 1928, B. 201, Estero. Comunicazione della Prefettura di Imperia del 18 maggio 1928: circa 450 fascisti iscritti al fascio di Marsiglia, guidati dal loro console generale Balduzzi, stavano raggiungendo in treno Roma per una visita culturale. Rientreranno dopo una settimana, quindi in tempo per il passaggio a Berre della crociera.



Divisione Affari Generali e Riservati del Ministero degli Interni. In quella occasione il comandante del piroscafo *Atlas*, Franco Cargiulo, che il 2 maggio era ormeggiato nel porto francese di Port-de-Bouc dove arrivò il piroscafo *Stella Maris* «con carico e personale della Regia Aeronautica italiana per la prossima crociera del generale De Pinedo»<sup>157</sup>, assistette ad un incontro dove due aviatori italiani furono avvicinati dal «comunista fuoriuscito» Francesco Spatola. Questi iniziò un confronto con i militari parlando energicamente e negativamente del regime fascista italiano. Cargiulo intervenne chiudendo la questione e portando con la propria lancia i due ufficiali dell'aeronautica a bordo dello *Stella Maris* e relazionando alla polizia locale l'accaduto<sup>158</sup>.

Sulla città francese e sulla costa limitrofa, inoltre, si era concentrata anche l'attenzione dei servizi segreti italiani. La porzione di costa mediterranea della Francia compresa tra Montpellier e Marsiglia, con il relativo entroterra fino quasi ad Avignone, venne indicato dal Servizio Informazioni della Regia Aeronautica come una zona di attività industriale nel campo aeronautico «molto intensa». Oltre al precipuo settore produttivo industriale, la stessa zona veniva evidenziata nelle cartine dell'intelligence perché Marsiglia era divenuta un importante nodo di collegamento aereo con alcuni centri del Mediterraneo, con rotte verso Barcellona, Algeri e Ginevra. Nelle vicinanze della città venivano inoltre segnalati due aeroporti terrestri militari, due idroscali militari e un idroscalo civile<sup>159</sup>. Questo poteva costituire una importante ostacolo per le mire mediterranee dell'Italia fascista con Marsiglia che si candidava punto di contatto tra le rotte del nord Europa, via Ginevra, con tutte le direzioni mediterranee.

Non abbiamo alcuna contezza del fatto che la crociera aerea e il sorvolo della costa abbiano avuto anche finalità di osservazione aeree o che si siano svolte azioni di aerofotogrammetria e fotointerpretazione. Di fatto, occorre rilevare che proprio nello stesso periodo in cui fu svolta la crociera il Servizio di Informazioni della Regia Aeronautica si occupò sia della descritta porzione di territorio sia dei livelli quantitativi dell'aviazione francese, tanto in patria che in Algeria<sup>160</sup>.

#### 1.5.f 2 giugno 1928: Berre – Orbetello

Il 2 giugno si compì l'ultimo volo della crociera verso Orbetello, svolto in 3 ore e 45 minuti<sup>161</sup>. Subito dopo l'ammarraggio nelle acque nazionali, unico elemento di nota fu l'immediata ripartenza del maggiore Pierluigi Penzo e del tenente Stefano Cagna, aiutante di volo di Balbo, per Sesto Calende dove c'era ad attenderli il maggiore Umberto Maddalena, anche lui impegnato nella crociera di massa come responsabile della base di Los Alcazares. Per essi era pronto il velivolo per partire alla ricerca di Umberto Nobile e degli altri componenti dell'equipaggio del dirigibile *Italia*.

---

<sup>157</sup> Il comandante Franco Cargiulo sembra essere tra i pochissimi, se non l'unico, che scrisse «Crociera di De Pinedo».

<sup>158</sup> ACS, MI, PS, 1928, B. 205, Estero, Marsiglia, foglio prot. 300/50545.E del 26 giugno 1928. La Divisione Polizia Frontiera e Trasporti trasmise alla Divisione Affari Generali e Riservati del Ministero degli Interni copia del rapporto datato 26 maggio 1928.

<sup>159</sup> USAM, Informazioni, b. 21, f. 1, Aeronautica Francese 1927-1930.

<sup>160</sup> USAM, Informazioni, b. 21, f. 1, Aeronautica Francese 1927-1930.

<sup>161</sup> USAM, Miscellanea, carte e documenti personali, Italo Balbo, Libretto di volo.

Da Orbetello Balbo, Armani e il capo di gabinetto Pellegrini, ripartirono immediatamente in volo per Roma. La mattina del 3 giugno tutti i partecipanti alla crociera aerea del Mediterraneo occidentale, a bordo degli apparecchi, ricevettero la visita del duce che indicò l'impresa compiuta come «una perfetta opera d'arte nello stile dell'Italia nuova»<sup>162</sup>.

## 1.6 Riflessioni e considerazioni sulla crociera aerea del Mediterraneo occidentale

La crociera aerea sul Mediterraneo occidentale, tra le quattro realizzate nel settennato di Balbo al Ministero dell'Aeronautica, fu la più grande in termini di uomini e mezzi coinvolti. Questo dato avvalorava l'azione organizzativa e di comando svolta dal generale De Pinedo. Il ruolo di Balbo, al quale va riconosciuto lo stimolo e la spinta alla realizzazione di questa impresa, fu sicuramente secondario. Il sottosegretario volò fuori formazione e, in due tappe sulle sei complessive, non volò affatto con il resto della Brigata Aerea. Da questo punto di vista, appare corretto indicare questo primo volo di massa della storia aeronautica con un così elevato numero di aerei come «prima crociera di De Pinedo». Fu un'impresa che lo assorbì completamente tanto che, il 3 ottobre 1928, nella corrispondenza privata con Mildred McRea Mixon, con la quale De Pinedo resterà in contatto, più o meno intensamente, fino alla sua morte, non esitò a giustificare i lunghi tempi di risposta alle sue lettere perché molto preso dal lavoro svolto per la crociera di sessantuno velivoli sul Mediterraneo<sup>163</sup>.

A conclusione dell'impresa e considerato il suo buon esito, il Comandante della Brigata lodò gli equipaggi e indicò quel volo come una palestra dove si erano potuti allenare per completare e migliorare notevolmente la loro istruzione. Essi, a suo parere, si erano abituati a navigare con molta disinvoltura nel Mediterraneo e ad affrontare le incognite degli ammaraggi in località sconosciute, conservando il loro posto nello schieramento collettivo. Questi risultati, secondo De Pinedo, furono raggiunti grazie ad una serie di fattori tra cui sottolineò il fatto di aver riunito le forze in una sola unità posta alle esclusive dipendenze di un unico capo responsabile, da cui altresì dipendevano anche i servizi delle basi a terra. Tra gli altri elementi che il Comandante della Brigata elencò per il successo della crociera vi furono il valore del personale, l'eccellente qualità del materiale e l'accuratezza della preparazione<sup>164</sup>.

La lettura del capitolo redatto dal De Pinedo, nel complesso, fa sorgere il dubbio che questi abbia voluto indicare positivamente proprio quegli elementi che Balbo pose quali basi della sua volontà di indirizzare la forza armata aerea verso i voli di massa: l'addestramento, l'unicità di comando, i piloti e i velivoli italiani.

Balbo, al rientro, elogiò pubblicamente il generale. In un'intervista rilasciata ai giornalisti partecipanti alla crociera<sup>165</sup> disse, tra l'altro, che gli stessi avevano potuto constatare di persona con quale perfezione abbiano funzionato non solo gli apparecchi in volo ma anche tutte le basi a terra. Questo, aggiunse il sottosegretario, era il risultato delle minute e

---

<sup>162</sup> E. Lehmann, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, cit., p. 195.

<sup>163</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, De Pinedo, Rea Mixon, Lettere, telegrammi e cartoline, b. 1, doc. 26, lettera del 3 ottobre 1928.

<sup>164</sup> Cfr. F. De Pinedo, *Considerazioni tecniche*, in Aa.Vv., *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., pp. 5 e seg.

<sup>165</sup> «Rivista Aeronautica», luglio 1928.

delicate preparazioni compiute dal generale De Pinedo e dagli uomini che egli aveva prescelto a questo scopo. Balbo insistette ancora sugli elogi affermando che questa crociera, preparata tanto seriamente e condotta con uno stile sempre più impeccabile dall'inizio alla fine, svelò un aspetto nuovo e non meno importante di quello che aveva reso De Pinedo celebre in tutto il mondo: egli non era più soltanto il grande recordman, il vincitore dei più arditi circuiti aerei del mondo, ma era anche il capo di soldati, un generale nel più ampio significato della parola. Gli tributò, pubblicamente e, almeno apparentemente, un altissimo elogio. In realtà, come dimostrerà il seguito del loro rapporto, quelle parole avevano un senso ben preciso: erano un forte e inequivocabile richiamo al militare, al fatto che, nonostante la celebrità acquisita, era comunque un generale, un capo di soldati, ovvero un soldato egli stesso. In quanto tale, avrebbe dovuto rientrare nei ranghi militari, dell'anonimato, soggetto sempre e comunque ad un rapporto gerarchico. Balbo investì ufficialmente e pubblicamente Francesco De Pinedo quale uomo appartenente alla forza armata aerea, lo ingessò nella divisa, in un'immagine che avrebbe dovuto sostituire per sempre quella dell'uomo noto per le imprese aeree svolte in solitaria. Questa nuova veste era, chiaramente, subordinata a Italo Balbo, non più uomo politico con incarico politico nella forza armata aerea, ma generale di squadra, cui era subordinato il generale di brigata.

L'impresa portata a termine il 2 giugno 1928 contribuì, infatti, in maniera incisiva a dare un effetto pratico nell'inserimento del sottosegretario nella gerarchia militare: il 10 agosto 1928 Italo Balbo fu promosso al grado di generale di squadra aerea della riserva aeronautica, per poi essere richiamato in servizio attivo<sup>166</sup>. Da capitano dell'Esercito a generale della Milizia a generale di squadra aerea dell'Aeronautica, ovvero un generale apicale nella gerarchia militare. Una promozione che non sarà priva di conseguenze interne alla forza armata aerea per il malumore di molti aviatori che, con disciplina e impegno, perseguivano la carriera militare attraverso la dedizione personale all'arma del cielo e non attraverso i canali della politica. Questa sarà anche successiva materia di discussione e di sfogo nelle dichiarazioni esplicite di De Pinedo<sup>167</sup>, di Nobile<sup>168</sup> o di alcune lettere anonime. Certo è che neanche rampolli provenienti dalla nobiltà o appartenenti alla casa regnante avevano percorso le tappe della carriera militare così velocemente, e lo stesso Balbo confidò a Mussolini che con quel provvedimento ci sarebbe stato senza dubbio «chi [avrebbe] masticato [to] amaro»<sup>169</sup>.

Anche la Polizia Politica, proprio negli anni della prima crociera aerea, si dovette quindi confrontare con il Balbo aviatore. Oltre alle aperte critiche degli onorevoli e piloti Finzi e Locatelli, già nel luglio 1928, subito dopo il rientro dal sorvolo del Mediterraneo, iniziarono le prime anonime lamentele dell'utilizzo fatto da Balbo della forza armata aerea. Su una pagina de «Il Giornale di Genova», dove era riportata un'intervista al sottosegretario, fu scritto con colore rosso e blu:

---

<sup>166</sup> Regio Decreto 10 agosto 1928, anno VI, registrato alla Corte dei Conti addì 11 agosto 1928, anno VI, registro n. 2 Aeronautica, foglio n. 90 pubblicato su B.U. 1928, disp. 32, dell'11 agosto 1928

<sup>167</sup> La rottura definitiva del rapporto tra Balbo e De Pinedo si consumò nel settembre 1929, dopo la seconda crociera mediterranea.

<sup>168</sup> Si veda C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 246-247, cif. Ortiga, T86 (682) 053062, T 586 (682) 050546.

<sup>169</sup> ACS, SPD, CR, b. 262, Italo Balbo, lettera del 12 agosto 1928.

Arma Aeronautica, in luogo di essere in silente militare preparazione per la difesa della Patria, in mano a dirigenti borghesi, quale il Balbo ex repubblicano, è uno sport. Vergogna<sup>170</sup>.

Questo chiaro messaggio fu inviato e vistato da Mussolini. Parimenti non mancò anche un'informativa del dicembre 1928, stranamente proveniente da quella Ferrara che aveva incoronato Balbo quale suo ras, nella quale fu scritto che il gerarca era un «appassionato di aviazione a cui dedica ininterrottamente ogni sua fattiva energia»<sup>171</sup>, che sembra voglia esprimere un bilanciamento con lo scritto di Genova.

Se Balbo, al rientro della crociera fu promosso generale di squadra aerea, diverso trattamento fu riservato a Francesco De Pinedo. Nonostante fosse stato l'organizzatore del primo volo di massa e il Comandante della Brigata Aerea che, senza alcun incidente, riuscì nel volo a tappe di sessantuno idrovolanti sul Mediterraneo occidentale e, quindi, il primo responsabile di eventuali successi o fallimenti, non ebbe alcun riconoscimento. De Pinedo era stato promosso generale di brigata il 21 luglio 1927, prima della crociera, e fu poi nominato generale di divisione il 28 marzo 1929, ovvero nove mesi dopo il rientro dal volo di massa. Considerati i tempi, non possiamo ritenere questa seconda nomina come premio all'impresa conclusa con successo. Analizzando in maniera più approfondita, inoltre, non solo egli non ebbe alcun riconoscimento, ma sembrerebbe anche essere stato in qualche modo ostacolato nella possibile carriera. Al rientro, infatti, fu nominato Sottocapo di Stato Maggiore, attribuendogli comunque le funzioni di Capo di Stato Maggiore, ma lasciando quest'ultimo incarico vacante senza alcuna giustificazione. Appare evidente come la nomina al vertice della forza armata aerea non gli fu volutamente conferita.

Analoga sorte di De Pinedo ebbe il generale Umberto Nobile. Mentre i sessantuno aerei della prima crociera nel Mediterraneo volavano nelle varie rotte stabilite, nel nord Europa si andava concludendo, in maniera disastrosa, un'altra spedizione aerea. Il dirigibile *Italia*, al comando del generale Umberto Nobile, il 24 maggio 1928, sorvolò trionfalmente il Polo Nord<sup>172</sup>. Il giorno seguente, quando ancora la crociera non era partita – la decisione della partenza fu presa nella notte tra il 25 e il 26 – la spedizione artica si imbatté in cattive condizioni climatiche e precipitò alle 10:25 del 25. I soccorsi furono avviati circa quarantotto ore dopo, quando la Brigata Aerea era ad Elmas in procinto di volare per le Baleari. La crociera avrebbe potuto essere sospesa per concentrare lo sforzo di uomini e mezzi nelle operazioni di ricerca e salvataggio. Ma proseguì.

Il 12 luglio le operazioni di soccorso, avviate grazie all'individuazione della *tenda rossa* da parte di Cagna e Maddalena, reduci proprio dal volo di massa, si conclusero quando la nave rompighiaccio russa *Krassin* riuscì a raggiungere gli ultimi membri intrappolati nel ghiaccio<sup>173</sup>. Nobile fu tratto in salvo il 24 giugno, prima degli altri sopravvissuti.

Balbo si era opposto decisamente alla missione dell'*Italia*. Egli, come visto, riteneva che i dirigibili dovessero limitare il loro raggio d'azione al «lago Mediterraneo», e rifiutò di appoggiare la spedizione. La missione di Nobile fu comunque autorizzata da Mussolini a

<sup>170</sup> ACS, SPD, CR, B. 54, f. 278/R, Italo Balbo, Foglio de "Il Giornale di Genova" del 21 luglio 1928.

<sup>171</sup> ACS, SPD, CR, B. 61, f. 362/R, Balbo Italo. Informativa della PS e notizie a stampa.

<sup>172</sup> Anche i protagonisti di questa tragica esperienza, al rientro, pubblicarono alcuni libri tra cui U. Nobile, *La tenda rossa. Memorie di neve e di fuoco*, Mondadori, Milano 1969; U. Nobile, *Ali sul Polo. Storia della conquista aerea dell'Artide*, Mursia, Milano 1975; Felice Trojani, *L'ultimo volo*, Mursia, Milano 2008; Felice Trojani, *La coda di Minosse*, Mursia, Milano 1963; Alfredo Viglieri, *48 giorni sul "pack"*, Mondadori, Milano 1929.

<sup>173</sup> Cfr. C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 244.

condizione che avesse una veste civile e non militare<sup>174</sup>. Mettendo da parte le argomentazioni esplicite di Balbo nel non autorizzare quest'impresa, implicitamente occorre ricondurre il diniego anche al fatto che, in maniera del tutto analoga a De Pinedo, anche Nobile, con i suoi dirigibili, aveva acquisito grande fama e notorietà nazionale e internazionale<sup>175</sup> e il sorvolo del Polo Nord, gli avrebbe concesso nuovi onori e ancor maggior fama. Oltre alla rivalità sicuramente esistente tra il sottosegretario e il dirigibilista<sup>176</sup>, ulteriore fattore da considerare è costituito dal fatto che Balbo non poté assolutamente correre il rischio di condividere la scena mediatica della crociera mediterranea con la spedizione polare, considerata la loro contemporaneità. Lo stesso Nobile accusò anche il fatto che il sottosegretario, considerate le «eccellenti relazioni con gli ambienti giornalistici»<sup>177</sup>, prima di partire per la crociera aerea avrebbe ordinato alla stampa di concentrare tutta l'attenzione sull'azione degli idrovolanti, che contava la sua presenza, e di minimizzare la storia del dirigibile *Italia* che, anche in caso di clamoroso successo, non avrebbe visto il suo nome e il suo volto nelle notizie e nelle immagini delle prime pagine.

Quando Balbo si presentò di fronte alla Commissione d'inchiesta per l'incidente di Nobile, il 13 novembre 1928, «nelle sue cinquantadue pagine di testimonianza non nascose la sua animosità nei confronti del generale»<sup>178</sup>.

Questi avvenimenti, inoltre, si consumarono nel particolare momento storico che viveva l'attività di volo. L'opposizione di Balbo alla spedizione di Nobile, infatti, seguì, temporalmente, un importante raid aereo, quello di De Pinedo con il capitano Del Prete e il motorista Zacchetti del 16 giugno 1927, con il quale portarono a termine l'epica impresa della doppia trasvolata dell'oceano Atlantico. L'evento riscosse notorietà in tutto il mondo. Era evidente che, alla stessa stregua, un nuovo sorvolo del Polo Nord avrebbe sortito analogo effetto e, soprattutto, avrebbe prolungato la permanenza di Balbo in una zona d'ombra.

Se le motivazioni addotte dal sottosegretario circa l'importanza relativa dei dirigibili dal punto di vista militare erano in linea con l'orientamento generale del volo nelle principali potenze, egli non valutò affatto che la spedizione dell'*Italia* al Polo Nord possedeva anche importanti funzioni scientifiche, portando con sé diversi scienziati<sup>179</sup>.

Balbo, nello stesso periodo, continuò ad impegnare risorse della forza armata per il conseguimento dei record. Il primato di distanza in linea retta fu conquistato da Ferrarin e Del Prete nel maggio 1928, quello di distanza in circuito chiuso fu ottenuto da Maddalena e Cecconi e il primato di altezza fu raggiunto da Domenico Antonini. Appare evidente che la sua opposizione riguardò i progetti svolti da singoli solo quando questi recavano un

---

<sup>174</sup> Cfr. *Ivi*, p. 245.

<sup>175</sup> Il 12 maggio 1926, con il dirigibile *Norge*, Umberto Nobile aveva già sorvolato il Polo Nord. Il successo della spedizione procurò un successo internazionale a Umberto Nobile che fu invitato da molte nazioni per illustrare l'utilizzo del dirigibile per scopi scientifici. E' grazie a questa spedizione che si poté appurare che il Polo Nord era costituito solo da una calotta di ghiaccio sotto la quale non vi era un vero continente terrestre, come ancora si credeva.

<sup>176</sup> Cfr. G. Rochat, *Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, cit., p.127.

<sup>177</sup> E. Lehmann, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, cit., p. 137.

<sup>178</sup> C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 246-247, cif. Ortiga, T86 (682) 053062, T 586 (682) 050546.

<sup>179</sup> Tra gli altri, sul dirigibile *Italia* c'erano Frantisek Behounek dell'Istituto Radio di Praga, Finn Malmgren geofisico e docente dell'Università di Uppsala e Aldo Pontremoli, docente e fondatore del Dipartimento di Fisica dell'Università di Milano, oltre alla strumentazione messa a disposizione di numerosi istituti di ricerca.

nome già in gloria sul piano internazionale. Non si oppose, ed anzi continuò ad incentivare, alle azioni eclatanti o di grande risalto che potevano esser svolte da semi sconosciuti personaggi o da aviatori di più facile gestione.

Come vedremo anche in occasione della conclusione della seconda crociera aerea del Mediterraneo orientale, le non autorizzazioni di Balbo accumunarono, invece, Nobile e De Pinedo. Il mancato supporto dei servizi e dei mezzi della Regia Aeronautica, concentrati solo ed esclusivamente sulle crociere aeree di massa, concorsero ai loro tragici avvenimenti.

La crociera sul Mediterraneo occidentale, i precedenti raid, i record e l'incidente occorso al dirigibile *Italia* concorsero tutti a determinare la creazione di un importante settore comunicativo, sia qualitativo sia, soprattutto, quantitativo. Questo fu chiaramente compreso dai vertici, Mussolini e Balbo su tutti, che, oltre a cercare di indirizzare le energie della forza armata aerea verso questo settore, cercarono di determinarne anche una rigida regolamentazione. Il 26 settembre 1928, dopo soli tre mesi dalla crociera, Lando Ferretti, Capo Ufficio Stampa del Capo del Governo, emanò una circolare riservata recante la "Disciplina delle pubblicazioni periodiche". In essa uno specifico paragrafo fu dedicato alla Regia Aeronautica:

Avuto riguardo dall'importante sviluppo assunto dall'Aeronautica, sia nel campo militare sia in quello civile, ed alla necessità che, in conseguenza, sia disciplinata la pubblicazione di notizie di eventuali incidenti di volo e di dati sulla costruzione di apparecchi, è necessario che le EE.LL., tengano ben presenti le disposizioni impartite con circolare telegrafica del 30 dicembre 1926, n. 35148, e 17 gennaio 1926, n. 2442 che consentono, di massima, solo la pubblicazione di comunicati «Stefani» e di fotografie e disegni autorizzati dal Ministero dell'Aeronautica<sup>180</sup>.

La circolare, destinata a tutti i prefetti del regno, si sommò a ciò che Balbo aveva già ordinato a tutti gli ufficiali di non rilasciare interviste e al suo ordine di preventiva visione a tutti gli scritti che il personale della Regia Aeronautica avrebbe proposto alla stampa.

Con l'emanazione di questa nuova norma, dove possiamo considerare l'agenzia Stefani solo il canale della comunicazione e non certo il mittente, Balbo acquisì il potere assoluto della comunicazione aereonautica: tutto quello che doveva essere pubblicato, su tutto il territorio nazionale, non solo a firma di suoi uomini, doveva essere preventivamente autorizzato da lui. Se, in apertura, la circolare si riferiva a incidenti di volo o dati militari sensibili, in realtà impone una disposizione su qualsiasi tipo di comunicazione aereonautica.

Il controllo non poté chiaramente essere esteso ed esercitato all'estero e appare indicativo il fatto che il «The New York Times», il 18 maggio 1928 scrisse del generale De Pinedo quale guida di cinquantotto idrovolanti italiani in Spagna<sup>181</sup>, seguito dal «The New York Sun» del 29 maggio 1928, che evidenziò il nome dello stesso ufficiale per il comando esercitato<sup>182</sup>. Nessun rilievo fu dato al nome del sottosegretario.

Prendendo in esame un ulteriore aspetto esterno all'impresa aerea del maggio-giugno 1928, quello del commercio estero, possiamo osservare come il volo di massa non apportò alcun vantaggio alle case costruttrici italiane. Già l'8 marzo 1928, il Consiglio di

---

<sup>180</sup> Circolare n. 420/B-I-Riservato, in R. De Felice, *Mussolini il fascista. L'organizzazione dello stato fascista 1925-1929*, cit., pp. 351-352.

<sup>181</sup> «The New York Times», 18 maggio 1928.

<sup>182</sup> «The New York Sun», 29 maggio 1928.

Amministrazione della SIAI-Marchetti aveva espresso ottimistiche previsioni per le trattative di vendita<sup>183</sup> che erano state avviate a partire dal maggio 1927<sup>184</sup>. Nella relazione illustrativa di fine anno 1928<sup>185</sup>, datata 31 dicembre, venne chiaramente scritto che «il fatturato dell'anno presenta[va] la ormai continua e costante ascesa che si verifica[va] dal 1925». Questa fu la chiara indicazione del fatto che non ci furono grosse accelerazioni positive di vendite, bensì, che fu mantenuta una ordinaria ascesa che perdurava da quattro anni, ovvero, dagli anni in cui la Regia Aeronautica, con diversi piloti, aveva compiuto raid solitari.

Nel 1928 la SIAI-Marchetti costruì trentuno S.55, dieci S.59, due S.55 passeggeri, due S.64 e quattro S.59 versione Romania, per un totale di quarantanove aerei. Erano, inoltre, in corso di realizzazione due idrocorsa S.65 per la partecipazione alla Coppa Schneider e tre nuovi S.57 che sarebbero stati successivamente collaudati. Sempre con riferimento all'anno 1928, per quanto di interesse, la SIAI-Marchetti aveva sottoscritto un contratto con l'Argentina, per la fornitura di nove S.59 bis e le relative parti di ricambio, e con l'American Air Corporation di New York per la fornitura di tre S.55, un S.62 e un S.56. Ulteriori contratti, o trattative, erano stati siglati o in corso di definizione, con la Russia, per quaranta S.62 e con la Romania, la Turchia, il Paraguay, la Grecia, il Portogallo e la Spagna, per varie forniture di S.55, S.59, S.62, S.67 e S.56.

Questi contratti ci rendono conto del fatto che l'industria aeronautica italiana, nel 1928, aveva già acquisito una rilevanza internazionale che non può essere fatta risalire alla pubblicità diretta o indiretta ottenuta con il buon esito della crociera, in quanto prodotto maturato negli anni precedenti.

Considerando, infine, che nel 1928 Grecia, Turchia, Romania e Russia, che furono quattro delle cinque nazioni meta del secondo volo di massa, figuravano già clienti acquisiti dalla SIAI-Marchetti, fa escludere la motivazione commerciale nella scelta del percorso della successiva crociera aerea.

## 1.7 Tra le due crociere mediterranee

Nella rappresentazione grafica che fornisce il prospetto riassuntivo del «Le grandi crociere di massa dell'Aeronautica italiana» pubblicata nel «*Le Vie dell'Aria*» (Immagine n. 1)<sup>186</sup>, oltre alle crociere mediterranee e a quelle atlantiche, venne riportato anche il volo di massa «Roma-Londra-Berlino-Roma». Anche noi ne daremo illustrazione seppur

---

<sup>183</sup> In tale sede si parlò di lavoro assicurato per oltre 20 milioni di lire. Nel fatturato, in particolare, rientravano 800.000 lire per la vendita di quattro S.59 alla Romania e 2.200.000 lire per gli aerei venduti alla Regia Aeronautica per la partecipazione alla Coppa Schneider. Sempre nello stesso documento, si legge che nel 1928, inoltre, erano già stati avviate le pratiche per concludere contratti con la Turchia, per la fornitura di un numero indecifrato di S.62 e di parti di ricambio dell'S.59 bis, con la Romania si era in trattativa per quattro S.59 e due motoscafi. Il buon esito di questo contratto sarebbe derivato dalla riuscita dei quattro S.59 venduti nel 1927. Si attendeva la conclusione delle trattative che avrebbero portato ad una commessa di almeno cinque idrovolanti S.62. Alla Spagna furono venduti «motori d'occasione», mentre si dichiarò di puntare all'apertura di un nuovo mercato con la Russia dove, in quell'anno, fu inviato un Consigliere Delegato per cercare di «stringere le fila già da tempo disposte e iniziare una nuova corrente di affari con quella grande nazione».

<sup>184</sup> Archivio privato Alberto Grampa, estratto del Consiglio Delegato SIAI-Marchetti dell'8 marzo 1928.

<sup>185</sup> Archivio Privato Elena Zeni, Relazione generale fine anno 1928, datata 31 dicembre 1928.

<sup>186</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 2, f. 17.

anticipando che non riteniamo questo avvenimento classificabile come crociera aerea in quanto, seppur organizzata come tale, nella sua pratica attuazione non mantenne le qualità indicate nella concentrazione di più aerei in limitate coordinate di spazio e di tempo che volano verso un unico obiettivo.

L'importanza di questo volo, per quanto ci interessa, appare comunque evidente per il suo collocarsi tra i due voli di massa mediterranei e per gli insegnamenti che i soggetti partecipanti poterono trarne.

Meno di un mese dopo la conclusione della prima crociera sul Mediterraneo occidentale Balbo volle cimentarsi in prima persona con l'organizzazione e gestione di un volo di dodici aerei, questa volta terrestri, che avrebbero dovuto raggiungere Hendon, in Gran Bretagna. Lo scopo indicato di questo viaggio era quello assistere all'esibizione annuale della Royal Air Force, ma il decidere di raggiungere Londra con ben dodici aeroplani che sarebbero dovuti arrivare in formazione sulla capitale inglese, e nelle altre città di passaggio, ci propone anche una diversa lettura: cercare un risalto mediatico internazionale per lo spostamento di massa del sottosegretario e generale di squadra aerea della Regia Aeronautica italiana.

Il percorso aereo verso Londra era già stato effettuato con successo nel giugno 1925, via Bruxelles all'andata e via Parigi al ritorno, da una formazione di Br.1 capitanati da Arturo Ferrarin<sup>187</sup>. Il viaggio effettuato tre anni dopo diventò famoso, eufemisticamente, come la Crociera delle Capitali Europee anche se è stato scritto che miglior nome sarebbe stato «la dispersione dei divi»<sup>188</sup>.

Nella scarsa documentazione esistente sull'argomento, per indicare questo avvenimento si alternano i termini “raid” e “crociera”<sup>189</sup>, mentre più chiara indicazione, almeno in termini di nome, è fornita dal libretto di volo di Balbo dove questi voli, come il citato «Le vie dell'Aria», sono annotati come «crociera Roma-Londra-Berlino-Roma»<sup>190</sup>.

La formazione aerea, al comando di Italo Balbo<sup>191</sup>, ormai pienamente inserito al vertice della gerarchia militare con il grado apicale, decollò dall'aeroporto di Roma Centocelle il 28 giugno 1928. Era composta da sei aerei A.120 e sei aerei R.22 muniti di motori Fiat A.22.

«L'Ala d'Italia»<sup>192</sup> e «L'Illustrazione Italiana», forse per ridurre la responsabilità del sottosegretario circa il fatto che il volo partito come “formazione”, in realtà si dimostrò male organizzato e fallimentare, specificarono come suo comandante il generale Vincenzo Lombard, mentre Balbo fu indicato come «pilota di punta». Gli stessi scritti, rileviamo ancora per evidenziare il senso di continuità con ciò che avvenne al termine della crociera mediterranea, oltre a tessere le lodi del volo italiano verso la capitale inglese parlarono, brevemente, anche di una serie di imprese aeree italiane degli anni precedenti. Furono illustrate le gesta di Guidoni, di De Bernardi, che si trovava in Gran Bretagna per una

---

<sup>187</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 6, f. 58.

<sup>188</sup> C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 249. L'autore ebbe accesso all'AB, Viaggi e voli, f. Volo Roma-Londra-Berlino-Roma luglio 1928 e poté parlare di questa crociera con il generale Briganti Alberto che la visse in prima persona.

<sup>189</sup> USAM, Emeroteca, «Trasvolate, Raid, Crociere e Record», f. 20/E, b. 13, Raid Roma-Londra-Berlino-Roma. Il fascicolo contiene solo due fogli recanti lo stesso identico contenuto, in bozza e in stampato.

<sup>190</sup> USAM, Miscellanea, carte e documenti personali, Italo Balbo, Libretto di volo.

<sup>191</sup> USAM, Emeroteca, Trasvolate, Raid, Crociere e Record, b. 13, f. 20/E, Raid Roma-Londra-Berlino-Roma

<sup>192</sup> «L'Ala d'Italia», *La formazione aerea Balbo ad Hendon*, n. 7, luglio 1928, pp. 669-670; stesso testo su «L'Illustrazione Italiana», *Dodici velivoli italiani da Roma a Londra*, luglio 1928, pp. 28-29.



serie di dimostrazioni, di Guazzetti e di Ferrarin. Venne chiaramente indicata la recente crociera del Mediterraneo occidentale, ma non fu mai citato, né per i raid svolti né per la crociera organizzata e comandata, Francesco De Pinedo. Evidente conferma di precise indicazioni impartire.

Su ogni velivolo diretto a Londra vi erano solo i due piloti. L'equipaggio non prevedeva il motorista a bordo perché comunque il motore, in volo, non era accessibile. Fuori formazione volò anche un altro aereo pilotato dal tenente Porru Locci con a bordo l'ingegner Calabria della Fiat.

Nell'elenco dei partecipanti si riscontra l'abbondanza di gradi più elevati: 2 generali, 3 colonnelli, 5 tenenti colonnelli, 5 maggiori, 9 capitani e 2 tenenti. Questa composizione violò il precedente intendimento del sottosegretario che tra i principi organizzativi delle crociere aeree indicò la partecipazione di giovani piloti e il loro addestramento ai voli in formazione. Tale violazione, in realtà, fu giustificata dal fatto che la missione aveva essenzialmente scopo di studio della realtà aeronautica inglese e ogni partecipante era destinato a porvi una specifica competenza da relazionare per essere utilizzabile secondo gli intendimenti di Balbo<sup>193</sup>.

Se questa giustificazione ha sicuramente una ragione d'essere, difficile però comprendere l'assenza del Sottocapo di Stato Maggiore – con funzioni di Capo di Stato Maggiore – generale De Pinedo: sarebbe stata, infatti, auspicabile la presenza del vertice militare della forza armata aerea italiana per una azione di studio sulla RAF e sulla direzione tecnica che le aviazioni estere stavano perseguendo.

La prima tappa, da Roma a Londra, via Parigi, di circa 1600 chilometri fu coperta in nove ore di volo. Il superamento della barriera delle Alpi fu particolarmente difficoltoso per una bufera di neve e pioggia. Solo cinque aerei italiani giunsero nella capitale del Regno Unito quel giorno. Quattro si dovettero fermare in Francia, due in Belgio e uno in Olanda<sup>194</sup>. Anche il viaggio di ritorno, dopo cinque giorni trascorsi in Inghilterra, ebbe notevoli difficoltà. La rotta prescelta coprì il percorso Londra-Amsterdam-Berlino. Dopo l'attraversamento della Manica, gli aerei furono costretti a viaggiare in una forte perturbazione, che li accompagnò fino all'atterraggio a Berlino dove giunsero sotto una pioggia scrosciante. Le condizioni atmosferiche cui andarono incontro erano note, ma Balbo diede comunque l'ordine del decollo<sup>195</sup>. Ripartiti il 10 luglio 1929 da Berlino, giunsero a Roma, dopo aver percorso quasi 4000 km, solo dieci dei dodici aerei. Due di essi, decollati con alcuni minuti di ritardo rispetto alla formazione, incontrarono avverse condizioni meteo tali da costringerli a fare rotta sull'aeroporto di Monaco per ripartire il giorno successivo<sup>196</sup>.

La stampa nazionale, come consuetudine, esaltò l'impresa. Il «Roma» scrisse che

la seconda impresa (dopo la crociera aerea del Mediterraneo orientale, ndr), come anche la prima, avvenne sotto la guida di Italo Balbo, il quale dà un magnifico esempio ai suoi dipendenti, di attività e di passione, applicando praticamente il principio che tutti coloro che hanno l'onore di appartenere all'Aeronautica italiana devono volare, dal generale al più modesto aviere. La carica del sottosegretario di stato, che Balbo con onore e con lode

---

<sup>193</sup> «Rivista Aeronautica», *Viaggio in volo, di studio, Roma-Londra-Berlino-Roma*, n. 5, anno 1928, pp. 332 e ss.

<sup>194</sup> Cfr. C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 250.

<sup>195</sup> «Rivista Aeronautica», *Viaggio in volo, di studio, Roma-Londra-Berlino-Roma*, n. 5, anno 1928, pp. 332 e ss.

<sup>196</sup> ACS, SPD, CR, b. 278/R, Balbo, lettera manoscritta di Balbo a Mussolini, del 10 luglio VII.

ricopre, non gli impedisce di portarsi in volo nei cieli di oltre alpe, destinando ammirazione negli ambienti aeronautici stranieri<sup>197</sup>.

Tra le altre indicazioni, quello che ci preme segnalare è la volontà che il giornale pose nello specificare una retroattiva guida di Balbo anche nella crociera del Mediterraneo occidentale, seppur lo scritto si riferiva al volo per Londra. Balbo, che nella crociera mediterranea volò solo in quattro delle sei tappe e comunque “fuori formazione”, ne divenne la guida: ennesima conferma di presunte disposizioni per l’ambito mediatico che non potevano più concedere spazio al nome di De Pinedo e fare un unico riferimento aeronautico nel nome del sottosegretario.

Anche la stampa tecnica non mancò in elogi evidenziando come il volo delle capitali ebbe lo stile distinguibile da qualche tempo delle imprese aviatorie italiane come la preparazione silenziosa, minuziosa e sapiente<sup>198</sup>, mentre in ambito diplomatico, l’ambasciatore italiano in Gran Bretagna Bordonaro<sup>199</sup>, si impegnò a tessere continue lodi a Balbo e della crociera aerea, nonché a dare improbabili indicazioni dell’entusiasmo inglese per la visita italiana.

Come nel caso delle crociere mediterranee, anche il volo verso Hendon fu un’occasione per far emergere i difficili rapporti diplomatici che l’Italia aveva con Gran Bretagna e Francia e la maggiore vicinanza con la Spagna. Balbo, durante il soggiorno inglese, attraverso il Gabinetto del Ministro Aeronautica, scrisse con urgenza al duce<sup>200</sup>. Nel suo messaggio, per quanto di interesse, comunicò a Mussolini che la stampa inglese, evidentemente per suggerimento del governo, non aveva dato risalto al raid italiano. Il sottosegretario imputò questo silenzio al fatto che non si volle correre il rischio di diminuire l’importanza della manifestazione della RAF. A tale indicazione, inoltre, aggiunse che le cause erano in realtà da ricondurre anche alla possibile preoccupazione che le lodi verso la nuova impresa aerea italiana avrebbero dispiaciuto i francesi, preoccupati per le possibili ripercussioni nell’opinione pubblica interna di fronte l’efficienza dell’aviazione militare italiana. Il quadrumviro, infine, diede notizia anche di un incontro avuto con il re di Spagna che confermò le indiscrezioni avute sul pensiero francese.

Riteniamo improbabili le motivazioni addotte da Balbo sul mancato risalto mediatico inglese ricevuto, considerato il reale andamento del volo dei dodici aerei italiani e il fatto che Hendon, per l’occasione, fu raggiunta da molti personaggi internazionali legati istituzionalmente e commercialmente al mondo aeronautico tali da non rendere la spedizione capitanata dal sottosegretario italiano una notizia di primaria importanza.

Dal punto di vista tecnico, se il volo Roma-Londra-Berlino-Roma non fu una crociera aerea propriamente detta ma un volo sparpagliato di più aerei italiani diretti verso la capitale inglese, l’esperienza palesò come carenze organizzative, soprattutto con riferimento alle rilevazioni meteorologiche e ai collegamenti a terra, avrebbero portato al fallimento qualsiasi volo di massa e messo in serio pericolo la vita dei piloti. Come De Pinedo aveva particolarmente insistito sui servizi meteorologici e delle telecomunicazioni nelle due crociere mediterranee, così Balbo e gli altri undici aerei partirono invece con

---

<sup>197</sup> Parte dell’articolo del «Roma» e riportato in «Rivista Aeronautica», *Viaggio in volo, di studio, Roma-Londra-Berlino-Roma*, n. 5, anno 1928, pp. 332 e ss.

<sup>198</sup> «Rivista Aeronautica», *Viaggio in volo, di studio, Roma-Londra-Berlino-Roma*, n. 5, anno 1928, pp. 332 e ss.

<sup>199</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 6, f. 60.

<sup>200</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 6, f. 60.

molta leggerezza. Il sottosegretario, però, come vedremo in occasione delle crociere atlantiche, fece tesoro delle esperienze dei voli mediterranei e degli errori di Hendon, ponendo anch'egli la massima cura e istituendo appositi uffici per lo studio dei servizi propedeutici al volo.

Il viaggio ad Hendon portò anche ulteriori esperienze dalle quali, comunque, non furono tratti i dovuti insegnamenti. Al rientro fu redatta una relazione<sup>201</sup> per il Capo di Stato Maggiore, probabile riferimento a De Pinedo che ne faceva le funzioni, nella quale si osservava che l'aeronautica inglese aveva anch'essa, come tutte le aeronautiche, un campionario di apparecchi studiati per le varie possibilità di impiego. Sembrava molto spiccata la tendenza verso gli apparecchi biposti veloci e maneggevoli, con caratteristiche simili, se possibile, a quelle dei caccia biposti che venivano definiti in Italia per “scopi speciali” o da “combattimento” o di “cooperazione con l'Esercito”. Lo scritto, inoltre, segnalò che gli inglesi ritenevano in sostanza, e probabilmente non a torto, che potessero esistere aerei di notevole dimensioni, per azioni notturne e speciali ma che, per azioni da compiere di giorno, era necessario orientarsi essenzialmente verso velivoli agili, veloci, molto brillanti, capaci di imporre la propria volontà al nemico piuttosto che subirla.

I costruttori inglesi, continuò ancora la relazione, preferivano affinare, migliorare e perfezionare gradualmente un dato tipo di aereo anziché tentare di colpo soluzioni nuove. Tutti gli aerei erano apparentemente gli stessi da molti anni pur avendo, invece, molto progredito per quanto riguarda le caratteristiche. Nel resoconto venne quindi comparata questo tipo di politica con quello che si stava perseguendo in Italia con l'idrovolante S.55 utilizzato nelle crociere. Un paragone, riteniamo, molto azzardato sia per le diverse tipologie su cui stava puntando la RAF, sia per la differenza di materiali utilizzati dalle industrie aeronautiche nazionali.

Quello che più colpisce nelle parole dal relatore osservatore ad Hendon è, però, nelle sue conclusioni, dove, quasi con stupore, scrisse

l'impressione che gli apparecchi inglesi siano studiati ed attrezzati realmente per fare la guerra. E' assai importante rilevare che taluni dettagli delle installazioni, come postazioni delle armi, postazione dei congegni di mira, telai portabombe, eccetera, sono assolutamente identici anche in apparecchi costruiti da ditte differenti, il che sta a dimostrare che esistono precise norme relative a determinate esigenze militari, sulle quali non è consentito alle ditte di transigere. Qualche cosa di simile sarà necessario fare anche da noi perché il notevole sforzo compiuto per conseguire l'efficienza bellica dei velivoli non è stata sufficiente, a modesto parere del sottoscritto, a far superare la nota fase di incertezza e superficialità<sup>202</sup>.

L'alto ufficiale della Regia Aeronautica sembra sorpreso che la forza armata aerea inglese stesse studiando e realizzando i propri mezzi «realmente per fare la guerra», paragonandola implicitamente con la sua forza armata di appartenenza che, evidentemente, palesava altre finalità. Lucida, inoltre, appare la sua indicazione sulla necessità che anche in Italia si facesse altrettanto.

La relazione non firmata per il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica si conclude con le fotografie e le caratteristiche tecniche di quattordici velivoli inglesi delle

---

<sup>201</sup> USAM, Relazioni, b. 16, Stralcio della relazione a S.E. il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica (Velivoli inglesi presenti nelle manifestazioni di Hendon), non firmata.

<sup>202</sup> USAM, Relazioni, b. 16, Stralcio della relazione a S.E. il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica (Velivoli inglesi presenti nelle manifestazioni di Hendon), non firmata.

specialità bombardamento notturno e diurno, caccia, siluranti e aerei che avevano motori a nafta. Tra essi, non vi erano idrovolanti.

Nonostante la Gran Bretagna avesse caratteristiche geografiche simili a quelle dell'Italia, la preparazione della RAF stava puntando sulla caccia, con biposti veloci, sulla standardizzazione dei mezzi anche costruiti da differenti ditte<sup>203</sup>, sull'impianare una forza armata aerea preparata dal punto di vista bellico e, ancorché fosse un'isola, non considerava gli idrovolanti come velivoli da sviluppare. Si intende chiaramente come il "dominio dell'aria" indicato anche da Balbo, era affidato a «velivoli agili, veloci, molto brillanti, capaci di imporre la propria volontà al nemico piuttosto che subirla».

Unica lezione appresa in Inghilterra sembrerebbe legata agli aspetti comunicativi e di propaganda di massa che era in grado di sviluppare un evento come quello di Hendon. A seguito di quella visita, anche in Italia, presso l'aeroporto del Littorio, l'8 giugno 1930, ripetuta poi nel 1932 e con l'intenzione di ulteriori manifestazioni da ripetersi ogni due anni, venne organizzata la «Giornata dell'Ala». Fu una grandiosa manifestazione aerea che, probabilmente, diede impulso al futuro sviluppo del volo acrobatico ma che, sul momento, contribuì prevalentemente alla creazione di un falso mito di potenza aeronautica italiana in grado di competere con quella delle altre potenze mondiali<sup>204</sup>.

Sei mesi dopo la crociera del Mediterraneo occidentale, nel dicembre 1928, Balbo intraprese un viaggio negli Stati Uniti. Durante il soggiorno americano fu invitato come relatore ad una conferenza internazionale sull'aviazione civile a Washington<sup>205</sup>, cui non poté partecipare personalmente a causa di uno stato influenzale. In essa erano riportate anche le esperienze della crociera aerea effettuata in quell'anno sul Mediterraneo occidentale. Si recò a Chicago per visitare una mostra aeronautica e il viaggio negli Stati Uniti proseguì per Dayton, Detroit, San Diego, Taos, El Paso, Sant'Antonio, Pensacola e Norfolk, per terminare a New York il 4 gennaio 1929. Visitò industrie aeronautiche e basi militari. «Il viaggio lo impressionò notevolmente»<sup>206</sup>. Come scrisse successivamente<sup>207</sup>, da quell'esperienza iniziò a prendere forma il progetto di guidare una crociera di massa che raggiungesse gli Stati Uniti d'America.

---

<sup>203</sup> Sull'importanza attribuita alla standardizzazione dalla Gran Bretagna, e più in generale da tutte le potenze Alleate nella Seconda guerra mondiale, si veda G. Fiocco, *L'arma aerea nella Seconda guerra mondiale: nodi problematici tra vecchi e nuovi studi*, in F. Benvenuti (a cura di), *La passione della storia: scritti in onore di Giuliano Procacci*, Carocci, Roma 2006, p. 259.

<sup>204</sup> Si veda, al proposito, la relazione di "denuncia" scritta a Mussolini dal generale Sabato Martelli Castaldi, Cfr. E. Grassia, *Sabato Martelli Castaldi. Il generale partigiano*, Mursia, Milano 2016, pp. 87-104.

<sup>205</sup> Cfr. I. Balbo, *Contributo dell'Italia alla navigazione aerea. Memoria presentata al Congresso Internazionale di aeronautica civile a Washington della delegazione governativa italiana*, Roma, 1928, p. 9.

<sup>206</sup> C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., pp. 249-253.

<sup>207</sup> Cfr. I. Balbo, *La centuria alata*, 1934, cit., 2005, p. 26.

## 1.8 Una nuova crociera: il Mediterraneo orientale



Immagine n. 3: Itinerario della seconda crociera aerea sul Mediterraneo orientale. (La stessa immagine fu pubblicata su molti quotidiani nazionali, USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 17).

Un primo dato che occorre rilevare sulla crociera aerea di massa sul Mediterraneo orientale è l'errore che perdura da oltre ottant'anni e che non risulta essere mai stato segnalato. La bibliografia esistente che direttamente o indirettamente ha illustrato le crociere aeree sul Mediterraneo ha dato conto, come del resto faremo anche noi, del discorso alla Camera dei Deputati pronunciato da Italo Balbo in occasione della *Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dell'Aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1929 al 30 giugno 1930*. Fu in esso che il sottosegretario comunicò l'imminente partenza del secondo volo di massa. Questa orazione è sempre stata datata 11 giugno 1929<sup>208</sup>, giorno nel quale, in realtà, Italo Balbo si trovava a Costanza, proprio in una delle trappe della crociera aerea del Mediterraneo orientale.

Probabilmente l'errore, e soprattutto il suo perdurare, sono derivati dalla brossura *Realtà e metodo dell'aeronautica italiana* edito dalla Tipografia della Camera dei Deputati nel 1929<sup>209</sup>, che fu ripresa dal testo *Sette anni di politica aeronautica*, con il quale la Mondadori pubblicò, nel 1935, la raccolta dei discorsi di Balbo di fronte l'assemblea legislativa<sup>210</sup>. Quest'ultimo testo, prima di riportarne integralmente le parole di Balbo, specificava che «questo discorso fu pronunciato alla Camera dei Deputati il giorno 11 giugno 1929»<sup>211</sup>.

Successivamente i vari autori hanno continuato a tenere viva questa data, facendo riferimento soprattutto al testo della Mondadori. Proprio considerando l'assenza di Balbo

<sup>208</sup> Tra i principali autori, segnaliamo C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 327 che parla del discorso del «giugno 1929» e E. Lehmann, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, cit., nota 56, p. 313, che indica la data del discorso nel «giugno 1929» che hanno fatto riferimento al testo I. Balbo, *Sette anni di politica aeronautica*, Mondadori, Milano 1935, p. 126, mentre in altre occasioni come *La Provincia di Varese negli anni Trenta: istituzioni, società civile, economia: atti del Convegno* (Varese, 21-22 gennaio 1999), è stato fatto riferimento alla brossura *Realtà e metodo dell'Aeronautica italiana*, Tipografia della Camera dei Deputati, 1929, riportando l'intera data errata.

<sup>209</sup> I. Balbo, *Realtà e metodo dell'Aeronautica italiana*, Tipografia della Camera dei Deputati, 1929 – Catalogo del Servizio Bibliotecario Nazionale OPAC SBN che identifica la stampa prodotta dalla tipografia della Camera dei Deputati nel 1929 con il codice [IT\ICCU\CAG\1224907].

<sup>210</sup> Cfr. I. Balbo, *Sette anni di politica aeronautica*, cit.

<sup>211</sup> I. Balbo, *Sette anni di politica aeronautica*, cit., p. 126.

dall'Italia in quel giorno, abbiamo potuto determinare con esattezza il giorno di questo importante discorso attraverso i resoconti della XXVIII Legislatura del Regno<sup>212</sup> dai quali emerge che il sottosegretario diede notizia alla Camera dei Deputati della nuova crociera aerea sul Mediterraneo orientale il 30 maggio 1929.

In quella occasione, prima di Balbo, tra gli altri, prese la parola il deputato Piero Ferretti che, per alcuni argomenti, anticipò lo stesso sottosegretario. Questi parlò di una “robusta” rete di linee aeree civili che attraversava il paese e che lo congiungeva con i traffici aerei europei, con il Mediterraneo e con le colonie, fino a spingersi verso oriente. L'onorevole si disse fiducioso che, nel prossimo futuro, ulteriori sviluppi avrebbero aperto i traffici aerei regolari verso orizzonti ancor più vasti e più lontani. Ferretti concluse il suo intervento rivolgendosi direttamente al sottosegretario della Regia Aeronautica, «sulle mosse di raggiungere nelle acque di Taranto uno stormo gagliardo che attende all'ancora l'alba di dopo domani per spiccare il volo verso levante», chiedendogli di comunicare ai piloti che l'amina di tutti gli aviatori era con loro<sup>213</sup>. Sembrano già lontani i giorni in cui Finzi e Locatelli, onorevoli e piloti, contestavano le azioni intraprese da Balbo e dalle parole di Ferretti apprendiamo che la partenza di una nuova crociera aerea era un avvenimento già noto nell'ambiente politico e, probabilmente, anche di dominio pubblico. Il sottosegretario e generale di squadra aerea prese quindi la parola<sup>214</sup>. Riteniamo di grande interesse soffermarci su questi atti parlamentari non solo per le dichiarazioni strettamente connesse al volo di massa, ma anche per il complesso delle indicazioni economiche e operative della forza armata aerea. E' da queste, infatti, che sarà possibile comprendere lo stato complessivo della forza armata aerea e la direzione intrapresa dal vertice della Regia Aeronautica e metterle, quindi, in relazione con la scelta di dedicarsi alle crociere di massa. Come nei precedenti anni Balbo lamentò la ristrettezza delle risorse economiche assegnate al suo Ministero evidenziando come la necessità di un progresso permanente fosse ostacolata dall'urgenza di colmare le terribili lacune del dopoguerra. L'Italia era, secondo Balbo, in condizione di inferiorità rispetto agli altri paesi, e i limiti rigidi della somma stanziata in bilancio, che si presentava immutata per la quarta volta pari a 700 milioni, non permettevano di mettersi al pari degli altri. Questa cifra veniva giudicata certamente inferiore ai bisogni che l'arma del cielo presentava. Le altre nazioni, che la natura del suolo e le condizioni politiche avevano messo in situazioni di privilegio nei confronti dell'Italia, costretta ad un programma aereo difensivo e offensivo altrettanto vasto quanto inderogabile, avevano dotazioni di bilancio ben maggiori rispetto a quelle italiane.

Oltre a quelle del personale, l'Aeronautica aveva due occorrenze di primaria importanza: le sistemazioni a terra e la costituzione delle scorte. A differenza delle altre due amministrazioni militari, che avevano un proprio demanio preesistente, accresciuto e migliorato in settant'anni di esercizio e che, nei decenni, avevano avuto la possibilità di provvedere alla graduale formazione delle scorte, la Regia Aeronautica, per la sua recente costituzione, doveva non solo attuare un vasto e urgente programma per la sua complessiva modernizzazione, ma ricostruire anche quella parte di patrimonio fisico e

---

<sup>212</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni alla Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1929 – Volume (I) – 20 aprile 1929/20 giugno 1929. Tipografia della Camera dei Deputati, p. 509.

<sup>213</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni alla Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1929 – Volume (I) – 20 aprile 1929/20 giugno 1929. Tipografia della Camera dei Deputati, pp. 504-509.

<sup>214</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni alla Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1929 – Volume (I) – 20 aprile 1929/20 giugno 1929. Tipografia della Camera dei Deputati, pp. 504-509

culturale aeronautico che esisteva ma che, con riferimento ai precedenti governi liberali, era stato disperso.

Riferendosi ad armamenti ed esplosivi e al rinnovo degli apparecchi, Balbo disse che il Ca.73, l'apparecchio da bombardamento notturno, stava subendo notevoli trasformazioni che lo avrebbero reso migliore e più adatto agli usi in guerra. Per la ricognizione marittima era in uso l'S.59 bis e per il bombardamento marittimo l'S.55. Il sottosegretario, nell'indicare questi mezzi, lamentò che il loro costo stava decisamente aumentando per diverse cause tra le quali indicò la maggiore spesa per i motori, il potenziamento degli impianti, le installazioni di bordo, e la costruzione metallica. Un apparecchio da ricognizione completo di motore costava 90 mila lire, aveva raggiunto il prezzo di 225 mila lire: 135 mila lire in più. Un caccia che costava 95 mila lire, era aumentato a 215 mila lire, ossia 120 mila lire in più. Il passaggio dal Br.1 al Br.2 aveva fatto lievitare il costo di 106 mila lire per ciascun apparecchio. Per i bombardieri, il vecchio Ca.3 completo di motori costava 205 mila lire e la sostituzione con il Ca.73 aveva fatto lievitare il costo di 300 mila lire a bombardiere. Aumenti probabilmente derivanti anche dalla rigida politica autarchica applicata al settore economico e commerciale aeronautico che impediva la concorrenza dei prodotti stranieri.

Balbo constatò come l'industria, nell'esercizio finanziario precedente, aveva potuto far fronte sia agli impegni interni sia procedere brillantemente ad importanti esportazioni all'estero di apparecchi e motori italiani. Ciò era motivo di grande conforto, non soltanto perché ogni esportazione industriale era la prova della stima goduta fuori dai confini dalla tecnica italiana, ma anche perché ogni ordine estero aumentava le condizioni di prosperità e di floridezza dell'industria nazionale, tanto necessaria al progresso e all'efficienza dell'arma del cielo. Balbo stesso dichiarò alla Camera di essere stato vettore di importanti accordi commerciali durante il suo recente viaggio nell'America del Nord. In realtà la prosperità dell'industria aeronautica, come chiaramente illustrato dalla Confederazione Fascista degli Industriali che dichiarò di aver assolutamente perseguito il presupposto autarchico, derivava dal fatto che la produzione di velivoli era nella sua stragrande maggioranza destinata all'Aeronautica Militare nazionale e, per una parte minore, al turismo e ai servizi di linea<sup>215</sup>.

Il discorso del quadrumviro passò, quindi, sull'aviazione civile. Questa aveva completato nel 1929 il proprio programma: sei nuove linee erano state annunciate nel 1928 e tutte entrarono in funzione nel 1929. La rete aerea civile, in quell'anno, raggiunse i 12 mila chilometri, con un traffico di 16 mila passeggeri effettivi. Complessivamente vennero volati 2 milioni di chilometri e trasportati 2500 quintali di merce. Balbo evidenziò come tutte le statistiche dell'aviazione civile, in un anno, erano state raddoppiate. Il comparto civile, inoltre, aveva realizzato nuove importanti rotte, come quella per Marsiglia che, forse, fu anche effetto della prima crociera, che assicurava la congiunzione con Parigi e Londra e per la Tunisia, e mirava quindi a meglio inserirsi nelle vie aeree verso le Indie attraverso l'accordo con l'Inghilterra e con la Grecia. Con la linea Milano-Monaco e Venezia-Vienna era stato creato il congiungimento con l'Europa centrale e la linea trans-mediterranea collegava tutto il bacino del *Nostro Mare* e con l'Oriente.

Il sottosegretario puntò, quindi, alla nuova crociera aerea. Ne parlò subito dopo i contenuti dell'aviazione civile, tanto che il testo della Mondadori che raccolse tutti i discorsi di Balbo nel settennato aeronautico, dividendo in paragrafi, inserì la crociera

---

<sup>215</sup> Confederazione fascista degli industriali, *L'industria dell'Italia fascista*, cit., p. 268.

proprio sotto la voce «L'Aviazione Civile»<sup>216</sup>: non un capitolo a parte, come se l'evento non riguardasse l'aviazione militare. Una scelta che, considerando la natura dei mezzi impiegati, del personale partecipante e delle finalità addestrative da sempre indicate, appare quanto meno anomala.

Il duce, aggiunse ancora Balbo nell'occasione, definì la bella crociera dei sessanta idrovolanti – escludendo dal computo, probabilmente, il Cant. 22 – che nel maggio dell'anno precedente avevano solcato i cieli del Mediterraneo occidentale, «una perfetta opera d'arte» e aggiunse che gli aviatori italiani avrebbero dovuto «abituarsi a passeggiare sul *mare nostrum*». Gli aviatori, continuò quindi il sottosegretario, che avevano a suo parere avvertito l'importanza dell'ammaestramento nella crociera dell'anno precedente, si stavano apprestando ad una crociera del Mediterraneo orientale che avrebbe riguardato ben cinque nazioni in un percorso complessivo di 4667 chilometri, circa 1850 in più rispetto al precedente volo di massa. Si trattava, aggiunse, ancora una volta, di esercitazioni che avrebbero dato al personale un'idea concreta dei compiti che sarebbero spettati in futuro, di una esperienza preziosa, sia tecnica, sia disciplinare, sia politica.

Balbo si disse certo che i risultati ottenuti con i sessanta apparecchi che sorvolarono l'anno precedente i cieli d'occidente, sarebbero stati raggiunti, se non superati, dalla formazione di idrovolanti più grossa e potente che, da Taranto, avrebbe raggiunto Atene, Istanbul, Varna, Costanza e Odessa.

Il numero degli idrovolanti, come vedremo, era stato in realtà ridotto a trentacinque, ventisei idrovolanti in meno il precedente volo di massa.

Come nel discorso del 28 marzo 1928, anche in questo del 30 maggio 1929, Balbo diede un nuovo chiaro messaggio agli uomini di punta della forza armata aerea specificando che l'aviazione italiana, pur tenendo conto del sano individualismo proprio di ogni aviatore, avrebbe dato nello stesso tempo al singolo pilota la coscienza di un compito e di un dovere che superava il successo personale e si inquadrava in una forza armoniosa e complessa di energie multiple, rigidamente operanti nella sfera della disciplina. Un gruppo sociale ben disciplinato: questo voleva il sottosegretario e generale di squadra aerea. Nessuno poteva starne al di fuori o al di sopra.

Lo stesso criterio avrebbe trovato applicazione anche in occasione dei record su cui la forza armata aerea continuò a puntare: dei quattro grandi record omologati, quello di altezza, di distanza, di velocità e di durata, due erano italiani: mancavano la durata e l'altezza che erano in tentativo comunque entro l'anno. Per queste prove individualistiche, specificò il quadrumviro, che per evidenti ragioni erano difficili da sottoporre alla normale disciplina di una forza armata come l'Aeronautica, i grandi campioni avrebbero dovuto essere dotati di qualità morali veramente superiori. Se l'interesse che il mondo intero avrebbe polarizzato intorno ad un solo individuo avrebbe creato la facile vincita della vanità, quegli individui dovevano avere la consapevolezza delle decine e decine di altri uomini, non meno volenterosi e degni di plauso, che avevano reso possibile l'impresa, che avevano creato le condizioni della vittoria, lavorando per mesi e mesi nel campo della tecnica e della minuziosa preparazione dei particolari, indispensabile condizione del successo finale.

La volontà dichiarata da Balbo consisteva quindi nel fatto che, all'indomani di un record coronato da successo, il merito e la gloria si sarebbero dovute concentrare sulla forza

---

<sup>216</sup> I. Balbo, *Sette anni di politica aeronautica*, cit., pp. 142-143.



armata del cielo, sull'organizzazione che lui era stato chiamato a dirigere e comandare, e che stava, progressivamente, personificando.

## 1.9 La II Crociera Aerea di massa sul Mediterraneo orientale. 5 giugno – 29 giugno 1929

Come per la prima, anche per la seconda crociera sul Mediterraneo, ci varremo dello scritto del generale De Pinedo che, «in ordine alle indicazioni ricevute dal sottosegretario»<sup>217</sup>, nei mesi precedenti la partenza ne mise a punto tutta l'organizzazione. Il documento, in particolare, non fornisce solo indicazioni di natura tecnica del volo di massa, ma pone anche in evidenza i rapporti, ormai solo gerarchici, che intercorsero tra il Sottocapo di Stato Maggiore e il sottosegretario, tra il generale di brigata e quello di squadra aerea. Nelle oltre duecentocinquanta pagine di relazione, De Pinedo non nominò mai Balbo, indicato sempre con il solo incarico politico, mai quale generale.

Per questo nuovo evento aeronautico furono avviati gli studi di due progetti, entrambi focalizzati sui mari del levante, il Mediterraneo orientale e il Mar Nero. La differenza tra le due ipotesi di rotta si sostanziava nel fatto che, dopo aver toccato la Grecia, la Turchia e alcune nazioni bagnate dal Mar Nero, la prima ipotesi prevedeva il rientro in Italia seguendo la stessa rotta del viaggio di andata, mentre la seconda rotta sarebbe passata via Belgrado, per Budapest e Pola.

De Pinedo non fornisce notizie circa le motivazioni su cui il sottosegretario basò la sua scelta, ma si limitò ad indicare che, la rotta definitiva indicata da Balbo era quella del «programma originale», con viaggio di ritorno sullo stesso itinerario di quello di andata. Unica variante fu la necessità di eliminare l'ammarraggio a Smirne, per la mancata autorizzazione da parte del governo turco.

Il programma definitivo fu, quindi, un volo a tappe che partito da Taranto ammarasse ad Atene, a Istanbul, a Varna, a Odessa, a Costanza e rientrasse per la stessa rotta: Istanbul, Atene e Taranto, per concludersi ad Orbetello.

Sulla precisa scelta delle tappe vi è, però, incertezza.

Balbo, scrivendo della crociera<sup>218</sup>, diede una versione differente della scelta della rotta. Secondo il sottosegretario il primo itinerario ipotizzato comprendeva i porti di Smirne, Alessandretta e Beirut. A modificare questo percorso intervennero due fattori nuovi: la visita di Samoilovich e Ciuknowski in Italia nel febbraio 1929 – per gli avvenimenti giudiziari legati alla missione di Nobile con il dirigibile *Italia* – e l'opposizione del governo turco a rendere disponibili i porti in Asia minore, soprattutto Smirne.

Balbo, in particolare, scrisse che in occasione dell'incontro con Samoilovich, il coordinatore dei soccorsi, e Ciuknowski, pilota impegnato nella ricerca dei superstiti, ebbe l'idea di far arrivare gli idrovolanti italiani a Odessa:

cominciarono le trattative che nella prima parte erano state dirette e confidenziali poi divennero diplomatiche e furono condotte con molta alacrità con le cinque nazioni interessate dal nostro Ministero degli Esteri [...] dopo quindici giorni dall'incontro all'ambasciata russa il governo italiano presentò ufficialmente la domanda di uno scalo nel porto di Odessa di trentacinque apparecchi idro che vi sarebbero giunti in volo attraverso il

---

<sup>217</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM non datata.

<sup>218</sup> Cfr. I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., p. 3.

Mar Nero [...] *io potei al Ministero dell'Aeronautica, procedere senz'altro alla organizzazione tecnica del raid (corsivo nostro)*<sup>219</sup>.

Per Balbo, l'ammarraggio in acque sovietiche avrebbe comportato un successo personale di enorme portata, ed egli lo riconobbe: «la speranza [di raggiungere Odessa, ndr] si colora di mito»<sup>220</sup>; una mitizzazione che avrebbe portato il suo nome, conquistatore di un Mar Nero che «mugghia alle sponde vinto e impotente»<sup>221</sup>. Quella stessa conquista, inoltre, avrebbe consapevolmente concorso all'affermazione del fascismo e del suo duce anche in quelle terre lontane e ritenute, in qualche modo, ostili: «il littorio mi sembra la croce di Costantino»<sup>222</sup>, continuò Balbo nelle sue “note di viaggio” evocando implicitamente quell'*in hoc signo vince* dell'imperatore che si preparava alla battaglia di Ponte Milvio.

La tappa nell'allora città sovietica e l'arrivo di uno dei massimi gerarchi del fascismo in Russia non deve, in realtà, sorprendere. I rapporti tra l'Italia e l'Unione Sovietica erano stati buoni sin dal periodo post rivoluzione 1917<sup>223</sup> e, anche in momenti particolarmente delicati, non avevano subito particolari inclinazioni. Basti pensare che, in occasione dell'assassinio di Matteotti, l'URSS non diede cenni di rimostranze e l'ambasciata non annullò l'invito a pranzo a Mussolini, nonostante si fossero scatenate sull'episodio vivaci proteste dei comunisti italiani. I buoni rapporti tra i due paesi, oltre all'ambito diplomatico, erano suggellati anche nell'importante settore commerciale tanto che l'Italia ottenne importanti commesse nella realizzazione del primo piano quinquennale sovietico. I due paesi evidenziarono più volte le loro affinità, il loro essere entrambi antidemocratici e rivoluzionari e, all'occasione, ridimensionavano il loro reciproco essere antifascista o anticomunista. Il volo italiano ad Odessa, svoltosi tra l'altro in un momento di cordialità tra le due nazioni, non appare quindi rivestire un carattere di eccezionalità. Anche in tempi di poco successivi alla crociera aerea, si evidenziano gli avvenimenti in cui Mussolini, nel 1933, si offrì quale mediatore tra la Germania di Hitler e l'Unione Sovietica di Stalin per ridurre l'ostilità tra i due paesi e, il 2 settembre 1933, lo stesso duce italiano firmò il patto di amicizia e non aggressione con l'allora ambasciatore sovietico in Italia Vladimir Potëmkin.

Considerato il fatto che De Pinedo indicò il percorso scelto come il «programma originale», senza far alcun riferimento all'inserimento dell'ammarraggio ad Odessa come un evento definito a parte rispetto all'intera rotta del volo di massa, deve comunque far considerare il fatto che, più della possibile intuizione di Balbo, l'arrivo degli idro italiani in Russia fu determinato dai buoni rapporti esistenti tra i due paesi e dalle comuni necessità di uscire dall'isolazionismo che caratterizzava i regimi totalitari nell'ambito delle comunità internazionali. Il loro incontro, opportunamente pubblicizzato, avrebbe potuto sortire una chiara immagine di apertura e il contatto fisico tra il fascismo italiano e il comunismo sovietico avrebbe sicuramente attirato l'attenzione delle altre potenze europee. Dello stesso valore, ma chiaramente meno pubblicizzata dal regime italiano, fu il successivo ricambio della visita, avvenuto poco più di un mese dopo il rientro degli idrovolanti

---

<sup>219</sup> *Ivi*, pp. 4-7.

<sup>220</sup> *Ivi*, p. 6

<sup>221</sup> *Ibidem*.

<sup>222</sup> *Ibidem*.

<sup>223</sup> Si vedano, G. Petracchi, *La Russia rivoluzionaria nella politica italiana. Le relazioni italo-sovietiche 1917-1925*, Roma-Bari Laterza, 1982 e id., *Da San Pietroburgo a Mosca. La diplomazia italiana in Russia 1861-1941*, Roma, Bonucci, 1993; C. Lozzi, *Mussolini-Stalin. Storia delle relazioni italo-sovietiche prima e durante il fascismo*, Editoriale Domus, Milano 1983.

italiani, con l'atterraggio all'aeroporto romano del Littorio, oggi dell'Urbe, di un aereo russo<sup>224</sup>.

La motivazione politico-diplomatica dell'arrivo italiano ad Odessa, ma anche delle altre città individuate, inoltre, appare confermato dallo stesso De Pinedo che, nella definizione dell'itinerario, scrisse apertamente che si tenne principalmente conto della necessità di sostare in località che rispondessero ai non meglio specificati «voluti concetti politici»<sup>225</sup> e che offrissero uno specchio d'acqua riparato tale da consentire la manovra di una ingente formazione di apparecchi. Un'importante specificazione, questa, che conferma come il primo degli obiettivi delle crociere aeree di massa fosse da ricercare nelle motivazioni politiche cui era subordinata la ricerca dello specchio d'acqua su cui ammarare.

L'organizzazione dell'arrivo del volo di massa italiano in Russia destò comunque qualche preoccupazione negli ambienti militari sovietici. Oltre alla normale corrispondenza istituzionale che preparò nel dettaglio l'importante evento, infatti, si verificò anche il fatto che all'addetto militare italiano in Russia, in momenti di non ufficiale convivialità presso i circoli militari, furono spesso rivolte domande sull'imminente arrivo degli aerei italiani e delle imbarcazioni al seguito, per la probabile ricerca di continue informazioni riservate<sup>226</sup>. Definite quindi le rotte subordinate agli interessi e alle necessità politiche, furono individuati gli specchi d'acqua. Ottime furono indicate le condizioni di Varna, di Odessa e di Costanza, meno quella di Istanbul, perché non si ebbe il permesso di ammarare nel Lago di Santo Stefano. Ad Atene, diversamente, furono previsti due ormeggi: uno a Eleusi e un secondo al Falero. Il primo era migliore per le operazioni di ammaraggio, rifornimento e ripartenza, perché più protetto; il secondo, essendo più vicino ad Atene, era «la zona migliore per poter mettere in evidenza, agli scopi di propaganda, il complesso degli apparecchi italiani»<sup>227</sup>. De Pinedo, dopo le motivazioni politiche, specificò, in modo chiaro, anche quelle propagandistiche. L'addestramento degli equipaggi al volo di massa sembrerebbe non avere più alcun interesse.

Dopo l'approvazione dell'itinerario da parte del sottosegretario Balbo, il Ministero degli Esteri provvide a chiedere i permessi di sorvolo alle autorità politiche degli stati esteri e fu inviato il capitano Paterniti a visionare tutti i punti di sosta per verificare l'effettiva fattibilità di un progetto di crociera aerea con trentacinque grandi idrovolanti e circa duecento uomini di equipaggio. Al rientro il capitano confermò, con una relazione, la bontà delle scelte effettuate.

La durata della missione, a parere del suo organizzatore, avrebbe dovuto essere la minima possibile. Ciò, in particolare, venne giustificato sia per contenerne le spese, che evidentemente avevano una consistente incidenza sul bilancio aeronautico, sia per esigenze di addestramento tecnico-professionale, che venne preso in considerazione solo per la durata del volo.

Poiché le località individuate lungo le rotte di andata e di ritorno erano le stesse, con la sola esclusione di Varna che, comunque, fu indicata come meno importante delle altre dal punto di vista «della propaganda politica, commerciale e industriale»<sup>228</sup>, per comprimere i tempi fu deciso di raggiungere con la massima velocità Odessa. Era quindi nella città

---

<sup>224</sup> Si veda il cinegiornale A0401 del luglio 1929 (7/1929) dell'Archivio Storico Istituto Luce.

<sup>225</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM non datata.

<sup>226</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Russia 1929, b.1557, f. Aviazione.

<sup>227</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM non datata.

<sup>228</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM non datata.

sovietica che si voleva «raccolgere il successo già conseguito»<sup>229</sup>. La durata complessiva fu quindi stabilita in tredici giorni, poi aumentata di due per circostanze impreviste durante la permanenza a Costanza: uno per dar seguito ad un invito ricevuto da Balbo a recarsi a Bucarest per un ricevimento ufficiale della reggenza e del governo e un giorno per un incidente agli ormeggi dovuto al maltempo.

A differenza della prima crociera nel Mediterraneo occidentale, in cui furono impiegati gli apparecchi da ricognizione dell'aviazione ausiliaria della Regia Marina S.59, per questo secondo volo di massa furono scelti gli S.55 da bombardamento marittimo al fine di mettere in mostra apparecchi più moderni ed efficienti e, come fu evidenziato, avere possibilmente un certo successo industriale e commerciale favorevole alle ditte italiane. Ulteriori criteri nella scelta degli S.55 vennero indicati nella possibilità di trovare basi naturali per ammaraggi e decolli, diversamente dagli aerei terrestri per i quali non sempre era facile «trovare aeroporti in corrispondenza di un progetto politico da svolgersi» e nella sicurezza, in caso di avaria, di essere trasportati agli ormeggi.

Se consideriamo la scelta di far produrre e acquistare gli idrovolanti S.55, in legno e tela, per il loro utilizzo nei voli di massa aventi chiare e, nel caso della seconda crociera mediterranea, anche dichiarate finalità politiche, possiamo rilevare che l'investimento della crociera non riguardò marginalmente lo sviluppo della forza armata aerea, che anzi sembrerebbe aver subito una distrazione di risorse e un utilizzo in funzione politica e propagandistica.

Nonostante la scelta fosse ricaduta su questo tipo di idrovolante, nel novembre 1928, quando iniziò a prendere forma l'idea della seconda crociera, non ve ne era nella forza armata un numero sufficiente. Solo la 192<sup>a</sup> Squadriglia di Pola poteva disporre nella quantità richiesta per partecipare al volo di massa. L'occasione fu propizia sia per una nuova commessa di acquisto dalla ditta SIAI-Marchetti sia per la formazione di nuovi reparti, uno a Spezia e uno a Brindisi.

Il personale da destinarvi fu scelto singolarmente. Per i comandanti di gruppo, la discriminante non fu l'abilità al pilotaggio ma nell'autorevolezza, mentre i comandanti di squadriglia, oltre che autorevoli dovevano essere anche ottimi piloti. Gli ufficiali piloti dovevano essere in grado di effettuare il rapido passaggio sull'apparecchio S.55, mentre i piloti sottufficiali, come indicò De Pinedo, dovevano essere ottimi per qualità di pilotaggio e per disciplina. Il personale specializzato professionalmente e disciplinarmente doveva essere ottimo sotto ogni riguardo. Chi, durante il corso di addestramento, non avesse dato dimostrazione di tali requisiti, sarebbe stato immediatamente sostituito. Di sostituzioni, seppur rare, ve ne furono. Tra dicembre 1928 e gennaio 1929 le destinazioni del personale furono completate. Dei trentacinque primi piloti della seconda crociera del Mediterraneo, quindici, ovvero quasi il 43%, avevano avuto lo stesso incarico nella prima, facendo venir meno il principio addestrativo nel volo di massa che avrebbe richiesto di estendere questa esperienza ad un maggior numero di piloti della forza armata.

Di massima, ogni equipaggio fu costituito da un primo pilota ufficiale, un secondo pilota sottufficiale, due motoristi sottufficiali o graduati e uno o due passeggeri. Negli equipaggi dei capi squadriglia dovevano essere previsti un montatore, un motorista e un radiotelegrafista ma nessun passeggero. L'equipaggio dei due S.59 bis ausiliari del comando dovevano essere composti solo da un pilota ufficiale e un motorista sottufficiale.

---

<sup>229</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM non datata.

Gli apparecchi vennero assegnati ai reparti progressivamente, dopo essere stati resi disponibili dalla ditta, tra il mese di dicembre 1928 e il maggio 1929. Gli ultimi idrovolanti prodotti a Sesto Calende giunsero pochi giorni prima della partenza della crociera.

Per i motori, De Pinedo ordinò l'utilizzo di quelli che avessero non meno di venti ore di volo e non più di cinquanta. Ogni aereo fu dotato di materiale vario tra cui un battello pneumatico, ancora particolarmente pesanti per garantire la sicurezza degli aerei ormeggiati anche in caso di brutto tempo e galleggianti in tela, appositamente realizzati, per ammaraggi in mare aperto.

Ai comandanti di gruppo le prime indicazioni furono impartite verbalmente. Successivamente, il 20 marzo 1929, furono tutti chiamati a rapporto per avere le disposizioni definitive relative all'addestramento e alla preparazione della crociera. Ogni equipaggio doveva allenarsi singolarmente, e poi collettivamente, in particolar modo alla partenza e all'ormeggio con attracco ad appositi gavittelli. Il volo in formazione fu considerato importante ma secondario rispetto a decollo e ammaraggio perché una insufficiente abilità al volo in formazione non avrebbe compromesso i risultati della crociera al pari di insufficiente abilità a partenze e arrivi che, aggiungiamo noi, sarebbero stati svolti di fronte ad un pubblico.

Un tecnico della Isotta Fraschini condusse frequenti visite ai reparti, come stabilito, per controllare l'efficienza e la manutenzione dei motori.

Alla crociera parteciparono, complessivamente, trentacinque idrovolanti: trentadue S.55, due S.59 e un Cant.22. Gli uomini della Regia Aeronautica che composero gli equipaggi di volo furono centoquarantacinque. Ad essi si aggiunsero nove uomini delle altre forze armate e della MVSN, otto ufficiali stranieri, che non svolsero tutto il percorso, e dodici giornalisti, per un totale di centosettantaquattro persone in volo.

Per il trasposto degli ufficiali stranieri si verificarono da subito degli inconvenienti. Inizialmente gli addetti militari sarebbero provenuti da dieci diverse nazioni: Stati Uniti, Giappone, Argentina, Inghilterra, Francia, Spagna, Grecia, Turchia, Romania e Russia<sup>230</sup>. Poi il numero fu ristretto. Furono invitati due addetti dell'Aviazione per l'Esercito e della Marina americana, il maggiore Lovell e il capitano di fregata Patrik Beltinger, l'addetto aeronautico francese, capitano La Giraudiere, e quello della Turchia, maggiore Hussain Mustafâ Bey, per la Grecia il colonnello Manoussos, per la Spagna il maggiore De Lovera, nonché due ufficiali rumeni. Come indicò lo stesso Balbo, vennero fraposte una serie di difficoltà nei riguardi del consenso dei turchi e dei russi a portare tutti questi ufficiali stranieri. I turchi avvisarono che avrebbero fatto passare solo gli americani, i russi non desideravano assolutamente alcun ufficiale straniero ad eccezione degli italiani. Non si poté eccepire su criteri che non riguardavano la crociera. Tutti gli ufficiali stranieri, ad eccezione dei due americani, dovettero sbarcare dopo la prima tappa ad Atene, mentre i due americani sbarcarono a Varna e si riaggregarono per il viaggio di ritorno a Costanza. Per questo motivo da Taranto ad Atene lo stormo ebbe un apparecchio in più, il Dornier Wall delle linee civili sul quale furono imbarcati gli addetti stranieri<sup>231</sup>.

Gli ufficiali americani che svolsero la maggior parte del percorso, al termine della crociera, lodarono l'azione italiana. Il maggiore George E. Lovel<sup>232</sup>, considerò come un grande privilegio essere stato ammesso a partecipare alla crociera aerea italiana e indicò quella

---

<sup>230</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Russia 1929, b.1557, f. Aviazione.

<sup>231</sup> Cfr. I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., p. 22.

<sup>232</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 5, f. 48, Raid e crociere. Giudizi esteri sulla crociera aerea del Mediterraneo orientale.

esperienza come una importante occasione per osservare direttamente la bellissima performance dei motori e dei velivoli italiani. I piloti, a suo parere, avevano dato prova di considerevole perizia nella manovra dei loro apparecchi, e li considerò degni di particolare lode in considerazione delle difficoltà del loro compito e delle scarse ore di riposo. Lovel fu particolarmente colpito anche per il rapporto umano degli equipaggi italiani che aveva fatto sorgere amicizie personali che, si disse certo, non avrebbe dimenticato. Il comandante Patrick N. L. Bellinger, invece, parlò di un viaggio piacevolissimo e profonda fu la sua ammirazione per la forza aerea italiana, per il suo personale e per il suo materiale. Lodò il pensiero ispiratore del duce e di Balbo, l'accuratezza della preparazione di De Pinedo e il Comandante dello Stormo colonnello Pellegrini.

Proprio su quest'ultimo e la funzione di Comando dello Stormo, risulta necessario un approfondimento. Con il Supplemento n. 1 al Foglio d'Ordini del 25 maggio 1929, ordine quindi emanato a soli dieci giorni dalla partenza della crociera e firmato dal sottosegretario Balbo, il comando dello stormo in istruzione nel Mediterraneo orientale fu assunto dal colonnello Aldo Pellegrini. Il Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, generale De Pinedo, dallo stesso ordine, avrebbe preso parte al volo assumendo la superiore direzione della crociera e, alla sua conclusione, avrebbe dovuto relazionare al sottosegretario Balbo i risultati e gli insegnamenti tratti dal punto di vista tecnico e militare. De Pinedo, che nei mesi precedenti al decollo della crociera ne aveva avuto tutta la responsabilità organizzativa, non fu quindi posto al suo comando. Secondo alcuni autori<sup>233</sup>, proprio durante la preparazione del volo di massa vi fu un aspro contrasto tra lui e Balbo tale che il sottosegretario assegnò il comando al Capo di Gabinetto del Ministro, colonnello Aldo Pellegrini.

Con lo stesso Foglio d'Ordini Balbo annunciò la sua partecipazione alla nuova impresa con un aereo fuori formazione, come avvenne in occasione della crociera del 1928. Sempre in analogia al precedente volo mediterraneo, il generale sottosegretario, seppur avesse indubbiamente la responsabilità politica dell'iniziativa, non ne assunse il comando e la responsabilità militare. Balbo, a differenza di ciò che accadrà nelle successive crociere atlantiche, in questa occasione non venne indicato con il grado di generale di squadra aerea, al quale era stato promosso da alcuni mesi, ma con l'incarico politico di sottosegretario.

Sicuramente inconsapevole del fatto che non sarebbe stato il comandante degli equipaggi della crociera aerea, il mese precedente all'emanazione del Foglio d'Ordini del 25 maggio 1929, il generale Francesco De Pinedo emanò una circolare relativa alla Crociera Idrovolanti Mediterraneo Orientale<sup>234</sup>, evidente frutto del lavoro di organizzazione e preparazione che aveva svolto in precedenza. In essa stabilì che la formazione sarebbe stata composta da tre velivoli di comando, un S.55 e due S.59 bis dell'aeroporto di Vigna di Valle, dieci S.55 dell'86° Gruppo – 190<sup>^</sup><sup>235</sup> e 191<sup>^</sup> Squadriglia – di Brindisi, cinque S.55 dell'87° Gruppo – 192<sup>^</sup> Squadriglia – dell'aeroporto di Pola, dieci S.55 del 91° Gruppo – 170<sup>^</sup> e 171<sup>^</sup> Squadriglia – dell'aeroporto di Cadimare e cinque S.55 dell'aeroporto di Vigna di Valle. L'86°, l'87° e il 91° Gruppo Autonomo Bombardamento Marittimo furono costituiti il 1° gennaio 1929<sup>236</sup>, istituiti, quindi, appositamente in occasione della

---

<sup>233</sup> Cfr. G. Rochat, *Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, cit., p. 132.

<sup>234</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 4, f. 28, Allegati, lettera dell'Ufficio di Stato Maggiore R.A. – Segreteria prot. 764 Ris., del 27 aprile 1929.

<sup>235</sup> La 190<sup>^</sup> Squadriglia risulterà vincitrice, al termine della crociera, della *Coppa De Pinedo*.

<sup>236</sup> F.O. n. 36 del 25 dicembre 1928.

crociera aerea. Questa fu una novità, rispetto alla composizione della brigata aerea che realizzò il precedente volo di massa. In quella occasione il reparto di formazione fu realizzato attraverso mezzi e strutture organiche esistenti, mentre per la seconda crociera mediterranea, oltre all'acquisto di tutti i mezzi necessari, si ebbe anche una variazioni organica della Regia Aeronautica, con l'istituzione di nuovi reparti e con una conseguente variazione dell'assetto della forza armata aerea. Una pratica, questa, che sarà ancor più incisiva in occasione delle successive crociere atlantiche.

A bordo, ogni velivolo doveva montare la strumentazione regolamentare al completo. In aggiunta furono specificati ulteriori strumenti: una stazione radiotelegrafica – solo per i capi squadriglia –, un battellino pneumatico, un megafono, una serie di bandierine per segnalazioni, una bussola, alcune tipologie di magneti, valvole e bilancieri, materiale per medicazioni e acqua potabile. Gli idrovolanti, aspetto del tutto particolare, montarono mitragliatrici e lanciabombe. Avrebbero, quindi, viaggiato armati.

L'itinerario stabilito, con i relativi rifornimenti di benzina e olio in latte prelevate dalle scorte della forza armata, fu divulgato dallo Stato Maggiore della Regia Aeronautica a firma del Sottocapo generale De Pinedo. Esso era stabilito secondo il seguente itinerario: Taranto – Atene, 650 km; Atene – Istanbul, 640 km e un rifornimento di 70 mila kg di benzina e 7 mila kg olio di ricino; Istanbul – Varna, 274 km e un rifornimento di 60 mila kg di benzina e 6 mila di olio di ricino; Varna – Odessa, 452 km e 17 mila kg di benzina e 1.700 di olio di ricino; Odessa – Costanza, 326 km e 28 mila kg di benzina e 2.800 kg di olio di ricino, Costanza – Istanbul, 374 km e un rifornimento di 22 mila kg di benzina e 2.200 kg di olio di ricino; Istanbul – Atene, 640 km e un rifornimento di 60 mila kg di benzina e 6 mila di olio di ricino; Atene – Taranto, 650 km e un rifornimento di 70 mila kg di benzina e 7 mila di olio di ricino; Taranto – Orbetello, 661 km e un rifornimento di 50 mila kg di benzina e 5 mila di olio di ricino. Per un totale di 4667 km, 377.000 kg di benzina e 37.700 kg di olio di ricino.

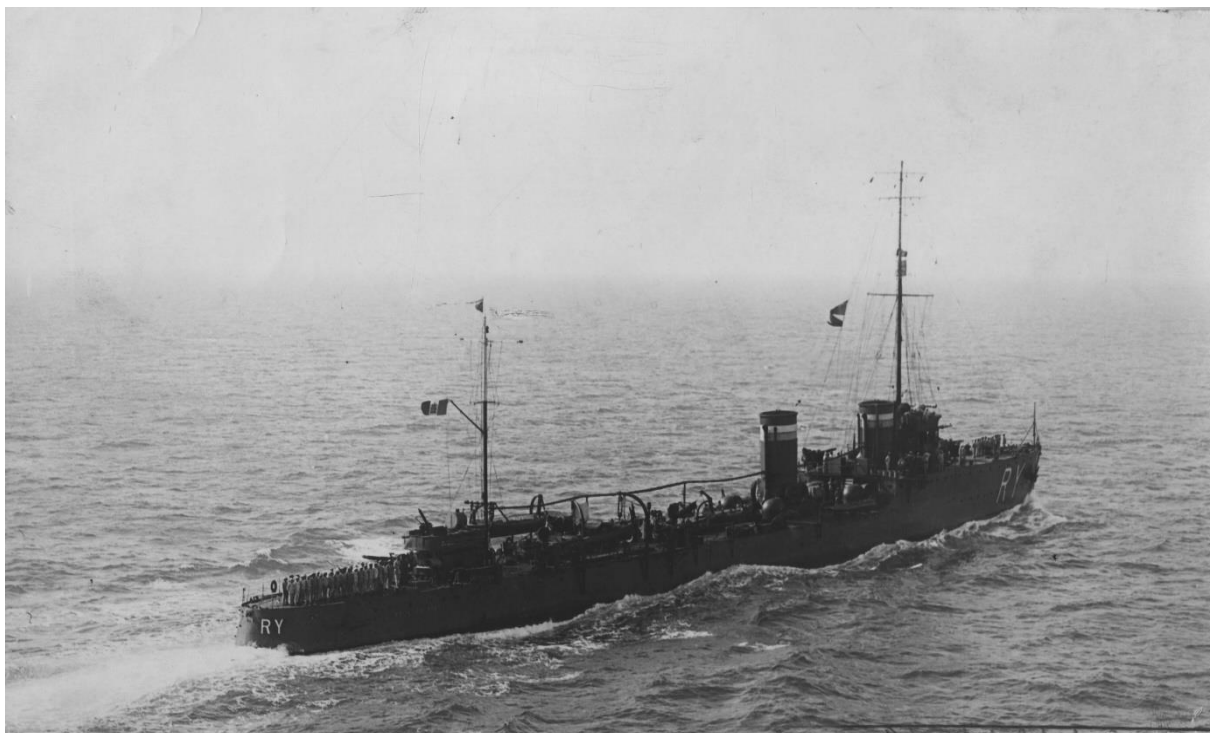
A seguito di tale programma De Pinedo, come nella precedente esperienza del Mediterraneo occidentale, ordinò l'invio di personale in ciascuna delle basi temporanee istituite presso le località di approdo, affinché provvedesse ai rifornimenti, agli ancoraggi e a tutti i servizi logistici occorrenti sul posto. Gli uomini designati furono convocati presso lo Stato Maggiore il 13 maggio 1929 per ricevere dettagliate istruzioni.

Per ogni tappa fu costituito un nucleo composto da un ufficiale pilota, un sottufficiale pilota, un sottufficiale motorista e un sottufficiale montatore. Ad Atene e Odessa vennero inviati due ufficiali piloti. Ciascun nucleo fu dotato della somma di 150 mila lire per sopperire alle spese imposte dalla sistemazione degli ancoraggi, dall'affitto dei motoscafi, delle barche, delle automobili e degli alloggi e per il vitto per tutti gli equipaggi. La somma fu ridotta a 80 mila lire per il nucleo di Taranto, a 50 mila per quello di Brindisi e a 30 mila per quello di Orbetello.

Lo stanziamento dei fondi necessari alla realizzazione di tutta la crociera fu demandato all'Ufficio di Gabinetto del Ministro.

Il materiale di cui disporre presso le basi temporanee fu trasportato direttamente dall'Italia e non reperito in loco. Venne concentrato a Brindisi e partì per le varie destinazioni a mezzo dei piroscafi il 16 maggio 1929. Nelle stive furono caricati anche motori di ricambio Isotta Fraschini "Asso 500", magneti vari, candele e valvole, eliche, pompe, radiatori, serbatoi, guarnizioni, carburatori, manometri, cavi, tavolette di legno compensato, pioppo e mogano, mastice e vernice, alcol e aghi per cucire.

A seguito di accordi presi con il Ministero della Marina, il servizio di scorta, comunicazioni meteorologiche e trasporto materiali, fu svolto da una squadriglia di cacciatorpedinieri e dal regio esploratore *Riboty*.



Fotografia n. 10: L'*Augusto Riboty* in navigazione. Nel maggio del 1929 fu dislocato nel Levante in appoggio ad una crociera aerea. Dopo aver sostato a Costantinopoli, Costanza, Mudania, Rodi, Lero, Castelrosso Milo e Falero, rientrò a Taranto. Esploratore leggero (Cantiere Ansaldo, Genova-Sestri Ponente). Varato il 24 settembre 1916 fu dismesso il 1° maggio 1950. (Fonte: Fototeca Ufficio Storico Stato Maggiore Marina).

Le unità navali furono considerate vere e proprie «basi volanti», come le indicò proprio De Pinedo, e i loro movimenti furono studiati in funzione del garantire la presenza di un cacciatorpediniere presso la base di arrivo in giorno prima dello stormo.

Il *Riboty*, che stazionò a Istanbul per tutta la durata della crociera, era comandato dal capitano di vascello Cerio, il cacciatorpediniere *Calatafimi* dal capitano di fregata Trebigliani, il *Palestro* dal capitano di corvetta Rossi, il *Mozambano* dal capitano di corvetta Patris e il *Curtatone*, che rimase alla fonda al Pireo, dal capitano di corvetta Squinobal. Per il supporto alla crociera aerea, ciascun cacciatorpediniere percorse circa 2286 miglia<sup>237</sup>.

Il 29 maggio il comandante Cerio impartì le disposizioni a tutti i cacciatorpedinieri con particolare riferimento ai collegamenti radiotelegrafici tra le navi e con il comando e al loro movimento di arrivo e partenza dai porti di Taranto, Istanbul, Costanza, Mudania, Rodi, Lemnos, Baikos, Odessa, Pireo e Varna.

Nei cacciatorpedinieri furono imbarcati un sottufficiale pilota, un motorista, un montatore e del personale di truppa tutti appartenenti all'86° e al 91° Gruppo. Oltre al personale in volo, quindi, partirono per la logistica e per il servizio di scorta via mare ulteriori trenta militari della Regia Aeronautica.

---

<sup>237</sup> USMM, b 2519, “Crociera Mediterraneo Orientale di velivoli S.55”, Relazione capitano di capitano di fregata Trebigliani



De Pinedo si raccomandò, in ultimo, che ogni gruppo di volo intensificasse l'addestramento per il volo in formazione a cuneo con partenze, ammaraggi e ormeggi ai gavitelli, nonché di procedere alla manutenzione delle bussole.

In volo, per gli ufficiali fu prevista l'uniforme ordinaria invernale con combinazione *Marus*, mentre per i sottufficiali e il personale di truppa fu prevista l'uniforme ordinaria con combinazione regolamentare in tela. A terra, per ufficiali e marescialli fu prescritta l'uniforme ordinaria estiva. Ogni componente degli equipaggi poté portare un bagaglio massimo di 25 kg.

Appare evidente il fatto che Francesco De Pinedo, prima che il comando fosse assegnato al colonnello Aldo Pellegrini, avesse già impiantato tutta la dettagliata organizzazione della crociera. Anche durante i voli, le funzioni di comando, sembrerebbero essere state esercitate dallo stesso Sottocapo secondo le indicazioni fornite dai comandanti di Marina. Il capitano di corvetta Piero Sandrelli, ufficiale di marina in volo sugli S.55 dello stormo italiano, al suo rientro scrisse che il generale, a tutti gli effetti, tenne «la suprema direzione di tutta la crociera»<sup>238</sup>, mentre il capitano di fregata Trebiliani, Comandante della Squadriglia dei cacciatorpedinieri, nella sua relazione, scrisse che riceveva ordini sempre dal generale De Pinedo, anche quando questi era in volo, non dal colonnello Pellegrini<sup>239</sup>.

Il giorno immediatamente successivo al Foglio d'Ordini del 25 maggio 1929 De Pinedo, recependo l'ordine firmato dal sottosegretario Italo Balbo, intervenne con una nuova e più dettagliata circolare<sup>240</sup>, probabile frutto di tutto l'ulteriore lavoro organizzativo realizzato nel mese precedente alla partenza. In essa stabilì anche che lo stormo si sarebbe dovuto concentrare a Taranto entro il 28 maggio per mettersi agli ordini del colonnello Pellegrini. Il tenente colonnello Coppola avrebbe assunto le mansioni di Comandante in seconda dello Stormo da Bombardamento Marittimo.

De Pinedo indicò, quindi, direttamente a Pellegrini le sue direttive alle quali uniformare l'emanazione di successive e più dettagliate norme. Decolli e ammaraggi avrebbero dovuto essere effettuati in funzione dell'ordine stabilito dal comandante dello stormo e, qualora le condizioni di tempo e di luogo lo avessero permesso, tali manovre sarebbero state svolte contemporaneamente da tutta la formazione. L'ordine in volo sarebbe stata la formazione esagonale con le squadriglie in formazione angolata. La quota di navigazione e la rotta da seguire sarebbe stata uniformata all'apparecchio di testa, ovvero quello di De Pinedo e Pellegrini.

Il personale era direttamente responsabile verso i capi squadriglia circa l'esecuzione degli ordini emanati.

De Pinedo dispose e collocò in appositi album di navigazione le postazioni di tutti gli ormeggi nelle diverse baie. Solo per Atene furono individuate due zone, e quindi indicati gli ormeggi per ciascuna di esse, Eleusi e Falero, riservandosi la decisione dove la crociera sarebbe approdata.

Le stazioni radiotelegrafiche dei comandanti di gruppo o di squadriglia ebbero l'ordine di restare sempre in ascolto, secondo modalità che il Sottocapo di Stato Maggiore impartì

---

<sup>238</sup> USMM, b 2519, "Crociera Mediterraneo Orientale di velivoli S.55", Relazione capitano di corvetta Piero Sandrelli.

<sup>239</sup> USMM, b 2519, "Crociera Mediterraneo Orientale di velivoli S.55", Relazione capitano di capitano di fregata Trebiliani.

<sup>240</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 28, Allegati, Circolare 1045 Ris. del 26 maggio 1929 (seguito della 764 del 27 aprile 1929).

prima della partenza. Nessuno avrebbe dovuto comunicare con altre stazioni che non sia quella del comando dello stormo.

Alla squadriglia che si sarebbe distinta maggiormente in tutta la crociera, sarebbe stata assegnata la *Coppa De Pinedo*, sulla base degli elementi valutativi stabiliti: preparazione alla partenza, abbandono degli ormeggi, formazione di decollo e decollo; formazione in volo, ammaraggio, formazione durante e dopo l'ammarraggio e presa degli ormeggi; operazioni di rifornimento e riassetto dei velivoli all'ormeggio; manutenzione del materiale; contegno degli equipaggi in volo e a terra. La coppa fu vinta dalla 190<sup>a</sup> Squadriglia del capitano Giuseppe Marini. Balbo, nei suoi scritti al rientro dalla crociera, non indicò mai questo trofeo con il nome che le era stato dato, *Coppa De Pinedo*. Nulla, nemmeno un riconoscimento interno alla forza armata, avrebbe potuto diffondere un nome diverso dal suo tanto che egli lo indicò sempre genericamente come "coppa"<sup>241</sup>.

Sempre il 27 maggio il generale De Pinedo definì gli incarichi particolari: il colonnello Coop avrebbe dovuto relazionare sull'andamento tecnico-militare; il colonnello Porro avrebbe redatto le memorie storiche; il colonnello Aimone, coadiuvato dal tenente colonnello Matricardi, avrebbe relazionato sull'organizzazione e funzionamento delle basi e dei servizi; il colonnello Martucci fu preposto alla raccolta dei dati statistici; il colonnello Ercole a quelli tecnici e aeronautici dei paesi stranieri attraversati; il maggiore Staino, infine, avrebbe relazionato la parte amministrativa della crociera<sup>242</sup>.

Il Sottocapo di Stato Maggiore, ancora in termini organizzativi, diede mandato<sup>243</sup> all'Ufficio Centrale del Demanio di acquistare duecentocinquanta ancore di tipo ammiragliato da 200 kg ciascuna per essere sicuri della tenuta degli apparecchi ormeggiati anche in casi di mare burrascoso. In tal modo si sarebbe impedita la deriva e il rischio di reciproche collisioni.

Particolare attenzione, per la sua fondamentale importanza, fu posta nel servizio radiotelegrafico a bordo. Gli S.55 permettevano il carico di una cabina anche complessa di apparati in uso nella Regia Aeronautica, ma questi non diedero sempre buoni risultati. Si pensò di sperimentare quelli in uso e allo studio nella Regia Marina in seguito all'esperienza fatta con il dirigibile *Italia* e con gli aerei inviati in soccorso. Furono quindi installati, della Direzione Armi e Armamenti Navali di Spezia, sei apparati che pesavano circa 160 kg ciascuno<sup>244</sup>.

Con lo studio preventivo del prof. Eredia, direttore dell'Ufficio Presagi, si indicò nella prima quindicina di giugno il periodo in cui le condizioni meteo avrebbero permesso un volo privo di difficoltà. Unico punto critico era il Mar Nero dove c'era il rischio di concentrazione di piogge e perturbazioni che si verificavano generalmente durante la seconda quindicina di giugno. Furono istituiti, sempre per il servizio meteo, anche due centri di osservazione a Taranto e ad Atene. Questi, raccolti i dati, li trasmettevano al *Palestro* che era in contatto continuo con il comando.

---

<sup>241</sup> «[...] alla fine della prova la conquista della coppa da assegnarsi alla squadriglia più perfetta», I. Balbo, Italo, *Da Roma a Odessa*, cit., pp. 12-13.

<sup>242</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 4, f. 28, Allegati, dispaccio prot. 1900 del 27 maggio 1929.

<sup>243</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM non datata.

<sup>244</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 5, f. 36, Crociera idrovolanti Mediterraneo orientale, Relazione del capitano di corvetta Pietro Sandrelli datata 27 giugno 1929. Erano apparati di nuovissima costruzione, da 200W per onde corte e medie. Con gli apparecchi vennero imbarcati anche due sottufficiali radiotelegrafisti della Marina.

Ulteriori attenzioni furono messe nell'allestire un servizio cinematografico e un servizio commissariato. In quest'ultimo, tra l'altro, fu prevista la partecipazione del maggiore medico Del Vasto per il controllo dei cibi.

Il sottosegretario, per ampliare la conoscenza di quanto stesse realizzando la forza armata aerea, invitò a partecipare alla crociera i rappresentanti delle altre forze armate. Furono imbarcati il generale di brigata Edoardo Rovere e il tenente colonnello Michele Camusso per il Regio Esercito, il vice ammiraglio di divisione Romeo Bernotti, Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Marina, il capitano di vascello Giuseppe Miraglia, il capitano di corvetta Pietro Sandrelli e il tenente di vascello Enrico Insom, per la Regia Marina, il luogotenente generale Attilio Teruzzi e il centurione Di Prampero in rappresentanza della MVSN.

Per avere particolare rilievo sia a mezzo stampa sia a mezzo pubblicità cinematografica Balbo invitò a partecipare anche i rappresentanti dell'Istituto Luce e dodici giornalisti: Polverelli e Nosari, del «Giornale d'Italia», Intagliotta della «Gazzetta del Popolo», Cantalamessa del «Popolo di Roma», Vergani del «Corriere della Sera», Ravegnani della «Stampa», Trevisan della «Gazzetta dello Sport», Di Marzio del «Messaggero», Interlandi del «Tevere», Quilici per la «Stefani» e per il «Corriere Padano», Carlassare della «Tribuna» e Gardenghi, già «Corriere Padano», in qualità di «Addetto Ufficio Stampa Ministero dell'Aeronautica». Tutto il personale esterno alla Regia Aeronautica prese posto sugli aerei del Reparto Speciale.

Il 30 maggio, a soli cinque giorni dalla partenza, vi fu la prima circolare di Pellegrini che, facendo seguito proprio a quanto prescritto da De Pinedo, fornì le indicazioni di dettaglio<sup>245</sup>.

Tra queste, fu posta particolare attenzione alle operazioni di partenza ed arrivo, ovvero quelle che sarebbero state svolte di fronte ad un pubblico. Appare utile soffermarsi sul contenuto sia per la conoscenza dell'organizzazione di alcuni momenti particolarmente delicati, sia perché avremo modo di leggere come queste indicazioni costituiranno un bagaglio trasmesso alle successive analoghe esperienze di volo di massa.

Quando gli equipaggi fossero stati pronti al decollo avrebbero dovuto comunicarlo, da un idrovolante all'altro, attraverso il megafono in dotazione, fino a quando la comunicazione non sarebbe giunta all'idrovolante di comando. Da questo sarebbe stato quindi dato l'ordine di decollo attraverso l'utilizzo di tre razzi: il razzo nero avvisava che dopo cinque minuti sarebbe stato dato l'ordine di mettere in moto i motori; il razzo rosso era l'ordine di mettere in moto i motori; il razzo giallo ordinava che, dopo due minuti, la prima squadriglia prevista per il decollo avrebbe dovuto lasciare gli ormeggi.

Dopo il decollo, la prima squadriglia, avrebbe proceduto a zig-zag rispetto alla rotta per permettere alle altre di mettersi in formazione. La quota e la rotta, come detto, sarebbero state definite dal velivolo di comando. Le rotte, salvo imprevisti, sarebbero state quelle indicate negli album consegnati a ciascun velivolo, elaborate dal generale De Pinedo. Un documento, che nelle successive crociere atlantiche diverrà il *Portolano aereo*.

Gli ammaraggi sarebbero stati effettuati per squadriglia. In caso di insuccesso della manovra nei modi e nei tempi previsti, il pilota non avrebbe dovuto lanciarsi in operazioni rischiose ma, nel caso, avrebbe dovuto riprovare successivamente in altra posizione per essere poi riportato a quella prevista con altri mezzi. Appena ormeggiati, su ciascun

---

<sup>245</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 28, Allegati, Circolare prot. 301530 del 30 maggio 1929.

idrovolante doveva essere esposta «la bandiera nazionale», secondo le indicazioni di De Pinedo, ovvero la «bandiera di guerra»<sup>246</sup>, secondo il racconto di Balbo.

L'ordine di partenza delle squadriglie variò nelle diverse tappe. La 192<sup>a</sup> Squadriglia avrebbe decollato sempre per prima e il Reparto Speciale sempre per ultimo, le altre squadriglie, avrebbero variato il proprio ordine di decollo, ma sempre prestabilito.

L'idrovolante 5 della 192<sup>a</sup> Squadriglia, al comando del sottotenente Uichic, sarebbe stato quello di assistenza a tutti gli idrovolanti dello stormo, anche a quello del comando. Il n. 4, del capitano Docimo, sarebbe stato di assistenza al 5. Nella pratica la norma variò: l'assistenza fu svolta dal velivolo 5 della stessa squadriglia dell'assistito. L'apparecchio preposto per fornire assistenza, in caso di necessità, sarebbe dovuto uscire dalla formazione abbassandosi in quota e regolandosi con i segnali forniti dall'idrovolante da assistere, già ammarato. Il comandante della squadriglia avrebbe fornito quindi indicazioni sull'idrovolante ammarato al comando, unico autorizzato a inviare comunicazioni radiotelegrafiche esterne per il recupero.

Dopo l'arrivo di ciascun idrovolante, nessuno degli uomini di equipaggio avrebbe potuto uscire prima di aver effettuato il rifornimento e la manutenzione.

La bandiera nazionale, messa dopo l'ammarraggio, sarebbe stata poi ammainata contemporaneamente da tutti in concomitanza con l'accensione dei fanali per la notte. La stessa sarebbe stata issata nuovamente il mattino seguente alle ore 08.00.

Per ogni componente degli equipaggi, presso ciascuna base, sarebbero stati distribuiti due pacchi viveri. Per la colazione erano previsti 100 g di formaggio, frutta secca e pane; per il pranzo mezzo pollo o affettato di prosciutto o salame, due fette di roastbeef, 100 g di formaggio, frutta secca, pane, 1/2 bottiglia di vino e 1/2 bottiglia di acqua minerale da consumarsi a bordo dopo l'arrivo.

Ad ogni tappa il primo pilota avrebbe fornito una relazione secondo dei moduli prestampati da consegnare ai comandanti di squadriglia che li avrebbero consegnati al Comandante dello Stormo al momento del rapporto.

La disciplina, chiaramente, avrebbe seguito l'ordine.

Pellegrini, il 3 giugno, modificò e integrò le sue disposizioni<sup>247</sup>. Per le partenze, quando ciascuna squadriglia fosse stata pronta al decollo, lo avrebbe segnalato al comando sia attraverso l'apparato radio sia con una bandierina. Restava valido il passa parola con il megafono, da apparecchio ad apparecchio. Per la partenza, venne stabilito che mentre la squadriglia precedente decollava, quella successiva si sarebbe disposta in formazione e quella dopo ancora avrebbe lasciato gli ormeggi. La prima squadriglia non avrebbe più volato a zig-zag, ma la formazione si sarebbe compattata attraverso due o tre larghi giri eseguiti in volo sopra le basi di partenza, così come avvenne durante le partenze del primo volo di massa svolto l'anno precedente.

La crociera aerea che la Regia Aeronautica portò a termine nel 1929 ebbe una denominazione ufficiale: "Crociera Idrovolanti Mediterraneo Orientale"<sup>248</sup>. Nella carta intestata su cui furono prodotti dei documenti del Ministero dell'Aeronautica, questa dicitura fu riportata sotto il simbolo della casa regnante, affiancato a quello di pari dimensioni composto da un'aquila posta su uno scudo recante al centro un fascio littorio.

---

<sup>246</sup> I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., p. 10.

<sup>247</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 28, Allegati, Modifiche ed aggiunte alla circolare prot. 301530 del 30 maggio 1929, del 3 giugno 1929.

<sup>248</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 28, Allegati.

## 1.10 Le tappe della crociera aerea del Mediterraneo orientale

Proporremo, di seguito, la descrizione di tutte le tappe della crociera. Ciascuna di esse è in grado di fornire elementi di analisi e riflessione relativi ai dati tecnici del volo e alle difficoltà incontrate, all'effettiva partecipazione del sottosegretario Balbo, all'attività mediatica svolta attorno all'evento e ai diversi rapporti e relazioni che si instaurarono con le nazioni presso cui ammarò lo stormo italiano. Abbiamo potuto rilevare che, anche elementi come le brevi descrizioni dei diversi cerimoniali di accoglienza forniscono importanti indicazioni, nella considerazione che, con questa crociera, gli equipaggi italiani raggiunsero cinque distinte nazioni estere.

La descrizione delle singole tappe ha posto in luce il fatto che la crociera, nella sua organizzazione e nella pratica realizzazione, oltre a rapporti interstatali, si dovette relazionare anche con organismi internazionali.

### 1.10.a 5 giugno 1929: Taranto – Atene (Eleusi)<sup>249</sup>

Il 4 giugno, dalla nave *Riboty* già ad Atene, giunsero le informazioni meteorologiche per il giorno successivo: buone nelle prime ore del mattino ma tendenti al peggioramento. Il comando ipotizzò, quindi, che dopo la partenza avrebbe percorso uno zig-zag da Taranto a Santa Maria di Leuca per dare tempo allo stormo di compattarsi e, solo in relazione alle condizioni meteo trovate, avrebbe deciso e comunicato se avrebbe fatto scalo ad Eleusi o a Falero.

Nonostante l'ambasciatore d'Italia ad Atene consigliasse insistentemente la seconda località poiché più prossima alla città e raggiungibile dalla popolazione, le considerazioni tecniche prevalsero su quelle di carattere propagandistico e fu deciso per l'ammarraggio ad Eleusi. Tale decisione fu comunicata da Taranto ad Atene alle 4.30 del mattino del 5 giugno, ma giunse all'ufficiale alla base solo alle 8, due sole ore prima dell'ammarraggio. Questo comportò un ritardo nella predisposizione dei mezzi di rimorchio, rifornimento e trasporto degli equipaggi.

I decolli iniziarono ore 4.50 e terminarono alle 5.15. L'apparato radiotelegrafico dell'aereo di comando non funzionò per una dimenticanza tecnica del radiotelegrafista.

Dopo Santa Maria di Leuca la formazione si compattò. Nella prima parte del viaggio, fino a Patrasso, mantennero una quota di 1000 metri, poi scesi a 600 per via della diminuita visibilità<sup>250</sup>. Alle 9.40 la formazione in perfetto ordine sorvolò Atene e dalle 9.50 alle 10.10, 11.10 locali, lo stormo ammarò in perfetto ordine. Il ritardo nell'organizzazione dei mezzi di rifornimento, che arrivarono circa mezz'ora dopo gli avvenuti ammaraggi, fecero sì che gli equipaggi ultimarono le operazioni alle 15.00 locali, e sbarcarono alle 18.

---

<sup>249</sup> Tutto quanto riportato sulle varie tappe della crociera aerea del Mediterraneo orientale, se non diversamente riportato in nota, è stato tratto dalla relazione finale redatta dal generale Francesco De Pinedo, USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM non datata.

<sup>250</sup> Diverse le indicazioni riportate nel libretto di volo di uno dei partecipanti maggiore Briganti Alberto del Reparto Speciale. Egli decollò alle 5.05, ammarò alle 10.10 per un totale di 305' di volo ad una quota indicata di 1500 m. USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Briganti Alberto, Dati desunti dal libretto di volo del generale Briganti Alberto.



Fotografia n. 11: sorvolo degli idrovolanti italiani su Atene. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Nonostante il problema dell'apparato radiotelegrafico del comando, per cui le comunicazioni avvennero come stabilito dal Comandante il 2<sup>a</sup> a mezzo bandierine, tutto si svolse regolarmente.

Ad attendere Balbo e tutti i piloti della crociera aerea italiana non vi furono personalità. De Pinedo non fornì particolari indicazioni circa questo cerimoniale, mentre il Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Marina ammiraglio Bernotti, in volo con la crociera, commentò come l'accoglienza in Grecia si mantenne nei limiti della cordialità diplomatica<sup>251</sup>. Balbo, invece, giustificò questa mancanza con il fatto che, all'ultimo momento, arrivò il telegramma del ministro italiano ad Atene Arlotta col quale avvisava che proprio il giorno dell'arrivo sarebbe avvenuto l'insediamento del Presidente della Repubblica Kontouriotis e che tutte le autorità greche sarebbero state impegnate in quella cerimonia<sup>252</sup>.

L'ambasciatore Mario Arlotta, che la sera del 5 giugno offrì un ricevimento con gli equipaggi italiani e le autorità locali, fu protagonista della serata con una gaffe molto poco gradita al personale della Regia Marina presente, affermando che «vedendo lo stormo aereo, senti la presenza della patria più che se fossero presenti delle navi»<sup>253</sup>.

Durante il viaggio di andata tutti i giornali ellenici misero in risalto il passaggio della crociera aerea italiana e il sorvolo di Atene proprio il giorno del giuramento del neo Presidente della Repubblica esprimendo parole di elogio. In taluni casi giunsero ad auspicare la possibilità di un avvicinamento tra i due paesi e la condivisione di accordi.

---

<sup>251</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 5, f. 36, Crociera idrovolanti Mediterraneo orientale, Relazione del Sottocapo di SM Regia Marina ammiraglio Bernotti del 6 luglio 1929.

<sup>252</sup> Cfr. I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., p. 38.

<sup>253</sup> R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 75.

Quello che spicca maggiormente nello sfogliare i quotidiani greci, per il clima che si stava ormai consolidando nella comunicazione esterna nazionale e internazionale dei voli italiani, è la loro componente fotografica dove si nota la quasi totale assenza di Balbo. L'omaggio iconografico puntò, nella quasi totalità delle rappresentazioni, su Francesco De Pinedo. L'«Elefteron Vima» del 6 giugno 1929 pubblicò una foto di De Pinedo in divisa, con Balbo in tuta di volo messo solo sullo sfondo e, nello scorrere dell'articolo, un'altra fotografia immortalò i piloti italiani assieme a quelli greci, senza il gerarca ferrarese. Sul «Elliniki», sempre in data 6 giugno, altra composizione fotografica molto esplicativa: in alto De Pinedo in divisa sorridente; più in basso una vecchia foto di Italo Balbo in abiti borghesi, con cappello e bastone da passeggio. Sul «Patria» del 7 giugno, ancora, le foto dei primi piani di Pellegrini e De Pinedo furono collocate a cornice di una foto leggermente più grande di Mussolini, con il casco da pilota e intento nel saluto fascista. Balbo assente. Nello stesso giorno, su «Aeropolis», De Pinedo in primo piano, Pellegrini sullo sfondo al fianco di Balbo immortalato anonimamente di spalle. Solo il «Proia» del 6 giugno mise un'immagine di Balbo in primo piano a fianco della moglie e della Sig.ra Arlotta, moglie dell'ambasciatore italiano ad Atene.

Leggermente diverse le pubblicazioni del 17 giugno, durante il viaggio di ritorno, dove i quotidiani diedero maggior spazio all'immagine di Balbo, seppur sempre in foto di gruppo e mai in primo piano<sup>254</sup>. Avremo modo di notare i profondi cambiamenti che vi saranno anche nella stampa estera nelle modalità di rappresentazione e utilizzo dell'immagine di Balbo che diverrà l'unico personaggio immortalato.

### **1.10.b 6 giugno 1929: Atene (Eleusi) – Istanbul<sup>255</sup> (Buyukderè)**

I bollettini della sera precedente, diramati alle 20.50 e alle 22.03, facevano prevedere condizioni meteo piuttosto sfavorevoli al volo. Proprio per sincerarsi prima della partenza, nel giorno in cui Balbo compiva il suo trentatreesimo anno, De Pinedo salì sul *Curtatone* e si mise in collegamento con il *Riboty*, ormeggiato a Istanbul e con il *Monzambano* in navigazione nell'Egeo. Ancora De Pinedo, quindi, e non il Comandante dello Stormo Pellegrini o il responsabile politico della crociera Balbo, si adoperò, con responsabilità, affinché si potesse prendere la decisione più giusta circa le partenze.

Le indicazioni furono però vaghe. Il generale salì allora sull'aereo di comando pronto per la partenza. Prima dei decolli ordinò che, se nel sorvolo dei Dardanelli la visibilità si fosse abbassata sotto ai 400 metri, lo stormo non avrebbe dovuto proseguire in formazione ma disponendosi in fila indiana in modo da poter passare tra le montagne che, proprio in quella zona, non superano i 400 metri.

Tra le 8.15 e le 8.30 lo stormo decollò. Durante queste operazioni, alle 8.20, il *Riboty* inviò un bollettino meteo poco rassicurante.

Durante il volo si verificarono alcune problematiche di natura meccanica. Alle 9.15 il 191-2 del tenente Sordi, per avaria al motore, si staccò dalla formazione e ammarò senza problemi nella baia vicino il paese di Laurion. Secondo la procedura stabilita il 191-5 del tenente Barbicinti uscì dalla formazione per avvicinarsi all'aereo in avaria che, con bandiera bianca, segnalò di non avere necessità di aiuto. Il 191-5 rientrò in formazione

---

<sup>254</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Italia 1929, b.1299, f. Aviazione. Raccolta articoli di giornale.

<sup>255</sup> Nella documentazione della crociera la città turca fu quasi sempre chiamata Stambul o, talvolta, Costantinopoli.

mentre il *Curtatone* raggiungeva la posizione dove l'aereo era ammarato. Il 191-2 riuscì a risolvere il problema in autonomia e ripartire prima che il cacciatorpediniere lo raggiunse. Alle 10.38, nuovo momento di tensione. De Pinedo scrisse il suo rapporto da inviare al Ministero dell'Aeronautica a Roma per via della preoccupazione derivata dal fatto che, nelle condizioni meteo non ottimali, era stato perso di vista l'aereo di Balbo. In realtà, il sottosegretario era partito in anticipo rispetto alla formazione ed era stato perso di vista perché avvantaggiatosi nella rotta da percorrere. Il volo di Balbo, da Atene in poi, fu in realtà un "raid in solitaria" più che una "crociera in massa" per la quale era decollato da Taranto. All'arrivo della formazione l'aereo del sottosegretario era regolarmente ormeggiato.



Fotografia n. 12: lo Stormo su Costantinopoli 6 giugno 1929. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Diversa, però, fu la versione scritta dallo stesso Balbo nel suo resoconto al rientro dalla crociera aerea. Egli commentò che a Istanbul tutto lo stormo si era riunito in formazioni serratissime e, sceso a trecento metri di quota, intrecciò insieme un'ampia corona aerea intorno alla stupenda città. Solo dopo questo sorvolo, con una svelta virata, lasciò la formazione per precederla di qualche minuto a Buyukderè e ammirare l'ammarraggio<sup>256</sup>. Alle 12.04 De Pinedo informò la base che lo stormo stava per arrivare su Costantinopoli e che avrebbe eseguito un passaggio sulla città. Due pattuglie di apparecchi turchi affiancarono gli idrovolanti italiani fino a quando non raggiunsero gli ormeggi. Alle 12.30

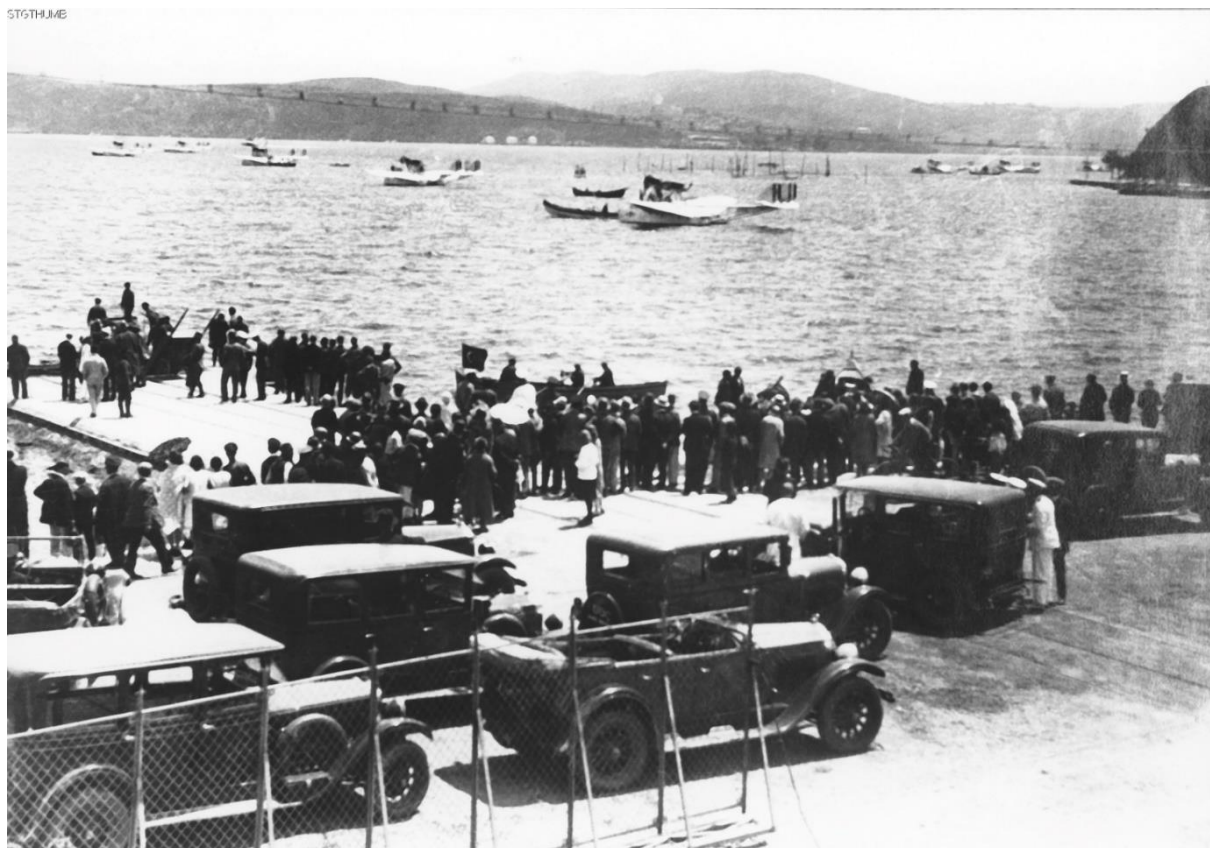
---

<sup>256</sup> Cfr. I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., p. 67-68.



la formazione iniziò l'ammarraggio<sup>257</sup>. Verso le 14 arrivò anche il 191-2. I rifornimenti furono regolari e gli equipaggi iniziarono lo sbarco alle 14.30.

In Turchia le autorità fecero una accoglienza puramente formale, mentre gli ufficiali turchi espressero grande ammirazione per l'aeronautica italiana. 12 ufficiali e 32 allievi della Scuola d'Aviazione, accompagnati da ingegneri e tecnici, andarono a visitare gli aerei italiani. Alcuni di essi furono portati in volo sugli S.55 ed espressero favorevoli osservazioni<sup>258</sup>. Anche l'ammiraglio Bernotti si soffermò sull'accoglienza delle autorità turche, giudicata in realtà assai fredda<sup>259</sup>.



Fotografia n. 13: Costantinopoli. Folla in attesa di ricevere gli equipaggi italiani. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

### 1.10.c 7 giugno 1929: Istanbul (Buyukderè) – Varna (Lago di Devno)

Le previsioni meteo ricevute la sera precedente il volo continuavano a non essere buone. La nuova tappa presentava una difficoltà sicuramente nota, ma non considerata da De Pinedo o dal Ministro degli Esteri italiano. Per effetto delle limitazioni imposte dal Trattato di Losanna al passaggio degli Stretti dei Dardanelli, del Bosforo e del Mar di Marmara di aerei e navi di nazioni non rivierasche, lo stormo italiano non avrebbe potuto proseguire compatto se non al rischio di andare incontro a sanzioni. Il passaggio degli Stretti era infatti soggetto ad una Commissione e limitato ad un preciso numero di aerei.

<sup>257</sup> Tempo totale di volo 265' ad una altezza di 2000 m. USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Briganti Alberto, dati desunti dal libretto di volo del generale Briganti Alberto

<sup>258</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM.

<sup>259</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 5, f. 36, Crociera idrovolanti Mediterraneo orientale, Relazione del Sottocapo di SM Regia Marina ammiraglio Bernotti del 6 luglio 1929

Furono prospettate tre soluzioni: passaggio di soli quattordici velivoli, mentre i restanti avrebbero aspettato a Costantinopoli; due distinti passaggi, prima una formazione e, al rientro di questa, la partenza del secondo gruppo; la realizzazione di due rotte, di cui una sola transitante sul Mar di Marmara.

Investito il Ministro degli Esteri Grandi, questi tentò un atto di forza comunicando ad Orsini Baroni, ambasciatore d'Italia a Istanbul, che l'Italia non avrebbe chiesto alcuna autorizzazione giustificando questa decisione sul fatto che l'azione aerea italiana era in realtà già stata autorizzata dai paesi interessati. La linea italiana fu, però, motivo di tensione internazionale. Borghese, rappresentante dell'Italia in seno alla Commissione per gli Stretti, comunicò l'opposizione francese e inglese al passaggio degli idrovolanti e la possibile denuncia di violazione del trattato internazionale. Grandi, nell'intento di non cedere, ribadì la sua decisione chiedendo comunque che gli fossero comunicate eventuali proteste espresse.

La questione uscì dai canali diplomatici e iniziò a essere seguita anche dalla stampa, in particolar modo quella turca. L'ambasciata italiana ad Atene, il 24 giugno 1929, comunicò che erano apparsi a Costantinopoli degli articoli secondo cui la Commissione degli Stretti aveva protestato espressamente presso la Società delle Nazioni perché la crociera aerea del Mediterraneo orientale non sarebbe stata conforme al Trattato di Losanna<sup>260</sup>.

La situazione, che in poco tempo comportò un importante coinvolgimento internazionale, fu risolta da Balbo: ventuno idrovolanti avrebbero percorso la rotta prevista sul Mar di Marmara mentre gli altri quattordici sarebbero transitati da una rotta alternativa. Borghese comunicò che tale decisione aveva calmato una situazione agitata, che si sarebbe potuta diversamente concludere con una formale lettera di protesta verso l'Italia da parte della Commissione alla Società delle Nazioni<sup>261</sup>. Il Presidente della Commissione degli Stretti espresse il parere che la presenza di una forza aerea straniera, quale risultava dalla lista inviata il 1° giugno dalla Società delle Nazioni, avrebbe turbato l'equilibrio previsto dalla Convenzione sugli Stretti ed era in contrasto con il paragrafo 2 la Convenzione stessa. Ugualmente in contrasto con tale paragrafo era il fatto che la squadra italiana avrebbe utilizzato, per recarsi nel Mare Nero, la via d'acqua degli Stretti sulla quasi totalità del percorso. La Commissione accolse l'intenzione del governo italiano di uniformarsi alle prescritte norme scindendo la sua squadriglia, chiedendo nel contempo alla Società delle Nazioni di voler fissare, per l'avvenire, norme maggiormente dettagliate per evitare divergenze di interpretazione relative all'entrata delle forze navali e aeree nel Mar Nero<sup>262</sup>.

Le Squadriglie 170<sup>^</sup> e 171<sup>^</sup> e tre apparecchi del Reparto Speciale non seguirono quindi la rotta dello stormo ma, tornati indietro, raggiunsero il Mar Nero passando sulla terraferma del continente asiatico. Lo stormo risultò così diviso: ventuno apparecchi, che sarebbero decollati alle 9.10, passarono per il Bosforo, i restanti quattordici, che avrebbero aggirato lo stretto, sarebbero decollati alle 8.40<sup>263</sup>.

Le due formazioni si sarebbero individuate successivamente attraverso un battello che fu collocato a circa 25 km a nord del Bosforo. I ventuno passarono sul battello alle 9.22,

---

<sup>260</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Italia 1929, b.1299, f. Aviazione.

<sup>261</sup> USMM, b. 2519, "Crociera Mediterraneo Orientale di velivoli S.55".

<sup>262</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Italia 1929, b.1299, f. Aviazione.

<sup>263</sup> Dal libretto di volo del maggiore Briganti Alberto, che svolse la tappa nella formazione dei quattordici, il decollo avvenne alle 8.35 e l'ammarraggio alle 11.55, per un totale di 180' di volo alla quota di 1000 m. USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Briganti Alberto, Libretto di volo.

mentre gli altri lo sorvolarono dieci minuti dopo, alle 9.32. Il gruppo più avanzato, iniziò quindi a procedere a zig-zag fino a quando non fu raggiunto dal gruppo dei quattordici e fu ricompattata la formazione.

Nelle disposizioni di partenza De Pinedo aveva comunque stabilito che se i due gruppi non fossero riusciti a intercettarsi, avrebbero raggiunto la destinazione in autonomia. Tutto andò per il meglio. Alle 9.58 la formazione fu ristabilita e lo stormo viaggiò compatto in ottime condizioni meteo. De Pinedo commentò, successivamente, che la manovra di far giungere due diverse formazioni su uno stesso punto nello stesso tempo ebbe una alta valenza addestrativa per i tempi di guerra.

Alle 12 iniziò l'ammarraggio concluso nel lago di Devno dove già erano ormeggiati il velivolo del sottosegretario e altri tre del Reparto Speciale, partiti in anticipo e giunti direttamente sul posto. Balbo, quindi, continuò a volare separatamente.

A Varna vi fu particolare accoglienza da parte di ufficiali e popolazione. Queste manifestazioni, secondo De Pinedo, non avvennero per curiosità, ma per effettiva generale simpatia, più che nelle altre nazioni raggiunte dalla crociera<sup>264</sup>. Anche Balbo, per tale occasione, evidenziò come lo stormo fu accolto dalla popolazione che applaudiva freneticamente gridando, in italiano, “viva l'Italia” o “viva gli aviatori italiani”. Secondo il quadrumviro il governo bulgaro organizzò anche appositi treni speciali e concesso riduzioni ferroviarie straordinarie per tutti coloro che da Sofia e dalle altre città della Bulgaria avessero voluto arrivare a Varna<sup>265</sup>. Anche l'ammiraglio Bernotti, infine, scrisse delle accoglienze «veramente entusiastiche» ricevute a Varna, rilevando come le autorità e il popolo bulgaro riponevano le maggiori speranze nell'Italia<sup>266</sup>.

La permanenza nella città bulgara, oltre alle festose accoglienze, risultò più movimentata del previsto a causa di uno dei discorsi di Balbo che procurò un lieve sussulto internazionale. Le parole del sottosegretario presso il porto diedero adito ad interpretazioni secondo cui vi fu l'intento di incoraggiare le rivendicazioni degli irredentisti bulgari in Macedonia<sup>267</sup>. La stampa estera rimbalzò questa sensazione<sup>268</sup> e lo stesso Balbo, non potendo sottacere sull'accaduto, seppur minimizzandolo, lo riportò nelle sue memorie<sup>269</sup>.

L'arrivo degli equipaggi italiano a Varna e, successivamente, anche a Costanza fu anticipato da quello degli ambasciatori italiani a Bucarest e a Sofia invitati dal ministro Grandi ad attendere l'arrivo di Balbo<sup>270</sup>.

#### **1.10.d 9 giugno 1929: Varna (Lago di Devno) – Odessa (lago di Hadzybejsky)**

Prima dell'ammarraggio della squadriglia italiana nel paese sovietico l'ambasciatore Cerruti caldeggiò molto le autorità russe affinché non si verificassero incidenti a causa dei fuoriusciti italiani. Cerruti, parimenti, chiese che fossero impartite agli ufficiali e

---

<sup>264</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM.

<sup>265</sup> Cfr. I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., p. 85.

<sup>266</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 5, f. 36, Crociera idrovolanti Mediterraneo orientale, Relazione del Sottocapo di SM Regia Marina ammiraglio Bernotti del 6 luglio 1929.

<sup>267</sup> Cfr. C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 255.

<sup>268</sup> «New York Times» del 9 giugno 1929, p. 6; del 10 giugno 1929, p. 8; dell'11 giugno 1929, p. 12; 14 giugno 1929 p. 13.

<sup>269</sup> Cfr. I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., pp. 102-103.

<sup>270</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Russia 1929, b.1557, f. Aviazione.

sottufficiali italiani istruzioni precise sull'astenersi dal raccogliere eventuali provocazioni e limitarsi ad informare il console generale o lo stesso ambasciatore.<sup>271</sup> Segno evidente che, al di là dei buoni rapporti tra i governi dei due paesi, non vi fosse comunque un clima sociale di reciproca cordialità.

Sempre prima dei decolli da Varna, fu richiesto informalmente all'addetto militare italiano la possibilità di trasportare due ufficiali russi negli idro italiani nella tappa fino ad Odessa. La richiesta destò sospetti. A parere dell'ambasciatore Cerruti l'imbarco era finalizzato all'osservazione aerea delle coste rumene<sup>272</sup>. Questo, chiaramente, avrebbe generato un contrasto con Bucarest e l'opposizione al sorvolo. Per non opporre un rifiuto netto, anch'esso poco opportuno nella direzione di distensione dei rapporti con la Russia, Balbo, che aveva intanto ricevuto formale richiesta dalle autorità russe, assicurò che a bordo dei velivoli italiani in volo per Odessa non sarebbero stati imbarcati ufficiali stranieri<sup>273</sup>, confermando le indicazioni fornite ai diversi paesi a seguito dei loro veti formulati per il trasporto di militari non italiani nel volo di massa.

Gli idrovolanti, decollarono quindi per la tappa più sentita, dove «raccogliere il successo già conseguito»<sup>274</sup>. Previsto tempo ottimo. Su richiesta del governo sovietico, la formazione dovette stabilire una rotta che passasse ad una distanza minima dalla città. Gli apparecchi delle autorità e dei giornalisti partirono appena pronti tranne il n. 2 del Reparto Speciale che partì verso le 9 per una riparazione al radiatore eseguita in autonomia. Il volo di Balbo continuò, quindi, in solitaria e, per sua stessa ammissione commentò: «il mio apparecchio ha come sempre preceduto di un buon quarto d'ora il grosso dello stormo»<sup>275</sup>.

Lo stormo decollò dalle 8.10 alle 8.30<sup>276</sup>. Alle 8.55 la formazione in precedenza un po' attardata nella compattazione, sorvolò in perfetto ordine la città di Varna costeggiando anche la foce del Danubio. Poco dopo il 192-3 del sottotenente Cudugnello fu costretto ad ammarare. Come da procedura fu seguito dal 192-5 del sottotenente Uicich cui segnalò che non vi erano condizioni di gravità. Il 192-5 riprese la formazione. Poco dopo ammarò anche il 190-2 del capitano Boer seguito, questa volta, dal 190-5 del sottotenente Carra e dal Comandante in 2<sup>a</sup> tenente colonnello Coppola per verificarne le condizioni. All'idrovolante di Boer fu constatato la rottura di un albero a canne. Il motorista di Carra passò sul 190-2 per aiutare il collega nelle riparazioni mentre fu deciso che gli idro dello stesso Carra e di Coppola riprendessero la crociera.

Lo stormo, come richiesto, non sorvolò la città di Odessa, ma fece un giro a distanza di 20 km, prima di ammarare. Trovando già ormeggiati i velivoli delle autorità e dei giornalisti. Questi ultimi, in particolare, più al seguito del sottosegretario che della crociera aerea, poterono assistere ai soli ammaraggi dello stormo, nulla poterono vedere di ciò che effettivamente veniva svolto al decollo, durante il volo o nei casi di ammaraggio e assistenza.

---

<sup>271</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Russia 1929, b.1557, f. Aviazione.

<sup>272</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Russia 1929, b.1557, f. Aviazione.

<sup>273</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Russia 1929, b.1557, f. Aviazione.

<sup>274</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM non datata.

<sup>275</sup> I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., p. 102.

<sup>276</sup> Tempo totale di volo 215' ad una altezza di 1200 m, USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Briganti Alberto, Libretto di volo del generale Briganti Alberto; 225' e 1200 m, secondo il libretto di volo di Italo Balbo. USAM, Miscellanea, carte e documenti personali, Italo Balbo, Libretto di volo.

Ad Odessa, per la prima volta in questa crociera, la formazione ammarò in contemporanea grazie alle dimensioni del lago e alle buone condizioni meteo, con la sola eccezione del Comandante in 2<sup>a</sup> che si era fermato a soccorrere il 190-2. Quest'ultimo fu recuperato dal cacciatorpediniere *Calatafimi* che lo rimorchiò fino alla città dove giunse in serata. I lavori di riparazione ripresero le prime ore del mattino e il 190-2 partì il giorno successivo con alcune ore di ritardo riuscendo comunque a riprendere il suo posto nella crociera a Costanza.

In Russia, prima dell'arrivo degli idrovolanti italiani furono probabilmente realizzati una serie di lavori. De Pinedo notò che furono arati i campi limitrofi alla strada percorsa dagli equipaggi italiani, forse per dare un senso di normalità e ordine. Lo stesso generale commentò anche la distribuzione, per l'occasione, di pane bianco, in sostituzione di quello nero. Parallelamente, proprio considerando la richiesta di arrivare sorvolando la città a 20 km di distanza, De Pinedo pensò che le autorità locali fecero di tutto per nascondere l'arrivo dello stormo alla popolazione.



Fotografia n. 14: Odessa. Il generale De Pinedo durante uno spostamento in vettura. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Lungo le colline limitrofe fu disposto un esteso cordone di guardie. Ai pochi italiani presenti fu impedito di andare a vedere l'arrivo dello stormo, avvenuto di sabato, concedendo loro il permesso al riposo per la sola domenica.

Fuori l'albergo che ospitò gli italiani si radunò, comunque, una folla incuriosita.

Le autorità sovietiche furono molto cortesi e diedero grande appoggio all'ufficiale di base per tutto quanto necessitò. Anche nei confronti dei piloti furono ospitali e diedero corso a tutti gli onori. Alcuni generali russi furono portati in volo e furono molto colpiti dalle qualità di volo e dai requisiti militari degli apparecchi, pur sottolineando le lunghe distanze necessarie al decollo. De Pinedo, nella circostanza, fece loro presente che nei recenti studi e sperimentazioni si era ovviato a tale inconveniente. Il generale italiano, probabilmente per la sua fama, fu invitato dal generale russo Zarzar, Comandante dell'Aviazione Civile Russa, a visitare un parco velivoli. Colpito da un trimotore sul quale ottenne il permesso di volare come passeggero, gli fu richiesto dal pilota di apporre la propria firma sulla carlinga.

I rapporti con le autorità russe divennero, nei due giorni di permanenza, sempre più cordiali tanto che, nel viaggio di ritorno, il generale russo Baranoff acconsentì che lo stormo italiano sorvolasse la città di Odessa<sup>277</sup>.

Segni di cordialità si manifestarono anche tra le forze armate di mare. Per via del fatto che Odessa non era un porto militare e quindi non si poté prevedere lo scambio di saluti con colpi a salve all'arrivo delle imbarcazioni italiane, si ovviò al problema facendo giungere appositamente una nave militare russa che provvide a questa forma di cortesia marinaresca<sup>278</sup>.

Per i piloti italiani Odessa fu anche un momento di distensione sfruttato per ristabilire un contatto con i propri cari, come testimoniano alcune lettere assai significativi:

[...] è questa la mia prima lettera dalla partenza da Taranto ed anche il primo giorno di riposo e di qualche ora di libertà. Fino ad oggi abbiamo fatto una tappa al giorno ed abbiamo veduto sfilare sotto i nostri occhi tutto un paesaggio per me nuovo e sempre interessante anche se non sempre attraente. Le poche ore trascorse a terra ci hanno permesso solo una fuggevole veduta delle città. Ma Atene non è interessante che per i ricordi del passato. Costantinopoli è interessantissima ma più di tutto credo di non esagerare dicendo che è il più bel paesaggio che si possa vedere dall'alto. Varna è una cittadina. Odessa una grande città in abbandono. I viaggi sono stati tutti ottimi e con tempo quasi sempre bello. Da domani si inizia il ritorno e ci fermeremo due giorni a Costanza. Forse andremo a Bucarest per invito del governo rumeno che ha preparato grandi accoglienze. La mia buona abitudine di dormire poco mi ha permesso di sopportare le fatiche dei giorni passati con nessun sforzo. Tutte le mattine sveglia alle 3:00. Un po' presto vero? Nonostante ciò non sento nessuna stanchezza [...]<sup>279</sup>.

Il volo italiano aprì anche nuove rotte interne al Mar Nero, non contemplate in precedenza, probabilmente a causa di rigidità politiche esistenti. Prendendo presumibilmente ad esempio l'esperienza italiana e il fatto che idrovolanti di un regime fascista ottennero il permesso di ammarare con tutti gli onori in un idroscalo sovietico, anche i paesi sulle opposte rive di quel bacino iniziarono a stabilire rapporti aerei con reciproche richieste di sorvolo e ammaraggio. Nel luglio 1929<sup>280</sup>, ad esempio, fu la volta della richiesta russa verso la Turchia, per un ammaraggio nel Bosforo, per un volo diretto

---

<sup>277</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM.

<sup>278</sup> USMM, b 2519, "Crociera Mediterraneo Orientale di velivoli S.55", Relazione capitano di corvetta Piero Sandrelli

<sup>279</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Briganti Alberto, b. 1, f.7, Lettera da Odessa 9 giugno 1929.

<sup>280</sup> Il volo sovietico verso Roma fu effettivamente realizzato. Si veda il cinegiornale A0401 del luglio 1929 (7/1929) dell'Archivio Storico Istituto Luce.

in Italia<sup>281</sup>. Ad essa, successivamente, fecero seguito anche analoghe richieste da parte rumena<sup>282</sup>.

La tappa di Odessa, al di là di tutti gli aspetti cerimoniali descritti dai vari interpreti presenti, fu sicuramente un evento carico di tensione interno ed esterno alla nazione sovietica. Questo, in particolare, fu manifestato da un particolare incidente che, occorso al di fuori del protocollo stabilito, provocò non poca apprensione. Il 10 giugno il *Calatafimi*, che sappiamo essere partito alla ricerca dell'idrovolante 190-2 amarrato in difficoltà, si sarebbe avvicinato alla costa ad oriente di Odessa. Da questo, con una lancia, scesero dieci marinai italiani per chiedere informazioni ad alcuni pescatori. Il dialogo tra marinai e pescatori non portò indicazioni a causa delle difficoltà linguistiche per cui gli italiani sarebbero risaliti in breve tempo sul cacciatorpediniere. Sull'episodio vennero chieste, con una certa sollecitudine, informazioni all'ambasciatore evidenziando che il comandante del cacciatorpediniere avrebbe dovuto chiedere autorizzazione alle autorità navali di Odessa per poter far scendere la lancia con i propri marinai. A parere dell'ambasciatore Cerruti l'episodio nasceva per il fatto che l'Agente Commissariato degli Affari Esteri di Odessa, descritto come un «ebreo polacco rinnegato dal carattere difficile», anziché appianare le difficoltà cercava di crearne<sup>283</sup>.

Ulteriori tensioni si verificarono, alcuni mesi dopo la crociera, anche sul versante italiano a causa delle informazioni ricevute dal Ministero degli Esteri Italiano nel dicembre 1929, secondo le quali i sovietici erano riusciti a riprodurre i progetti completi degli S.55 e di altri aerei italiani dell'epoca<sup>284</sup>.

Sotto un certo punto di vista, quindi, l'arrivo di Balbo e degli equipaggi italiani nella cittadina sovietica confermò quell'immagine che fissava il possibile incontro tra i due regimi totalitari, come «due colossi [che] si sentono, si osservano, si lanciano sul terreno come due lottatori, e a somiglianza di questi non esitano a prendere contatto, per misurarsi»<sup>285</sup>. E Balbo fu, nell'occasione, uno dei due lottatori<sup>286</sup>.

### 1.10.e 10 giugno 1929: Odessa – Costanza

Fu previsto un tempo ottimo per l'attività di volo e si decise per i decolli. Prima di partire De Pinedo diede lettura di un messaggio del re, di risposta alla precedente comunicazione di Balbo:

S.E. Onorevole Balbo – la ringrazio molto del suo gentile telegramma stop seguio con vivo interesse il percorso della squadra aerea italiana nei cieli stranieri ed esprimo a lei e ai valorosi equipaggi il mio compiacimento e il più cordiale saluto stop Vittorio Emanuele<sup>287</sup>.

---

<sup>281</sup> MAE, SD, AC, SAP 1919-1930, Turchia 1929, b. 1731, f. Aviazione, tele del 15 luglio 1929 dell'Ambasciata d'Italia in Turchia.

<sup>282</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Russia 1929, b.1557, f. Aviazione.

<sup>283</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Italia 1929, b.1299, f. Aviazione.

<sup>284</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Russia 1929, b.1557, f. Aviazione.

<sup>285</sup> E. Mariani, *Saggi critici di politica sovietica*, Sper, Roma 1926, p. 60.

<sup>286</sup> Cfr. L. Zani, *Fascismo e Comunismo: rivoluzioni a confronto*, in E. Gentile (a cura di), *Modernità totalitaria. Il fascismo italiano*, Laterza, Roma-Bari 2008, p. 198.

<sup>287</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM.



Sembra lontano l'editoriale *L'abito fa il monaco* apparso sul «Corriere Padano» del 10 ottobre 1927, ovvero solo circa venti mesi prima della crociera, nel quale Balbo, pur riferendosi alla situazione spagnola ma facendo un chiaro riferimento a quella italiana, scrisse, seguendo il suo antico spirito repubblicano, che chi voleva governare un paese retto da regime monarchico, avrebbe dovuto dominare fortemente il Parlamento, i comitati, i consigli tecnici, le camere corporative che costituiscono tutte insidie istituzionali che saldano tutto il paese alla corona, riducendo in polvere la libertà dei governanti.

Alle 7.55 iniziarono i decolli. Tre Dornier Wal «dei soviet» affiancarono lo stormo per scortarlo fino al confine russo-rumeno. La formazione aerea, prima di mettersi sulla rotta di rientro, ottenuta l'autorizzazione, sorvolò Odessa.

Proprio in preparazione del saluto alla città il 190-4 del tenente Aliboni dovette ammarare per il cattivo funzionamento della pompa di benzina. Come da disposizione, il 190-5 del tenente Carra seguì l'ammarraggio per poi rientrare in formazione perché constatato che non vi erano indicazioni di gravi inconvenienti. L'idrovolante del tenente Aliboni fu segnalato al *Calatafimi* che si mise in navigazione verso le coordinate indicate, ma il 190-4 riuscì a ripartire autonomamente, prima che il cacciatorpediniere lo raggiungesse. Il Reparto Speciale venne segnalato in coda alla formazione seppur De Pinedo scrisse di non riuscire a scorgerlo.

Lo stormo, proco prima di raggiungere Costanza, compattò per presentarsi serrato sopra la città. Dopo averla sorvolata alle 11.30, gli idrovolanti diressero verso il lago Suitghiol dove ammararono<sup>288</sup>. Come nelle precedenti tappa, i velivoli del sottosegretario, delle autorità e dei giornalisti erano giunti in precedenza e già agli ormeggi. Alle 14.30 giunse anche il 190-4.

L'inizio del viaggio di ritorno fu segnato anche dal breve messaggio di Mussolini. Il duce, stranamente silenzioso sugli eventi della crociera fino a quel momento, non volle probabilmente mancare nella sua benedizione, soprattutto dopo che il re, il giorno precedente, aveva inviato la sua. Due brevi righe, contenenti un «saluto cordiale»<sup>289</sup>.

La permanenza degli equipaggi italiani a Costanza, inizialmente prevista per un solo giorno, subì una sosta forzata. Nella notte tra l'11 e il 12 giugno un nubifragio fu causa della deriva di tre apparecchi che furono strappati ai loro ormeggi. Uno andò in un canneto e non ebbe gravi conseguenze, un secondo fece un fortunoso slalom tra gli altri apparecchi non urtandoli, ma il terzo andò alla deriva contro alcuni idrobombardieri causando e riportando danni. Il prof. Eredia, considerata la violenza del temporale e la sua eccezionalità chiese che molti marinai fossero sbarcati. Questi, giunti a terra, girarono per la città con lampade e torce per avvisare gli equipaggi di ciò che si stava verificando presso l'idroscalo e tutti andarono ad aiutare il personale rimasto di servizio per rinforzare gli ormeggi. Il mattino seguente le condizioni meteo si erano notevolmente placate. Iniziarono i lavori di riparazione che, però, necessitavano di parti di ricambio non disponibili in loco. Si dovette attendere l'arrivo del *Riboty*, dove erano state caricate le componenti di ricambio più pesanti e ingombranti, che giunse comunque in mattinata. Il 171-1 del capitano Tonini fu l'apparecchio maggiormente colpito per il quale, per la mancanza degli elementi da sostituire, si dovette realizzare un timone di direzione con

---

<sup>288</sup> Tempo totale di volo 190' ad una altezza di 1000 m. USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Briganti Alberto, Libretto di volo.

<sup>289</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM.



materiale di fortuna reperito sul posto. Dopo la sostituzione fece un volo di prova che diede l'agibilità al volo.

In Romania la partecipazione e l'interessamento della popolazione fu praticamente nulla. Un'accoglienza più cordiale vi fu dal personale militare rumeno che, in molti casi, aveva ricevuto una formazione nelle scuole militari italiane<sup>290</sup>.

#### 1.10.f 14 giugno 1929: Costanza – Istanbul.



Fotografia n. 15: ammaraggio a Istanbul di un idrovolante italiano della seconda crociera mediterranea. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Le previsioni meteorologiche formulate il 13 erano tali da ipotizzare la partenza per il giorno seguente. Dopo la conferma giunta poco prima dei decolli, De Pinedo ordinò di lasciare gli ormeggi comunicando alla 192<sup>a</sup> Squadriglia di testa di regolare la velocità per permettere la compattazione della formazione subito dopo il decollo. Ciò, in particolare, era reso necessario dal fatto che il Suitghiol, dove erano ormeggiati, era molto vicino alla città di Costanza su cui lo stormo avrebbe dovuto volare compatto.

Gli aerei iniziarono i decolli alle ore 7:00. Alle ore 7:15 tutto lo stormo era già in assetto per il sorvolo della città che, grazie alle disposizioni impartite, vide il volo in formazione serrata. Due apparecchi da caccia rumeni si disposero ai lati dell'apparecchio di comando, compiendo continue acrobazie, e facendo ritorno solo al passaggio nello spazio aereo bulgaro.

---

<sup>290</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM, non datata.

Attraverso il *Riboty* De Pinedo comunicò a Roma che una perfetta formazione aveva lasciato Costanza in direzione di Istanbul e, in risposta, ricevette la richiesta di passaggio sulla cittadina di Balçık, presso la quale si trovava in quei giorni ospite la regina Maria. Fu quindi modificata la rotta e il sorvolo avvenne a quota 500 metri alle 8:25. Subito dopo fu impartito l'ordine di riprendere la “rotta magnetica 163<sup>o</sup>” verso il Bosforo che fu avvistato alle 9:40.

L'arrivo sul Bosforo dello stormo fu affiancato da una squadriglia di 5 aeroplani militari turchi in formazione che accompagnarono gli aerei italiani fino agli ormeggi. Dopo il sorvolo in formazione dello stretto lo stormo ammarò<sup>291</sup>. Furono effettuati i rifornimenti con la massima celerità e il personale sbarcò tutto alle 11:30.

Per una maggiore protezione degli idrovolanti contro il maltempo e non ripetere, quindi, l'esperienza di Costanza, a Istanbul furono acquistati 6 mila metri di cavo resistente con cui poter realizzare un maggior ancoraggio. Le perfette condizioni climatiche resero comunque inutile tale acquisto e il cavo fu quindi restituito al venditore.

Nel giorno di permanenza, come avvenne in precedenza anche con gli ufficiali rumeni, furono invitati piloti dell'aeronautica turca ad eseguire «voli di propaganda» con gli apparecchi del 91° Gruppo<sup>292</sup>.

#### **1.10.g 16 giugno 1929: Istanbul – Atene.**

Dopo aver considerato le informazioni fornite dal prof. Eredia con i bollettini meteorologici, si decise per il decollo. Unica incognita, che comunque non destò preoccupazione, il possibile vento sul Mar di Marmara.

Come nel viaggio di andata, anche in quello di ritorno, si registrò l'insistenza dell'ambasciatore italiano ad Atene per far ammarare lo stormo al Falero. Questa volta la proposta fu accettata.

Quella posizione avrebbe infatti permesso maggiori opportunità di propaganda, cosa che mancò nel viaggio di andata anche per la concomitante cerimonia del giuramento del Presidente della Repubblica greca. Per ragioni di sicurezza, fu comunque deciso che gli idrovolanti avrebbero fatto solo una tappa presso Falero per poi stazionare ad Eleusi.

Lo stormo decollò da Istanbul dalle ore 06.00 alle 06.15, anticipati di 45 minuti dal sottosegretario e dai velivoli con autorità e giornalisti. Il velivolo n. 2 del Reparto Speciale fu costretto ad ammarare per la rottura di un'elica ma non necessitò di assistenza e, dopo la manutenzione in proprio, ripartì. Anche il 192-4 del capitano Docimo fu costretto ad ammarare e anch'esso segnalò di non aver necessità di assistenza al 192-5 del sottotenente Uicich che si era staccato dalla formazione per seguire il collega di squadriglia in difficoltà. Ripartì poco dopo riprendendo la propria posizione nella formazione.

La tappa si rivelò la più faticosa non solo per via del doppio decollo e del doppio ammaraggio ma anche perché dall'arrivo a Falero alle 10.45, fino alla partenza per Eleusi

---

<sup>291</sup> Partenza 07:00, ammaraggio 10:05, per un totale di 185'. Altezza 800 metri. Tempo totale di volo 190' ad una altezza di 1000 m. USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone Briganti Alberto, Libretto di volo.

<sup>292</sup> USAM, Memorie storiche, b. 16. f. 69, Diari storici del 91° Gruppo Autonomo Bombardamento Marittimo.

alle 17.30<sup>293</sup>, gli equipaggi rimasero a bordo. Ufficialmente tale decisione fu presa perché «non si ritenne conveniente provvedere agli sbarchi per restare a terra per poco tempo»<sup>294</sup>. In realtà, la motivazione per una così estenuata permanenza a bordo di tutti gli uomini, per circa sette ore, possiamo trovarla in ciò che De Pinedo relazionò su questa penultima tappa della crociera.

Il generale, oltre a non riscontrare affatto una maggiore partecipazione di spettatori rispetto a quanto avvenuto nel viaggio di con l'arrivo ad Eleusi, nonostante la maggiore vicinanza e il più facile raggiungimento dalla città di Atene, sembrerebbe essere stato colpito da quanto riferitogli dall'ufficiale della base lì istituita per la crociera, capitano Cavallarin. Questi, infatti, riferì al Sottocapo di Stato Maggiore che mentre le autorità politiche furono molto cordiali, gli ufficiali si mostrarono molto freddi nei suoi confronti. Su indicazione dell'addetto aeronautico, inoltre, Cavallarin suggerì che era consigliabile di far vestire abiti borghesi ai sottufficiali che avrebbero eventualmente girato per la città perché l'ambiente non era favorevole agli italiani, specialmente dopo la visita del re nel Dodecaneso<sup>295</sup>.

Come in altre occasioni, rileviamo come Balbo giudicò in maniera diversa l'accoglienza e il cerimoniale preparato in occasione dell'arrivo ad Atene dove egli vide «dietro i cordoni militari, [...] una gran folla di greci che acclama»<sup>296</sup>.

Gli equipaggi sbarcarono dai propri idrovolanti solo dopo l'arrivo a Eleusi e aver fatto i previsti rifornimenti. Erano le 21 circa ed erano stati a bordo praticamente per più di sedici ore consecutive.

Balbo, durante la sua permanenza nella città, fu ricevuto dal Presidente della Repubblica greca per poi recarsi in visita alla comunità italiana in loco. Restò al Falero e il suo S.55 non raggiunse il resto dello stormo a Eleusi. Da lì ripartì il 18 direttamente per Taranto<sup>297</sup>. De Pinedo, diversamente, ebbe un incontro con il capo del governo Venizelos. Nell'occasione gli fu chiesto consiglio sull'assetto da dare all'aviazione per la marina in un'ottica di futuro conflitto con la Turchia, che proprio Venizelos riteneva l'unico scenario possibile per il futuro. Il generale italiano consigliò l'acquisto di grandi idrobombardieri come quelli con cui fu realizzata la crociera e di caccia da porre a difesa di punti di particolare delicatezza. Queste scelte, a parere di De Pinedo, si attagliavano bene alla conformazione geografica della Grecia e, come evidenziò nella sua relazione<sup>298</sup>, venivano proposte per aprire all'industria italiana il mercato ellenico su cui operavano francesi e inglesi<sup>299</sup>.

In occasione della duplice tappa in Grecia, il governo ellenico conferì delle onorificenze. Balbo fu insignito del Gran Cordone del Salvatore, mentre De Pinedo fu insignito della stessa onorificenza di Teruzzi e dell'ammiraglio Bernotti, semplici passeggeri, con il Gran Cordone della Fenice. Il generale Rovere e il colonnello Pellegrini, infine, furono nominati Grande Ufficiale del Salvatore. L'ambasciatore italiano ad Atene, in attesa di una

---

<sup>293</sup> Partenza da Istanbul per Atene alle ore 06:10, ammaraggio 10:40, per un totale di 270'. Altezza 1200 metri. Partenza da Atene-Falero per Atene-Eleusi alle ore 17:20. Ammaraggio 17:30, per un totale di 10'. Altezza 500 metri. USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Briganti Alberto, Dati desunti dal libretto di volo del generale Briganti Alberto.

<sup>294</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM, non datata.

<sup>295</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM, non datata.

<sup>296</sup> I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., p. 185.

<sup>297</sup> USAM, Miscellanea, carte e documenti personali, Italo Balbo, Libretto di volo.

<sup>298</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM, non datata.

<sup>299</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM.

definizione più accurata per uno scambio di onorificenze con il governo locale, in fase di ricomposizione, caldeggiò comunque la nomina a Grand'Ufficiale dell'ordine di SS. Maurizio e Lazzaro per un funzionario del Ministero degli Esteri greco, Spiro Saltafera, che si era particolarmente distinto per il buon fine del passaggio della crociera aerea in Grecia<sup>300</sup>.



Fotografia n. 16: il cacciatorpediniere *Palestro* in navigazione. Nell'aprile del 1928 effettuò due missioni di ricerca idrovolanti in avaria giungendo fino a Tripoli. Nel 1929 fu inviato in missione in acque turche e nel Mar Nero approdando a Costantinopoli, Varna, Odessa, Costanza e Falero. Cacciatorpediniere - cl. "Palestro" (Cantiere Orlando, Livorno), Varato il 23 marzo 1919, affondò per siluramento nel basso Adriatico il 22 settembre 1940. (Fonte: Fototeca Ufficio Storico Stato Maggiore Marina).

#### **1.10.h 18 giugno 1929: Atene – Taranto.**

Il tempo previsto, pur non essendo dei migliori, non destava preoccupazioni. Le operazioni preliminari avviate alle 4, furono ultimate alla 5.30. Alle 5.45 iniziarono i decolli che si conclusero dieci minuti dopo. Subito dopo la partenza il 191-4 del tenente Corrado ritornò all'ormeggio per una perdita dal serbatoio. Il Comandante il 2<sup>o</sup> ammarò per sincerarsi delle condizioni e poi rientrò in formazione, mentre il 191-4 riprese la sua posizione nello stormo solo dopo aver raggiunto gli ormeggi a Taranto.

La formazione viaggiò ben compatta tanto che lo stesso generale de Pinedo si congratulò via radio con tutti i capi squadriglia. Ancora, in vista di Taranto: «Capi squadriglia –

---

<sup>300</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Italia 1929, b.1299, f. Aviazione.

bellissima e perfetta formazione stop De Pinedo». Poi, si rivolse ai reparti di supporto della Regia Marina:

Regio Esploratore Riboty, Regio Cacciatorpediniere Calatafimi, Monzambano, Curtatone e Palestro ai Comandanti ed agli equipaggi della regia Marina che così efficacemente hanno collaborato al buon successo della crociera, al termine di essa invio cordiale ringraziamento apprezzando le fatiche e i disagi da loro così volenterosamente sostenuti ed auguri di buona fortuna stop De Pinedo<sup>301</sup>.

Tra le 10.00 e le 10.10 lo stormo ammarò nelle acque del Mar Piccolo di Taranto<sup>302</sup>. Il 170-5 del tenente Fusco, a causa dell'eccessiva velocità con cui impatto con l'acqua, ruppe lo scafo, senza ulteriori conseguenze. De Pinedo indicò nella stanchezza l'errore umano dell'incidente.

### **1.10.i 19 giugno 1929: Taranto – Orbetello.**

Era previsto tempo variabile, soprattutto sulla Calabria. Decolli dalle ore 06.20 fino alle 06.35. Dalle 07.05 alle 07.45 fu sorvolata la terraferma poi, raggiunto il Tirreno, i velivoli si posizionarono nella consueta formazione. Passaggio su Roma alle 10.15 con circa 50 minuti di volo su terraferma a quota 500 metri. Poi di nuovo sul mare fino ad Orbetello. Poco prima di atterrare, il generale De Pinedo, ancorché non fu il comandante della formazione, ringraziò i suoi equipaggi:

a tutti i capisquadriglia nel volo conclusivo della crociera eseguita con tanta maestria, disciplina e precisione, invio al Comandante lo Stormo ai Comandanti di Gruppo e di Squadriglia et piloti il mio saluto e il mio grazie stop De Pinedo<sup>303</sup>.

Alle 13.30 tutti gli equipaggi erano a terra<sup>304</sup>. Quest'ultima fu la tappa più lunga della crociera. Italo Balbo non vi partecipò. Il sottosegretario con il suo S.55 raggiunse Taranto il 18 e, lo stesso giorno, con il velivolo terrestre A.160, volò le tratte Grottaglie-Foggia e Foggia-Roma Centocelle<sup>305</sup>. Il 19 andò, con un S.59, a salutare lo stormo a Orbetello, dove tornò il giorno successivo per il saluto di Mussolini. Il duce, con un motoscafo, passò in rassegna tutti gli equipaggi.

Il 21 fu la volta del re che giunse in macchina da Roma e, lo stesso giorno, lo stormo fu sciolto su ordine del sottosegretario.

---

<sup>301</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM.

<sup>302</sup> Partenza 06:10, ammaraggio 11:00, per un totale di 290'. Altezza 1000 metri. USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Briganti Alberto, Libretto di volo.

<sup>303</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM.

<sup>304</sup> Partenza 06:30, ammaraggio 11:30, per un totale di 300'. Altezza 1600 metri. Taranto-Orbetello. USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Briganti Alberto, Dati desunti dal libretto di volo del generale Briganti Alberto.

<sup>305</sup> USAM, Miscellanea, carte e documenti personali, Italo Balbo, Libretto di volo.

## 1.11 Riflessioni e considerazioni sulla crociera aerea del Mediterraneo orientale

La Crociera Idrovolanti Mediterraneo Orientale, come da denominazione ufficiale, fu priva di particolari difficoltà di navigazione: le tappe più lunghe da Taranto ad Atene ed da Atene a Costantinopoli erano già percorse bisettimanalmente da apparecchi di linea civile. I voli, inoltre, furono svolti sempre in vista di costa e le traversate in mare aperto furono in realtà di assai breve durata<sup>306</sup>. Questo non toglie, chiaramente, il merito di aver effettuato un volo di massa che, a distanza di un solo anno dal precedente, ne quasi raddoppiò il numero di chilometri percorsi, seppur con circa la metà del numero di velivoli.

Le prime considerazioni sulla crociera furono quelle di De Pinedo, con una corposa relazione che risultò molto preziosa anche in vista dei successivi voli di massa svolti sull'Atlantico. In essa confermò, innanzitutto, la necessità di avere imbarcazioni quali basi navali che potessero spostarsi con materiali e parti di ricambio, che fornissero il supporto meteorologico e che provvedessero al recupero degli apparecchi avariati.

Per il futuro, scrisse ancora il generale, sarebbe stato preferibile riportare il numero del velivolo anche sulla prora per una più immediata identificazione. Indicò, quindi, la necessità di avere delle amache a bordo, soprattutto per il personale di guardia e una tenda protettrice dai raggi solari<sup>307</sup>.

Nei rapporti con le autorità e le popolazioni incontrate durante la crociera, oltre a quanto già specificato nell'analisi delle diverse giornate, De Pinedo ebbe l'impressione generale che i governi avessero fatto del loro meglio per riservare un'accoglienza particolarmente cordiale anche quando le popolazioni «per abitudine di indolenza ed inerzia»<sup>308</sup> non parteciparono al ricevimento generale dei trasvolatori. Indicazioni che non trovano riscontro con quanto scrissero i giornalisti e lo stesso Balbo nel suo *Da Roma a Odessa*<sup>309</sup>, tutti molto più inclini a parlare di grandi masse inneggianti.

A parere del generale italiano, le possibilità commerciali e industriali aeronautiche nei paesi attraversati erano grandissime e da perseguire con costanza e fermezza, agendo, senza specificare meglio come, verso gli uomini di governo.

La crociera era stata compiuta in 37 ore e 35 minuti per una distanza di 5300 km a fronte dei 4667 previsti. La velocità media fu di 140,882 km/h. Nei commenti generali l'ufficiale italiano scrisse che l'esperienza risultò proficua per la navigazione in formazione, per l'utilizzo di basi occasionali, per l'autonomia dei singoli in aria e in acqua e per assistenza reciproca degli apparecchi. L'apparecchio S.55, a suo parere, confermò le belle qualità generali che aveva precedentemente dimostrato, capace di decollare normalmente anche con carico maggiorato. Robusto e resistente nelle manovre in acqua, di facile gestione negli ormeggi e nei rifornimenti e in grado di mantenere permanentemente una guardia all'interno. I motori diedero buonissima prova, confermando le belle doti già ampiamente dimostrate in precedenza.

I piccoli inconvenienti, notò ancora De Pinedo, si verificarono sempre nelle fasi di decollo o di ormeggio. Ipotizzando un impiego in guerra ciò avrebbe permesso di non perdere aerei lontani dalle basi. Gli accessori di bordo si dimostrarono completi e

---

<sup>306</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 5, f. 36, Crociera idrovolanti Mediterraneo orientale, Relazione del capitano di corvetta Pietro Sandrelli datata 27 giugno 1929.

<sup>307</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM, non datata.

<sup>308</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM, non datata.

<sup>309</sup> Cfr. I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit.

rispondenti alle esigenze della crociera, ma in guerra sarebbe occorsa strumentazione che avrebbe permesso una navigazione stimata e non osservata. Era necessario, invece, migliorare la strumentazione radiotelegrafica e considerare indispensabili le condizioni marinesche.

L'esame generico dei risultati consentì a De Pinedo di giudicare come la crociera dimostrò ampiamente la possibilità di spostamento rapido, ordinatamente e in perfetta efficienza per più giorni consecutivi, di un imponente complesso di forze da idrobombardamento nei mari adiacenti alla patria e considerò lo studio della crociera come ottima guida per la manovra di guerra. Il Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica concluse la sua relazione auspicando la realizzazione di crociere anche con aerei terrestri considerando, nel contempo, che non essendo possibile trovare all'estero aeroporti capaci di ospitare un gran numero di velivoli, le crociere dovevano essere svolte all'interno della nazione<sup>310</sup>.

Non entrando nel merito dei giudizi e delle conclusioni esposte dal pilota italiano, e limitandoci ai dati relativi all'esperienza fornita dal volo in analisi, possiamo considerare, innanzitutto, che si contarono nove incidenti di cui due al decollo, entrambi di Collalti, sette durante la navigazione, rispettivamente Sordi, Cudugnello, Boer, Uicich, Aliboni, Docimo e Corrado, e un incidente, quello di Fusco, avvenne in ammaraggio. Quindi, solo circa il 30% degli incidenti avvenne in decolli o ammaraggi.

In questi nove incidenti in quattro occasioni, Sordi, Boer, Aliboni e Docimo, intervenne la squadra navale di supporto. Solo il velivolo di Boer fu trainato via mare, mentre gli altri riuscirono tutti a decollare dal punto di ammaraggio.

Tra gli incidenti, in due occasioni fu necessario sostituire il motore, mentre in un caso fu necessario sostituire l'idrovolante.

La tappa più lunga fu quella finale, interamente svolta sul territorio nazionale. Ciò rende conto del fatto che, tralasciando altre finalità, un addestramento militare di volo in massa sarebbe stato possibile e probabilmente più efficace proprio attraverso percorsi combinati marini e terrestri nazionali.

La crociera aerea del Mediterraneo orientale ebbe importanti effetti nell'ambito delle gerarchie e delle carriere militari, ma soprattutto per il futuro della forza armata aerea. Il generale Francesco De Pinedo, al termine dell'esperienza mediterranea, presentò le sue dimissioni dall'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica. Queste furono accolte il 25 agosto 1929 e, in pari data, fu collocato a disposizione del ministro. Al suo posto fu nominato il generale di brigata Giuseppe Valle<sup>311</sup>. Proprio sulle dimissioni del Sottocapo di Stato Maggiore occorre soffermarsi, sia perché esse furono strettamente legate anche alle crociere aeree, sia perché privarono la Regia Aeronautica del suo uomo di maggior esperienza e, probabilmente, di maggior carisma. Balbo, per la realizzazione dei voli di massa ebbe necessità dell'operato di De Pinedo e, inizialmente, ne fu ammiratore. Lo stesso gerarca, dopo l'allontanamento del suo Sottocapo, diede la più sincera giustificazione di tale allontanamento indicando che De Pinedo era il miglior pilota in Italia e forse nel mondo, aggiungendo, però, che «non c'è posto per noi due sotto la stessa carlinga»<sup>312</sup>.

Il loro rapporto si incrinò in maniera evidente e forse irrimediabilmente già quando Balbo decise, poco prima della partenza della crociera, di assegnarne il comando al colonnello

---

<sup>310</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM.

<sup>311</sup> B.U. 1929, dispensa 35 del 31 agosto.

<sup>312</sup> ACS, SPD, CR, b. 51, 278/R, sotto fascicolo 4. Cfr. G. Rochat, *Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, Utet, Torino 2003, pp. 80-81.

Aldo Pellegrini. La scelta fu giustificata con il numero degli aerei partecipanti, assimilabile ad uno stormo, più che ad una brigata, per il quale era previsto il comando di un colonnello e non di un generale di brigata. Evidente scusa, dal momento che egli, generale di squadra aerea, comanderà un numero inferiore di velivoli nelle crociere atlantiche variandone la sola denominazione: «Squadra Atlantica».

La situazione tra i due, già incrinata, precipitò quando Balbo, al rientro dalla crociera del Mediterraneo orientale impedì a De Pinedo di effettuare un nuovo raid solitario, facendo delle velate illazioni sui fondi recuperati per quella nuova impresa. Era evidentemente un pretesto e De Pinedo, presentando le sue dimissioni dall'incarico, ne fece nota di spiegazioni anche a Mussolini.

Il generale considerò la lettera ricevuta da Balbo relativa ai fondi americani raccolti, come l'ultimo atto di una spiacevole situazione. Nella sua lettura di ciò che avvenne richiamò, quindi, anche la crociera svolta:

Nella crociera del Mediterraneo orientale, da me personalmente organizzata e diretta, è stato deliberatamente messa a tacere ogni mia opera, attribuendo altrui ogni merito e tacendo quasi perfino la mia presenza, ora io non ho alcuna ragione di fare di più di quanto mi aspetti e di non dare ad altri il merito di quanto altri abbiano fatto, ma non posso sentirmi personalmente offeso o diminuito se di quello che ho fatto appunto io, e non per mio desiderio ma per ordine superiore, il merito mi debba esser tolto<sup>313</sup>.

Ancora,

durante la crociera stessa molte volte non mi è stata data la precedenza che mi spettava, spesso ponendomi perfino talvolta all'ammiraglio Bernotti e una volta anche all'onorevole Polverelli<sup>314</sup>,

durante la crociera, ad Odessa, S.E. Balbo mi ha pubblicamente trattato in modo offensivo per una questione militare nella quale avevo tenuto il contegno più moderato ed equilibrato possibile<sup>315</sup>.

Dalla crociera da poco conclusa, la disamina del generale si ampliò nel contesto generale della forza armata aerea:

[...] quando nel novembre u.s. ho assunto l'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore con le funzioni di Capo di Stato Maggiore ho trovato aeronautica in condizioni di gravità dal punto di vista della efficienza bellica, tali che non possono essere sanate in breve tempo [...] con grande sforzo si può riuscire a mettere insieme, per una crociera, uno stormo di idrovolanti, o per un'esercitazione di armata aerea, una quindicina di squadriglie [...] ma la efficienza

---

<sup>313</sup> ACS, SPD, CR, b. 54, f. 278, Francesco De Pinedo, Promemoria personale per il Capo del Governo allegato alla lettera 22 agosto 1929; USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, De Pinedo, Medaglie d'Oro, b. De Pinedo, f. 4, Documenti donati da Fulco De Pinedo, Promemoria personale per il Capo del Governo allegato alla lettera 22 agosto 1929.

<sup>314</sup> ACS, SPD, CR, b. 54, f. 278, Francesco De Pinedo, Promemoria personale per il Capo del Governo allegato alla lettera 22 agosto 1929; USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, De Pinedo, Medaglie d'Oro, b. De Pinedo, f. 4, Documenti donati da Fulco De Pinedo, Promemoria personale per il Capo del Governo allegato alla lettera 22 agosto 1929.

<sup>315</sup> ACS, SPD, CR, b. 54, f. 278, Francesco De Pinedo, Promemoria personale per il Capo del Governo allegato alla lettera 22 agosto 1929; USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, De Pinedo, Medaglie d'Oro, b. De Pinedo, f. 4, Documenti donati da Fulco De Pinedo, Promemoria personale per il Capo del Governo allegato alla lettera 22 agosto 1929.



bellica dell'Aeronautica è ben diversa cosa [...] non vi sono i tipi sperimentali più urgenti. Né si può gettare la colpa di tale stato di fatto a chi prima di me reggeva l'incarico di Capo di Stato Maggiore [...]. La colpa di tutto ciò è precisa. L'Aeronautica Militare è un organismo militare squisitamente tecnico; per essere eccipiente, esso deve essere governato da un pensiero militare profondamente competente nel campo dell'impiego e della tecnica, profondamente coerente e mediata, che sappia con azione costante, perseverante è [...] realizzare una forza effettiva pronta e solida e senza clamore [...]. Per formare un generale ci vogliono molti anni [...]<sup>316</sup>.

Chiari riferimenti, questi ultimi, alla promozione di Balbo al grado apicale. Le critiche verso il sottosegretario continuarono:

intanto non ci sono ancora i tipi di apparecchi necessari per l'immediato futuro, perché, le migliori energie intellettuali e industriali della tecnica aeronautica sono state impegnate nei preparativi per la Coppa Schneider; «all'estero, invece, la preparazione militare è seria ed effettiva [...] il Morane 222 è salito a 7000 metri in 12 minuti, il Dewoitine 27 ha sviluppato una velocità di 310 km/h, mentre noi non ne abbiamo nessuno<sup>317</sup>.

Secondo quest'analisi Balbo basò la sua fama personale su due modelli superati: il primo era l'idrovolante Savoia Marchetti 55 con il quale fece i suoi più famosi voli; il secondo modello comprendeva la serie degli idrovolanti Macchi, con la quale si puntava alla realizzazione dei record. Diversamente, fuori i confini nazionali, gli inglesi e i tedeschi, stavano sviluppando i più veloci caccia monoplano, pesantemente armati, come gli Spitfire, gli Hurricane e i Messerschmitt, mentre gli italiani disponevano dei Fiat Cr.32 e Cr.42, assai maneggevoli ma molto più lenti e ormai superati<sup>318</sup>.

Al di là delle critiche di De Pinedo, possiamo rilevare come la situazione interna alla forza armata intorno al 1930 era, comunque, molto grave. Le squadriglie furono ridotte a sei apparecchi senza riserve, cioè praticamente dimezzate di forza, e gli aerei in efficienza si ridussero a poche centinaia. In alcune specialità del bombardamento fu addirittura sospesa ogni attività per carenza di materiali. In questo clima, nel 1932, lo Stato Maggiore avvisò che senza lo stanziamento immediato di mezzo miliardo di lire per spese straordinarie, l'Aeronautica sarebbe potuta entrare in guerra con un numero complessivo di mille aerei, nessuna riserva, in grado, quindi, di sostenere solo pochi giorni di attività bellica<sup>319</sup>.

Il risultato dell'appello di De Pinedo a Mussolini si sostanziò con la scelta del duce a favore di Balbo e, quindi, con il perseverare nella direzione della politica dell'apparire: ancora nuove crociere.

Il collocamento in ausiliaria di De Pinedo, come da carteggio della Polizia Segreta, produsse una «pessima impressione»<sup>320</sup> negli ambienti aeronautici, così come, in una nota del 23 settembre 1932 della Segreteria Particolare del duce, venne chiaramente indicato il

---

<sup>316</sup> ACS, SPD, CR, b. 54, f. 278, Francesco De Pinedo, Promemoria personale per il Capo del Governo allegato alla lettera 22 agosto 1929; USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, De Pinedo, Medaglie d'Oro, b. De Pinedo, f. 4, Documenti donati da Fulco De Pinedo, Promemoria personale per il Capo del Governo allegato alla lettera 22 agosto 1929.

<sup>317</sup> ACS, SPD, CR, b. 54, f. 278, Francesco De Pinedo, Promemoria personale per il Capo del Governo allegato alla lettera 22 agosto 1929; USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, De Pinedo, Medaglie d'Oro, b. De Pinedo, f. 4, Documenti donati da Fulco De Pinedo, Promemoria personale per il Capo del Governo allegato alla lettera 22 agosto 1929.

<sup>318</sup> Cfr. C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., pp. 196-197.

<sup>319</sup> Cfr. G. Rochat, *Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, cit., p.132.

<sup>320</sup> ACS, SPD, CR, b. 54, f. 278, Francesco De Pinedo.

fatto che il provvedimento della sua non idoneità alla promozione al grado di generale di squadra aerea non incontrò la simpatia degli aviatori<sup>321</sup>.

La crociera aerea del Mediterraneo orientale fu l'ultimo elemento che portò alla irreparabile frattura tra le due principali cariche aeronautiche e, come diretta conseguenza, la frattura si estese all'interno della giovane forza armata aerea. Anche il personale della crociera, infatti, come è possibile leggere dalla documentazione prodotta, fu in evidente difficoltà:

il 91° Gruppo Autonomo Bombardamento Marittimo ha preso parte alla aerocrociera del Mediterraneo Orientale agli ordini del generale De Pinedo, facendo parte dello stormo al comando del colonnello Pellegrini<sup>322</sup>.

Sembrerebbe che il Comandante del 91°, nelle memorie storiche del suo reparto, abbia voluto specificare, non senza difficoltà e imbarazzi, la distinzione tra chi emanò gli ordini e chi deteneva il comando. Una distinzione, questa, che oltre ai rapporti interpersonali, creò una delicatissima frattura del principio dell'unicità del comando, rendendo difficile l'individuazione delle responsabilità individuali.

Alcuni giorni dopo, con decorrenza dal 1° dicembre 1929, il generale Francesco De Pinedo, fu nominato addetto aeronautico presso la regia ambasciata d'Italia a Buenos Aires<sup>323</sup>, sostituendo un capitano, Ludovico Censi.

Solo dopo l'allontanamento di De Pinedo<sup>324</sup>, come avvenne in occasione del rientro dalla prima crociera aerea, giunsero le onorificenze e promozioni: il colonnello Aldo Pellegrini fu promosso al grado di generale di brigata e «l'onorevole generale dottor Italo Balbo, deputato al Parlamento» cessò dalla carica di sottosegretario e fu nominato Ministro per l'Aeronautica. Non fu una singola promozione, ma una generale riorganizzazione di vertice che risulterà atipica. Sotto il profilo costituzionale, infatti, l'Italia fu governata dal 1922 al 1943 da un unico ministero Mussolini che subì nel tempo tanti rimpasti. Si può parlare di vari ministeri presi e dati ininterrottamente da Mussolini. Se si eccettua tale criterio di distinzione interna si può affermare che tra tutti questi ministeri quello nato dal rimpasto del 12 settembre 1929 fu probabilmente non solo il più ricco di titolari effettivi dei vari dicasteri ma anche quello più significativo e autorevole per il prestigio politico e le competenze tecniche dei suoi componenti. Dei ben otto dicasteri che Mussolini era venuto via via cumulando nella sua persona, ne mantenne solo uno, quello dell'Interno, mentre agli altri furono promossi i rispettivi sottosegretari: Grandi agli Esteri, Gazzera alla Guerra, Sirianni alla Marina e Balbo all'Aeronautica. L'ampiezza del cambiamento ai vertici ministeriali «fece parlare, tanto in Italia che all'estero, di una svolta e che il rimpasto fosse il preludio di una liberalizzazione del regime»<sup>325</sup>. Sta di fatto che, seppur all'interno di una complessa riorganizzazione, possiamo serenamente ipotizzare che l'eco del successo di due crociere aeree di massa sul *Mare Nostrum* abbiano sicuramente avuto un importante peso nella scelta di Mussolini. Del resto, a differenza di quanto avverrà successivamente con la crociera aeree atlantiche, il duce non aveva necessità di nutrire

---

<sup>321</sup> ACS, SPD, CR, b. 54, f. 278, Francesco De Pinedo.

<sup>322</sup> USAM, Memorie storiche, b. 16. f. 69. Contiene i diari storici del 91° Gruppo Autonomo Bombardamento Marittimo.

<sup>323</sup> B.U. 1929, dispensa 48 del 30 novembre 1929.

<sup>324</sup> R.D., datato San Rossore 12 settembre 1929, e pubblicato sul G.U. Regia Aeronautica, pagina 1320 anno 1929.

<sup>325</sup> R. De Felice, *Mussolini il duce. Gli anni del consenso 1929-1936*, cit., p. 127-128.

verso Balbo sospetti e gelosie, il patto di pacificazione dell'ottobre 1922 si era ormai consolidato, e Balbo aveva dato prova di riscatto nei suoi confronti.

Ancora in termini di onorificenze, l'International League of Aviators offrì a Balbo il trofeo Harmon per l'anno 1929, un riconoscimento che veniva assegnato annualmente ad un aviatore che si fosse particolarmente distinto. Balbo, in risposta alla sua designazione, rispose che tale conferimento, che lo avrebbe accostato ai più noti assi dell'aviazione mondiale, costituiva un troppo alto riconoscimento e comunicò, quindi, che l'effettivo merito fosse da attribuire a Pellegrini, Comandante dello Stormo. De Pinedo, artefice della programmazione, dell'organizzazione e della concreta realizzazione della crociera, fu escluso anche dai momenti di convivio. Il trofeo fu assegnato effettivamente al generale Pellegrini e fu consegnata una grande medaglia d'oro al ministro Balbo<sup>326</sup>.

Il neo ministro dell'Aeronautica, al termine della crociera, scrisse anche dell'operato dei giornalisti. Secondo Balbo, questi parteciparono a tutte le vicende della crociera, alle sue fatiche e ai suoi rischi, si assoggettarono volentieri alla dura disciplina militare che vigeva a bordo e a terra durante le esercitazioni di questo genere, furono insomma, a suo giudizio, degli «ottimi camerati».

In conformità alle intenzioni del duce, aggiunte ancora il gerarca, vennero bandite dalla letteratura aeronautica della crociera «quelle gonfie e false retoriche» che avevano tanto imperversato nella prosa degli inviati speciali negli anni precedenti:

I giornalisti si sono attenuti ai fatti, alle cose realmente viste e vissute [...] ogni giornalista prescelto non rappresentava solo il proprio giornale ma un gruppo di altri quotidiani ad esso collegati cosicché tutta la stampa nazionale poté offrire al pubblico, in tutta la penisola, resoconti freschissimi e completi della crociera<sup>327</sup>.

Avremo modo di vedere come, proprio a partire da questa crociera, ma ancor più nelle successive, le «gonfie e false retoriche» assumeranno dimensioni tali da generare aspre critiche della rivista di Bottai «Critica Fascista».

Tra i resoconti giornalistici, appare significativo quello che pubblicò la «Rivista Aeronautica», periodico ufficiale della Regia Aeronautica che, prima di dare un enfatico e altisonante resoconto del volo di massa, in apertura scrisse: «Nel 1929 l'Ecc. Balbo organizzò e diresse il secondo volo di massa dell'aeronautica italiana. La crociera del Mediterraneo orientale e Mar Nero con apparecchi da bombardamento marittimo [...]»<sup>328</sup>, iniziando, probabilmente, a creare il mito delle «crociere di Balbo».

Gli scritti giornalistici sull'evento, inoltre, concorsero anche alla progressiva formazione del mito del duce, in consolidamento proprio in quegli anni. Al proposito, Balbo scrisse che, in visita alla sovietica Odessa, incontrò per le strade gruppi di giovani operai che, camminando, cantavano come in un addestramento premilitare italiano. Nella stessa occasione furono però i bambini ad impressionare il gerarca che raccontò come qualcuno di questi gridò verso i piloti italiani:

---

<sup>326</sup> Si veda per questo episodio C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 264.

<sup>327</sup> I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., p. 22.

<sup>328</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 5, f. 48, Raid e crociera. Giudizi della stampa straniera. Crociera del Mediterraneo Orientale e Mar Nero, «Rivista Aeronautica», n. 7 del luglio 1929, p. 1.

Mussolini! Il nome amato serve a questi fanciulli per qualificarci: siamo tutti “Mussolini” come ci direbbero “italiani”. Non c'è ira e dispetto. Il nome del duce pronunciato così dalle giovani generazioni russe ci dà la misura della sua popolarità in queste terre lontane<sup>329</sup>.

Anche in altre manifestazioni aeree del periodo si sfruttò l'occasione per concorrere a questo processo di mitizzazione. In Germania, ad esempio, lo «Hamburger Nachrichten», occupandosi di aeronautica italiana, scrisse come andasse identificata in Mussolini la forza motrice di questo vasto progresso e il riconoscimento di Italo Balbo quale suo braccio destro nel campo aeronautico. Balbo fu, quindi, oggetto di particolare attenzione perché, oltre agli incarichi politici, «spesso esercitò personalmente il pilotaggio». Anche il giornale nazionalista «Der Tag» celebrò con esaltazione l'impresa italiana, non senza una punta di amarezza per il tacito confronto con la Germania, la preparazione militare e la perfetta disciplina dell'Italia fascista<sup>330</sup>.

Osservando il fronte nazionale, la crociera fu innanzitutto causa di piccoli attriti con le altre forze armate. L'ammiraglio Bernotti, Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Marina, nella sua relazione non mancò di evidenziare come

tra il personale della Regia Aeronautica si va palesemente diffondendo la persuasione che la forza aerea possa vantaggiosamente sostituirsi alle forze navali per portare all'estero la bandiera della Patria, eseguendo le crociere in modo più rapido ed economico<sup>331</sup>.

Aggiungendo di ritenere «naturale che l'entusiasmo per il mezzo nuovo porti a qualche esagerazione e a confronti fuori luogo». L'ammiraglio, non mancò, quindi di sottolineare alcuni elementi negativi come l'approntamento dello stormo alla partenza, che richiedeva circa due ore per le operazioni d'imbarco del personale e dei bagagli. Questo, a suo dire,

confermava come non sia logico di fare assegnamento che nelle situazioni di guerra, in circostanze impreviste, possa risultare tempestiva la cooperazione ad azioni navali da parte di masse di velivoli moventi da stazioni terrestri. È vero che non occorrerebbe imbarcare i bagagli, ma non minor tempo sarebbe necessario per le bombe<sup>332</sup>.

Analoga osservazione fu suggerita per il tempo necessario a rifornire lo stormo, circa due ore anche per questa operazione. L'ammiraglio suggerì, quindi, di riflettere su come sia necessario «andare cauti nell'ammettere che masse di aerei, dopo aver eseguito una missione, possano rapidamente ripeterla ritornando alla base».

Bernotti evidenziò ancora come le lievi avarie che si verificarono a qualche apparecchio in volo non avessero influito in modo evidente sull'andamento della crociera, perché questa fu svolta con ottime condizioni di mare. Ciò permise ammaraggi in mare aperto e successive rapidamente ripartenze. Bernotti, però, proprio dall'esperienza della crociera trasse l'insegnamento secondo cui sarebbe stato necessario che gli apparecchi terrestri agissero sulla terra e quelli marittimi sul mare. Per cui, a suo parere, l'armata aerea, per quanto unita nel campo amministrativo, forzatamente si sarebbe dovuta sciogliere per

---

<sup>329</sup> I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., p. 128.

<sup>330</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 5, f. 48, Raid e Crociera, giudizio stampa estera, «Le vie dell'Aria», n. 3, aprile 1929.

<sup>331</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 5, f. 36, Crociera idrovolanti Mediterraneo orientale, Relazione del Sottocapo di SM Regia Marina ammiraglio Bernotti del 6 luglio 1929.

<sup>332</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 5, f. 36, Crociera idrovolanti Mediterraneo orientale, Relazione del Sottocapo di SM Regia Marina ammiraglio Bernotti del 6 luglio 1929.

l'impiego nei due campi operativi aereo-terrestri e aereo-navali: un chiaro riferimento alla lotta intestina nelle forze armate sulla dipendenza delle aviazioni ausiliare terrestri e marina. La crociera aerea del Mediterraneo non solo fornì diverse chiavi di lettura, in funzione del punto di vista aeronautico o marittimo o terrestre, ma fu elemento di attrito tra loro.

Ancora sull'azione svolta dalla crociera nell'ambito dei rapporti interforze, interessanti appaiono anche le considerazioni del capitano di corvetta Piero Sandrelli, partecipante come osservatore per la Regia Marina. Parlando della buona riuscita, questi non mancò di sottolineare come alle squadriglie degli S.55 fossero destinati i migliori piloti appartenenti all'aviazione ausiliaria della Marina ovvero provenienti, per la maggior parte, dai ruoli di quella forza armata. Erano piloti non nuovi alla speciale missione per aver partecipato anche alla crociera aerea dell'anno precedente<sup>333</sup>. Ad esso fece eco il capitano di vascello Luigi Miraglia<sup>334</sup> che specificò le maggiori capacità dei piloti provenienti dalla forza armata di mare, soprattutto perché ritenuti maggiormente in grado di portare a termine l'ammarraggio con l'aggancio al gavitello, rispetto a quelli provenienti dal Regio Esercito.

Gli ufficiali di Marina, nelle loro annotazioni, andarono comunque oltre i possibili aspetti di contrapposizione tra forze armate. Il capitano di vascello Luigi Miraglia<sup>335</sup>, ad esempio, si concentrò sugli idrovolanti S.55, giudicandoli buoni, ma con due gravi inconvenienti costituiti dal limitato plafond, che rendeva problematico il loro impegno in azioni diurne, e dalla limitata autonomia.

Fuori dagli aspetti tecnici, inoltre, lo stesso Miraglia espresse forti lamentele nei confronti del linguaggio – non meglio specificato – utilizzato da elementi non militari e giornalisti durante la crociera. Indicò come non inopportuno un richiamo alle rappresentanze diplomatiche e consolari intervenute. La sua lamentela più forte fu rivolta proprio nei confronti di queste ultime per il fatto che in taluni paesi, nella cerimonia degli inni nazionali, dopo l'inno del paese ospitante fu suonata *Giovinetza*, in luogo dell'inno nazionale italiano che era la *Marcia Reale*. E non mancò, infine, di critiche anche «gli altissimi capi politico-militari dell'Aeronautica», chiaro riferimento al sottosegretario Balbo, per aver dato un carattere di propaganda politico-personale alla crociera svalutando l'operato delle altre armi e creando, così, una pericolosa frattura all'indispensabile collaborazione<sup>336</sup>. L'attrito in corso con l'Esercito, invece, si palesò attraverso la più semplice partecipazione del suo personale ai voli di massa sul Mediterraneo: mentre la Marina inviò le sue massime autorità, il sottosegretario di stato nella prima e il sottocapo di stato maggiore nella seconda, l'Esercito si mantenne molto più distaccato, inviando in entrambe le circostanze un ufficiale generale, comandante di minori unità territoriali, nonostante, o forse proprio per, la presenza del generale Bonzani, già sottosegretario di stato della forza armata aerea, e ora a capo del Regio Esercito.

Sul piano amministrativo e poi commerciale, possiamo osservare che il preventivo di spesa della crociera, stilato in fase organizzativa, fu elaborato in funzione del fatto che alla

---

<sup>333</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 5, f. 36, Crociera idrovolanti Mediterraneo orientale, Relazione del capitano di corvetta Pietro Sandrelli datata 27 giugno 1929.

<sup>334</sup> USMM, b 2519, “Crociera Mediterraneo Orientale di velivoli S.55”, Relazione capitano di vascello Luigi Miraglia.

<sup>335</sup> USMM, b 2519, “Crociera Mediterraneo Orientale di velivoli S.55”, Relazione capitano di vascello Luigi Miraglia.

<sup>336</sup> USMM, b 2519, “Crociera Mediterraneo Orientale di velivoli S.55”, Relazione capitano di corvetta Piero Sandrelli

crociera avrebbero preso parte trentatré idrovolanti, centonovanta persone in volo circa e trenta persone alle basi per una durata ipotetica della missione di circa venticinque giorni<sup>337</sup>. Le spese per le attrezzature degli apparecchi furono calcolate in 33 mila lire, ovvero mille ad apparecchio; ancoraggi e ormeggi, 223 mila lire; missioni, vitto e alloggio, per il quale Balbo, come a voler indicare che non vi furono spese, scrisse che procedettero a delle «requisizioni»<sup>338</sup>, furono stanziati 1 milione e 400 mila di cui 1 milione distribuito agli ufficiali presso le basi per l'organizzare in loco; per i trasporti furono preventivate 900 mila lire e per la cancelleria e spese telegrafiche, 24 mila lire. Il preventivo totale fu di 2 milioni e 580 mila lire. In esso, come indicò De Pinedo, non furono annoverate le spese per l'acquisto degli idrovolanti, seppur commissionati proprio per la crociera aerea di massa, e quelle per ancoraggi e ormeggi, che furono considerate «recuperate» perché al rientro tale materiale sarebbe stato riutilizzato. Altre spese, quelle per essenze e lubrificanti e altro materiale di consumo, furono considerate di normale addestramento e quindi non a carico della crociera.

Dai rendiconti presentati dagli ufficiali presso le basi, unico dato consuntivo disponibile, si ricava che le spese totali nelle varie tappe estere furono di 1.197.473 lire, gli extra furono di 177.866 lire e le spese varie 56.162, per un totale speso presso le basi di 1.431.501<sup>339</sup>. Considerata tale cifra, sembrerebbe che vitto e alloggio furono pagati e non “requisiti”.

Per procedere ad una analisi accurata delle spese della crociera, occorre innanzitutto evidenziare come la documentazione reperibile è assai limitata, e spesso non si possono scindere dalle normali voci di spesa affrontate dalla forza armata aerea.

Anche volendo semplicemente comparare il bilancio complessivo della forza armata con le spese sostenute per questi eventi, il dato potrebbe rivelarsi poco significativo, soprattutto perché non terrebbe conto di eventuali benefici immateriali che fu in grado di produrre il volo di massa.

Un dato comunque evidente fu che, proprio negli anni in cui la forza armata aerea, sotto l'impulso del suo sottosegretario, iniziò a dedicarsi alle crociere, si ebbero anche diversi richiami sulla sua gestione amministrativa. Pur non potendo contabilizzare quanto profondamente incisero due crociere aeree di massa sul Mediterraneo, la gestione contabile della Regia Aeronautica per l'anno 1929 determinò un carteggio esplicativo tra Balbo e Mosconi, ministro delle Finanze. Balbo, inoltre, per via delle continue inadempienze del suo Ministero, fu convocato a colloquio anche con il presidente della Corte dei Conti. Questi, non riuscendo però a dirimere le controversie, dovette chiedere a Mussolini un'udienza congiunta<sup>340</sup>.

Dal punto di vista commerciale, si è spesso visto nelle crociere aeree un vettore attraverso il quale veicolare la conoscenza e il commercio estero degli aerei SIAI-Marchetti e dei motori Fiat e Isotta Fraschini e, più in generale, del prodotto dell'industria aeronautica italiana. Una valutazione difficile. Nel caso specifico della crociera del Mediterraneo orientale Balbo affermò con sicurezza che l'evento concorse alla vendita degli aerei italiani<sup>341</sup>, anche se la connessione tra i due momenti non risulta così evidente.

---

<sup>337</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM non datata.

<sup>338</sup> I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., p. 15-16.

<sup>339</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM senza data.

<sup>340</sup> ACS, SPD, CR, b. 54, f. 278/R, Italo Balbo.

<sup>341</sup> C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 263.

Come evidenziò il Consiglio di Amministrazione della SIAI al 31 dicembre 1928, il loro fatturato continuò ad essere in costante ascesa, confermando un andamento che si era andato definendo sin dal 1925<sup>342</sup>. Tale dato fu confermato anche dalla bilancia dell'«esportazione per l'estero di aeroplani e idrovolanti e loro parti»: i dati forniti dalla Confederazione Fascista degli Industriali, mostrano come per l'anno 1929 si ebbero delle vendite in linea con quelle degli anni precedenti mentre, per l'anno successivo, probabilmente a causa della crisi economica internazionale, si registrò una vertiginosa caduta<sup>343</sup>.

Negli anni precedenti alle crociere mediterranee, a occidente e a oriente, già erano avviati rapporti economico-commerciali con i paesi presso i quali ammararono gli idrovolanti italiani tra il 1928 e il 1929. La Russia, ad esempio, già dal 1922 aveva acquistato una quarantina di aerei Balilla Ansaldo e trenta Savoia 16, nel 1922-23 un numero imprecisato di FBA, aerei Savoia costruiti su modello austriaco, nel 1927-28, proprio prima delle crociere, un motore Isotta Fraschini, un motore A25 Fiat e due aeroplani caccia CR.20 della Fiat. Da luglio 1927 era stata avviata dall'ingegnere Luigi Capè, consigliere delegato della SIAI, la stipula con il governo sovietico per la realizzazione a Berdiansk, sul mare di Azov, di un'officina di costruzioni idrovolanti Savoia<sup>344</sup>. La notorietà dei prodotti aeronautici italiani era già elevata all'estero per effetto dei molteplici raid e dei record conquistati e sin dal 1925 si realizzarono numerose commesse per gli S.55, soprattutto per il grande interessamento che stavano dimostrando paesi stranieri come Turchia, Romania, Russia e Spagna<sup>345</sup>. In tale ambito, occorre segnalare che prima di Balbo, furono le stesse società private a pensare alla realizzazione di «crociere di esibizione» finalizzate all'esportazione del prodotto aeronautico italiano. E' il caso, ad esempio, della SIATAM, Società Italiana Armamenti Terrestri Aeronautici Marittimi con sede a Milano, che, proprio per mostrare il proprio prodotto, nel giugno 1927 cercò di organizzare una crociera di tre velivoli nell'Europa nord-orientale<sup>346</sup>.

Se queste statistiche forniscono indicazione di un non stretto legame tra voli di massa e commercio estero di materiale aeronautico italiano, resta, comunque, il dubbio che senza le crociere il dato delle esportazioni del periodo avrebbe potuto subire una flessione, come testimoniò per altro il consigliere delegato della SIAI Capè. Questi, infatti, parlò di una positiva impressione suscitata dagli apparecchi italiani e della conseguente influenza esercitata sulle trattative che erano in sospenso per l'ordinazione di dodici S.62 dalla Turchia e dodici S.59 bis con motore "Asso" dalla Romania, e per l'apertura di nuove trattative, a condizioni migliori delle precedenti, per la creazione in Russia di una succursale della SIAI, con una ordinazione assicurata di centoventi S.62<sup>347</sup>. Come visto, però, si trattava di accordi avviati già nel 1927, ovvero in un periodo antecedente a quello dei voli di massa e, soprattutto, nelle stesse indicazioni fornite da Capè non compariva proprio il velivolo di cui si stava dando dimostrazione con la crociera del Mediterraneo orientale, l'S.55.

---

<sup>342</sup> Archivio Privato Elena Zeni, Relazione generale fine anno 1928, datata 31 dicembre 1928.

<sup>343</sup> Confederazione fascista degli industriali, *L'industria dell'Italia fascista*, cit., p. 269.

<sup>344</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Russia 1929, b.1557, f. Aviazione.

<sup>345</sup> Cfr. W. Coldebella, «*La nascita e lo sviluppo dell'industria aeronautica in Italia: il caso della SIAI-Marchetti (1915-1945)*», cit., p. 172.

<sup>346</sup> MAE, DGAC, 1927, b. 42, f. 21, Crociera Roma-Varsavia-Helsingfors (via Stoccolma-Copenaghen).

<sup>347</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 5, f. 36, Crociera idrovolanti Mediterraneo orientale, Relazione del capitano di corvetta Pietro Sandrelli datata 27 giugno 1929.

Ancora con riferimento ai possibili effetti commerciali della crociera, oltre alle indicazioni di Capè, alcuni segnali giunsero anche dalla Turchia. L'ambasciatore italiano Orsini, il 1° settembre 1929, comunicò<sup>348</sup> al Ministero degli Affari Esteri italiano di un colloquio con il suo omologo turco secondo il quale la forza armata aerea aveva deciso per l'acquisto dei Savoia italiani. Orsini comunicò che ne sarebbero stati ordinati dodici e che il numero avrebbe probabilmente raggiunto le sessanta unità. Secondo il colloquio, la decisione turca era stata presa sia per il successo della «crociera guidata da S.E. Balbo, sia per la profonda amicizia data al popolo turco con l'offerta dei due cacciatorpedinieri tipo *Dardo*»<sup>349</sup>. Nel conseguente carteggio tra il Ministero degli Affari Esteri italiano e il Ministero dell'Aeronautica fu omessa l'offerta dei cacciatorpedinieri attribuendo, quindi, alle sole gesta di Balbo la decisione turca.

I numeri indicati dall'ambasciatore Orsini non si concretizzarono. Eventuali contratti sottoscritti nell'ultimo trimestre del 1929 avrebbero sortito effetti nel 1930, anno in cui la Confederazione Fascista degli Industriali comunicò un'esportazione complessiva di aeroplani e idrovolanti di sole nove unità<sup>350</sup>. Sembra, quindi, che anche le altre nazioni utilizzarono i voli di massa italiani più sul piano comunicativo che per effetti concreti.

In esito alle diverse esperienze illustrate, non possiamo indicare un collegamento certo e definitivo nel rapporto tra la realizzazione delle crociere aeree di massa sul Mediterraneo e le vendite di idrovolanti italiani all'estero. Nel complesso, però, riteniamo che la funzione pubblicitaria svolta dai voli di massa, considerati gli andamenti di vendita di lungo periodo o, in maniera più incisiva, la funzione di vettore nella sottoscrizione dei contratti di acquisto da parte paesi esteri, considerata l'assenza di particolari picchi di vendita negli anni delle crociere, debba essere fortemente ridimensionata rispetto ai clamori che su questi fattori creò il sottosegretario e, conseguentemente, la stampa nazionale.

L'unico legame commerciale evidente, nel contesto creato dai voli di massa, fu quello che unì la SIAI-Marchetti, che come visto aveva la Banca Commerciale Italiana come azionista principale ed era legata alla Regia Aeronautica per mezzo della Società Aerea Mediterranea, proprio alla forza armata aerea nazionale.

Dal punto di vista commerciale, inoltre, l'S.55, nelle sue varie versioni, ebbe uno strano destino. Dopo aver sostituito l'S.59 della prima crociera, fu la macchina su cui Balbo puntò per la realizzazione di tutte le altre imprese che lo videro coinvolto. Il suo studio iniziò nel 1922, quando ancora non vi era un'Aeronautica autonoma, per la partecipazione ad una gara bandita dal Commissariato d'Aeronautica fra i costruttori di idrovolanti. Il concorso, che chiedeva un «idrovolante d'alto mare lancia siluri», fu vinto dalla Macchi mentre il prototipo dell'S.55, che uscì in volo nel 1923, raccolse in sede ministeriale severe critiche: «[...] non si giudica interessante e non merita di riprodurlo oltre il primo esemplare». Fu, probabilmente, un giudizio errato e non note sono le motivazioni per cui il successivo sottosegretario Balbo decise di rivalutare quella macchina. Nei tre anni successivi, con motore Isotta Fraschini "Asso" 500, l'S.55 conquistò diciassette primati mondiali. La Regia Aeronautica nel 1926 ne ordinò quattordici e negli anni successivi, tra il 1928 e il 1930, ne ordinò ulteriori sessantasei<sup>351</sup>. La vita di questo idrovolante fu legata

---

<sup>348</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Turchia 1929, b. 1731, f. Aviazione.

<sup>349</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Turchia 1929, b. 1731, f. Aviazione.

<sup>350</sup> Confederazione fascista degli industriali, *L'industria dell'Italia fascista*, cit., p. 269.

<sup>351</sup> Cfr. W. Coldebella, «*La nascita e lo sviluppo dell'industria aeronautica in Italia: il caso della SIAI-Marchetti (1915-1945)*», cit., p. 164.



essenzialmente alle crociere aeree tanto che, anticipiamo, dopo gli esemplari realizzati appositamente per la seconda crociera atlantica con cui terminò anche l'esperienza di Italo Balbo al Ministero dell'Aeronautica, non fu più prodotto.

La Crociera Idrovolanti Mediterraneo Orientale segnò anche un progresso nella diffusione e nella conseguente conoscenza dell'evento che fu realizzata attraverso le comunicazioni di massa.

Questa evoluzione, qualitativa e quantitativa, si ebbe sia nel settore dei cinegiornali sia in quello della carta stampata.

Nel primo caso è il dato quantitativo a rendere bene l'idea di come vi fu un maggiore interessamento e un maggiore impegno nel voler portare a conoscenza degli italiani i voli e i fatti della crociera con la realizzazione di dieci cinegiornali, uno per ciascuna tappa, più quelli realizzati in occasione delle visite del duce e del re agli equipaggi<sup>352</sup>. Lo stile di questi servizi è molto simili a quello della pellicola girata da Locatelli nel 1924, un filmato di sedici minuti che narra il tentativo mancato di sorvolare l'Atlantico settentrionale. Ad esclusione degli ultimi due filmati, che mostrano gli omaggi di Mussolini e del re, tutti i cinegiornali hanno la stessa struttura: cartina del percorso, idrovolanti allo scalo e in volo, primi piani di De Pinedo, Balbo, Peruzzi, singolarmente e con autorità delle nazioni in cui fecero tappa, folle agli imbarchi e immagini dei principali momenti dei paesi sorvolati. Ad Odessa furono sottolineati gli aspetti politici come la solenne accoglienza fatta agli italiani da parte delle autorità sovietiche e il saluto di Balbo alla bandiera della guardia d'onore. Nei filmati, infine, furono posti in rilievo anche aspetti tecnici, come i rifornimenti<sup>353</sup>.

Nell'ambito della diffusione a mezzo carta stampata il primo dato emerge dall'editoria. Se al termine del primo volo di massa fu pubblicato un libro collettaneo scritto da Balbo, De Pinedo e da tutti i giornalisti partecipanti<sup>354</sup>, al termine della seconda crociera vi fu un solo autore: Italo Balbo. Il sottosegretario pubblicò singolarmente il volume *Da Roma a Odessa*, edito dalla Treves di Milano nel 1929. Un primo segno della direzione individualistica verso cui progressivamente tenderà tutta la comunicazione afferente i voli di massa.

L'eco della crociera aerea del Mediterraneo orientale interessò anche fattori esterni e indipendenti dal volo, come nel caso dei rapporti tra i partiti italiani fuoriusciti e il loro confronto in occasione dell'ammiraglio di Balbo e degli equipaggi italiani ad Odessa.

I buoni rapporti diplomatici esistenti in questo periodo tra l'Italia e l'Unione Sovietica avevano già suscitato parecchie preoccupazioni sia tra i fiancheggiatori sia tra gli avventurieri, nonché tra gli oppositori non avventurieri. Le preoccupazioni, talvolta, si tradussero in aperte critiche, come nel caso di «Rinascita Liberale», del 20 aprile 1925, nel quale si affermò che «il governo italiano, riprendendo per primo, tra quelli occidentali, i rapporti ufficiali con l'Unione Sovietica, ebbe una grave responsabilità anche per aver riaperto ai veicoli della propaganda russa in Italia alcune porte, le più comode, delle quali la III Internazionale certamente non mancherà di profittarne»<sup>355</sup>. E' da notare che, del resto, alcune critiche non mancano neanche nel lato opposto. Le manifestazioni di

---

<sup>352</sup> Archivio Storico Istituto Luce, Cinegiornali A0361 *Partenza da Taranto*; A0382 *Taranto-Atene*; A0383 *Atene-Istanbul*; A0384 *Istanbul-Varna*; A0385 *Varna-Odessa*; A0386 *Odessa-Costanza*; A0387 *Costanza-Istanbul* e *Istanbul-Atene*; A0388 *Atene-Taranto*; A0389 *Mussolini passa in rassegna gli equipaggi*; A0390 *Vittorio Emanuele III in visita agli equipaggi a Orbetello*.

<sup>353</sup> Cfr. E. Lehmann, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, cit., pp. 169-171.

<sup>354</sup> Cfr. Aa.Vv., *Passaggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit.

<sup>355</sup> «Rinascita Liberale», 20 aprile 1925.

cordialità diplomatiche dei sovietici verso l'Italia fascista suscitarono almeno due volte le proteste dei comunisti italiani: nel 1924 questi protestarono, dalle colonne de «l'Unità» del 13 luglio, per l'inopportuno pranzo offerto a Mussolini dall'ambasciatore sovietico a Roma, poche settimane dopo l'omicidio Matteotti e, nel 1929, per le dichiarazioni di viva simpatia con le quali era stato accolto ad Odessa Italo Balbo<sup>356</sup>.

Proprio quest'ultimo episodio non fu solo motivo di malumore nelle fila comuniste, ma anche momento di critica verso gli stessi i comunisti italiani. In occasione dell'arrivo e del cerimoniale di benvenuto riservato al gerarca e ai piloti italiani, «l'Avanti», organo di stampa del Partito Socialista Italiano, il 16 giugno 1929<sup>357</sup> pubblicò integralmente un articolo del «Corriere della Sera», a firma di Orio Vergani, variandone solo in titolo: «Nel V anniversario del delitto. Gli assassini di Matteotti, Sozzi, Riva, ecc. trionfalmente accolti dalle autorità sovietiche» e dall'eloquente sottotitolo, riportato tra parentesi con caratteri maiuscoli: «(DEDICATO AI LAVORATORI COMUNISTI)». L'articolo di Vergani, in particolare, riportava tutte le fasi della cerimoniosa accoglienza di Balbo, delle visite effettuate e dei banchetti offerti in suo onore, per tutta la permanenza nella cittadina sovietica e concludeva scrivendo: «I Russi, insomma, hanno visto con simpatia questa crociera, comprendendo il suo significato senza equivoci e hanno reso tutti gli onori possibili».

Del resto le pregiudiziali ideologiche non potevano interferire: la Russia fu, dopo la Romania, il più importante acquirente di idrovolanti SIAI italiani.

L'esperienza delle crociere italiane generò anche ambiti di cooperazione internazionale. Non appare una casualità che proprio negli ultimi mesi del 1929 ebbe un forte impulso, proprio a partire dall'Italia e dal lavoro del ministro plenipotenziario Guariglia, l'organizzazione delle azioni di salvataggio di idrovolanti civili in difficoltà nelle acque del Mediterraneo<sup>358</sup>.

Restando ancora sul piano internazionale, infine, e spostando l'attenzione sulla Conferenza di Londra del 21 gennaio 1930, occorre rilevare come questa, sei mesi dopo l'ultima crociera di massa sul Mediterraneo orientale, ebbe inizio e continuò in un clima poco promettente con un susseguirsi di polemiche che anticiparono, nella loro portata diplomatica, l'avvio di una serie di conflitti sempre più profondi. Sullo sfondo vi erano le preoccupazioni suscitate in Francia dall'attivismo fascista nella penisola balcanica e nel Mediterraneo, e nell'intenzione di Mussolini di dare un valore simbolico alla capacità della flotta italiana di controllare il Mediterraneo, che di lì a qualche anno la retorica fascista avrebbe incominciato a chiamare con l'antica denominazione latina di *Mare Nostrum*. In questo clima la conferenza «lavorò vanamente sino alla primavera quando venne deciso che sarebbero stati firmati solo una parte degli accordi, quelli che non riguardavano i rapporti italo-francesi»<sup>359</sup>.

Le crociere aeree di massa nel Mediterraneo occidentale ed orientale, in tale contesto, costituirono, volontariamente o casualmente, strumenti di pressione internazionale: seppur riferita ad un trattato navale, nella Conferenza di Londra, riteniamo, infatti, che non passò certamente inosservata anche una flotta aerea composta da sessantuno

---

<sup>356</sup> Cfr. R. De Felice, *Mussolini il fascista. La conquista del potere 1921-1925*, cit., p. 26 e nota 2; Berti, *I primi 10 anni di vita del Partito comunista italiano*, annali 1966 dell'Istituto Feltrinelli, Milano 1966, pp. 934 e seguenti.

<sup>357</sup> Fondazione Nenni, Emeroteca, «l'Avanti», anno XXXIII, n. 23, domenica 16 giugno 1929.

<sup>358</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1919-1930, Italia 1929, b.1299, f. Aviazione.

<sup>359</sup> E. Di Nolfo, *Storia delle relazioni internazionali 1918-1999*, cit., p.93.

apparecchi nel 1928, e trentacinque nel 1929, che percorsero a tappe tutta l'area mediterranea e il Mar Nero.

Il 14 marzo 1930 il ministro dell'Aeronautica Italo Balbo si presentò, come consuetudine, alla Camera dei Deputati per illustrare nuovamente il bilancio del Ministero<sup>360</sup>. Fu l'occasione per raccogliere anche sul piano politico personale i frutti dei voli di massa svolti nei due anni precedenti. Nel discorso, oltre a reiterare costantemente la richiesta di aumentare i 700 milioni di lire stanziati per l'esercizio finanziario, indicò le statistiche dell'attività dell'aeronautica civile, comparate con le principali nazioni europee, lodò i piloti italiani e l'idrovolante S.55 e indicò i numeri degli arruolamenti.

Alla fine, come degna conclusione di una importante orazione, parlò dell'esperienza della crociera aerea del Mediterraneo orientale dell'anno precedente:

coerenti al nostro programma abbiamo sviluppato anche quest'anno l'aviazione di massa. Una sola grande impresa è stata compiuta. Ma io non ho bisogno di ricordarvi quanto essa fosse ardua è importante e come abbia assicurato all'Italia, con il suo esito fortunato, un immenso prestigio aviatorio nel mondo. Parlo della crociera nei mari del Levante, che portò 35 grandi idrovolanti tricolori da Taranto ad Atene, a Costantinopoli, ad Odessa e li ricondusse intatti sempre senza un incidente, attraverso la stessa rotta, ad Orbetello per un percorso complessivo di 4667 km in 9 tappe. Durante questo superbo circuito aereo internazionale la bandiera della patria è stata trasportata sui cieli di cinque nazioni diverse, ed ha sorvolato cinque mari fino alla lontana metropoli bolscevica, dove le hanno reso gli onori i rappresentanti del governo comunista di Mosca. La potenza alata l'Italia sfolgorò in quei giorni in tutto il suo splendore. Grazie ai suoi aviatori il prestigio della patria fascista ha conquistato ancora terreno<sup>361</sup>.

Per Balbo fu un importante successo personale, che non gli permise comunque di ottenere un aumento del bilancio: oltre al problema delle finanze nazionali, vi sarebbe stato un sicuro risentimento delle altre Forze Armate. A tenere fermi gli stanziamenti per il Ministero dell'Aeronautica, anche negli anni successivi, riteniamo che abbiano concorso altresì il rischio di fargli disporre di economie evidentemente ritenute eccessive e, soprattutto, le finalità del loro utilizzo che, come emergerà proprio nel caso dei voli di massa, erano spesso rivolte verso costose azioni che avrebbero esaltato la sua figura. Un successo, il successivo 16 giugno, Balbo comunque lo ottenne: Mussolini inserì la discussione della legge contenente il nuovo ordinamento della Regia Aeronautica nell'ordine del giorno del Consiglio dei Ministri

Il sorvolo di cinque nazioni e cinque mari, come aveva detto a chiare lettere alla Camera, avevano posto la forza armata aerea in un punto di forza per l'assorbimento di funzioni aeree ancora demandate alle altre due forze armate e dei mezzi ancora in uso da queste di cui, tra l'altro, parlò anche l'ammiraglio Bernotti nella sua relazione al rientro della crociera aerea<sup>362</sup>. L'approvazione di questa legge fu una vittoria per il Ministro dell'Aeronautica: nell'ordinamento le aeronautiche ausiliarie per l'Esercito e per la Marina vennero mantenute solo come principio, ma con compiti ridotti alla ricognizione e con forze non predeterminate.

---

<sup>360</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni alla Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura – Sessione 1929 – 1930 – Volume (II). Tipografia della Camera dei Deputati, p. 1835 e ss.

<sup>361</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni alla Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura – Sessione 1929 – 1930 – Volume (II). Tipografia della Camera dei Deputati, p. 1835 e ss.

<sup>362</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 5, f. 36, Crociera idrovolanti Mediterraneo orientale, Relazione del Sottocapo di SM Regia Marina ammiraglio Bernotti del 6 luglio 1929



## CAPITOLO SECONDO

### Crociera aerea sull'Atlantico meridionale 1930-1931

Dopo il successo conseguito con i primi voli di massa sul Mediterraneo, l'attenzione del ministro Balbo si orientò verso l'Oceano Atlantico. Riteniamo, però, che i nuovi traguardi individuati in Rio de Janeiro, nel 1931, e in Chicago-New York, nel 1933, ebbero un senso parzialmente diverso dalle precedenti crociere.

Il sorvolo in massa ad occidente e ad oriente del *Mare Nostrum*, oltre ad aspetti di propaganda, aveva una sua ragion d'essere nei forti interessi politici, economici e militari che l'Italia aveva in quell'area geografica. Difficile indicare analoghe attenzioni nella scelte di Balbo di percorrere le rotte atlantiche. Non possiamo, infatti, individuare le stesse attrazioni, se non molto limitate, ad espandere la propria influenza politica nei paesi del continente americano o nel dimostrare le proprie possibilità belliche alle nazioni oltreoceano.

Per quanto concerne il fattore economico e commerciale e la possibilità di mostrare un prodotto dell'industria aeronautica italiana, anch'esse indicate tra le giustificazioni delle nuove e più ampie crociere, considerati gli incerti risultati ottenuti con i voli svolti sul Mediterraneo, non riteniamo potessero costituire elementi trainanti nella scelta delle nuove rotte. Proprio come avvenne in precedenza, sembrerebbe che il fattore economico e commerciale sia stato più elemento pubblicitario e giustificativo che un reale obiettivo in cui credere.

Il fattore addestrativo, inoltre, spesso indicato tra le motivazioni dei voli di massa, non forniva anch'esso una giustificazione: difficile pensare alle rotte verso la costa atlantica dell'Africa e verso il continente americano come possibili scenari di guerra cui abituare i piloti italiani. Significativa, a tal proposito, seppur di sette anni successiva, appare la risposta di Mussolini all'invito di Roosevelt a non entrare nel secondo conflitto mondiale: «L'America non ha più interessi nel Mediterraneo di quanti non ne abbia l'Italia nel Mar dei Caraibi»<sup>1</sup>.

L'Italia aveva sicuramente un legame con il continente americano attraverso le grandi comunità di emigrati che avevano raggiunto, tra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento, soprattutto gli Stati Uniti, l'Argentina e il Brasile<sup>2</sup>. Proprio l'esistenza di queste comunità e la volontà di non farli sentire dimenticati dall'Italia fascista fu indicata tra i motivi dei voli svolti tra il 1930 e il 1933. Questo legame non ci appare, però, l'unica e principale motivazione per la realizzazione di una complessa e costosa operazione aerea.

Proprio partendo dalle esperienze mediterranee e in continuità con esse, possiamo individuare come principale motivo dei nuovi progetti in cui impegnare i mezzi e gli equipaggi della Regia Aeronautica negli obiettivi propagandistici personali e di regime. Con una giusta regia, un'impresa aerea di massa che avesse attraversato l'Atlantico,

---

<sup>1</sup> G. Ciano, *Diario 1937-1943*, a cura di Renzo De Felice, BUR, Milano 1980, p. 438.

<sup>2</sup> Istituto Centrale di Statistica, *Sommario di statistiche storiche dell'Italia - 1861-1965*, Roma 1968, p. 29. Dalle serie storiche del movimento migratorio con l'estero è possibile osservare come Stati Uniti, Argentina e Brasile furono i paesi di maggior sfogo del flusso migratorio italiano, fatta eccezione della Francia che, possedendo già un elevato numero di emigrati italiani nel periodo prefascista inferiore solo agli Stati Uniti, vide l'aumento di questo valore presumibilmente per effetto dell'emigrazione politica del fuoriuscitismo politico dopo il 1922.

avrebbe avuto una risonanza interna e internazionale senza precedenti, soprattutto per il suo organizzatore, ma anche per il fascismo e per il suo capo.

## 2.1 La preparazione e la scelta della rotta

Le comunità italiane delle Americhe, date le loro dimensioni, furono identificate dal regime fascista come un'eccezionale risorsa e strumentalmente utilizzabili per favorire un'affermazione politica e ideologica dell'Italia: «l'America Latina e il cono sud in particolare, erano percepiti come uno spazio nel quale l'Italia avrebbe potuto svolgere un ruolo di referente o addirittura di guida politica, culturale ed ideologica»<sup>3</sup> potendo contare su una base di oltre 600 mila italiani che, nel decennio 1921-1930, emigrarono in Argentina o in Brasile<sup>4</sup>.

Il Brasile, in particolare, era considerato un paese con significativi legami culturali con l'Italia, un partner commerciale per l'esportazione dei prodotti italiani e per l'importazione di materie prime. La classe dirigente brasiliana non nascose mai le proprie simpatie se non la manifesta ammirazione per Mussolini e il suo regime. Un atteggiamento che, a partire dal colpo di stato di Getulio Vargas del 3 novembre 1930, soli due mesi prima dell'arrivo degli idrovolanti italiani, «divenne sempre più organico, dall'assimilazione delle teorie corporative fino al rifiuto brasiliano di applicare le sanzioni commerciali contro l'Italia in seguito all'aggressione dell'Etiopia»<sup>5</sup>.

Questi legami culturali, commerciali e ideologici – basti pensare che nei mesi successivi alla crociera aerea, tramite le vie diplomatiche, il governo brasiliano chiese a quello italiano di conoscere l'organizzazione della MVSN<sup>6</sup> – ebbero sicuramente un notevole peso nella scelta della meta finale del volo italiano, individuata in Rio de Janeiro, ancor più di quello che possiamo attribuire alla comunità italiana lì presente. Se la presenza di italiani avesse costituito la vera discriminante, la crociera, dopo Rio de Janeiro, avrebbe dovuto dirottare e concludersi a Buenos Aires in considerazione del fatto che l'Argentina ospitava all'epoca quasi sette volte il numero degli emigrati italiani presenti in Brasile<sup>7</sup>. Balbo, invece, sia in fase organizzativa sia durante la permanenza in America Latina, rifiutò di far arrivare la Squadra Atlantica nella capitale argentina, nonostante la richiesta ufficiale formulatagli. Non sappiamo quanto abbia pesato, in questa decisione, il fatto che, proprio a Buenos Aires, risiedeva Francesco De Pinedo, quale addetto militare d'ambasciata.

Balbo scrisse che l'idea della crociera aerea di massa verso l'America nacque durante il viaggio di ritorno da una visita negli Stati Uniti nel dicembre 1928 sul piroscafo *Conte Grande*. Li pensò ad una crociera che attraversasse il Nord Atlantico, ma non la ritenne ancora possibile. Pensò allora di sorvolare l'oceano nella parte Sud, come preparazione alla trasvolata Nord, aggiungendo:

---

<sup>3</sup> F. Caffarena, F. Croci, *Un'impresa fascista tra sport e propaganda. La trasvolata atlantica Italia-Brasile (1930-1931)*, cit., pp. 144.

<sup>4</sup> Il dato, che non tiene conto dei contemporanei rimpatri, è desunto da Istituto Centrale di Statistica, *Sommario di statistiche storiche dell'Italia – 1861-1965*, Roma 1968, p. 29.

<sup>5</sup> F. Caffarena, F. Croci, *Un'impresa fascista tra sport e propaganda. La trasvolata atlantica Italia-Brasile (1930-1931)*, cit., pp. 146.

<sup>6</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Brasile 1931, b. 1, Lega Patriottica Italiana.

<sup>7</sup> Nel decennio 1921-1930 emigrarono in Argentina 535.741 italiani contro i 76.558 emigrati in Brasile. Il dato, che non tiene conto dei contemporanei rimpatri, è desunto da Istituto Centrale di Statistica, *Sommario di statistiche storiche dell'Italia – 1861-1965*, cit., p. 29.

Si poteva essere certi che la traversata aerea in reparto avrebbe avuto una grossa ripercussione in America, soprattutto in quella del Nord, dove i raid oceanici vengono guardati sotto speciale aspetto: quello cioè di un legame con l'Europa, come un passo avanti verso la fine dell'isolazionismo americano<sup>8</sup>.

Le indicazioni fornite dal ministro palesano, quindi, che mentre De Pinedo si stava occupando dell'organizzazione della crociera che avrebbe attraversato il Mediterraneo orientale fino al Mar Nero in programma nel 1929, Balbo aveva già maturato la volontà personale di stupire, «con una traversata aerea in reparto», gli Stati Uniti, paese dal quale si disse favorevolmente colpito<sup>9</sup>.

L'Italia, dallo specifico punto di vista aeronautico, poteva vantare già da tempo studi e raid che avevano percorso rotte aeree di attraversamento dell'oceano Atlantico. Nell'agosto 1919<sup>10</sup>, la Direzione Generale Aeronautica del Ministero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari, si espresse positivamente, seppur con qualche rilievo, al progetto di trasvolata dell'Atlantico meridionale proposto dal capitano Laureati. Il progetto, sviluppato nel dettaglio circa i mezzi necessari, la quantità e la specializzazione del personale da impiegare e le spese, si sarebbe sviluppato lungo la rotta Genova, Ibiza, Gibilterra, Rio de Oro – Villa Cisneros, Isola Foco – Capo Verde, Isola Fernando de Noronha e sarebbe giunta a Bahia, in Brasile dopo aver percorso circa 8460 km. Erano trascorsi pochi mesi dalla conclusione della Grande Guerra e in Italia vi erano già le condizioni per poter pensare alla realizzazione di un progetto di tali dimensioni, con dieci anni di anticipo sul pensiero espresso da Italo Balbo. In quei dieci anni, altre trasvolate vennero realizzate sulla medesima rotta, seppur sempre con voli solitari. Per gli italiani, in particolare, ve ne furono due: De Pinedo con un idrovolante S.55, nel 1927, e Ferrarin con un aereo terrestre S.64, nel 1928. Riteniamo utile soffermarci su questi due eventi perché, nella scelta dei mezzi e delle basi, fornirono importanti indicazioni per la realizzazione di entrambe le crociere atlantiche svolte agli inizi degli anni Trenta.

Francesco De Pinedo, con il capitano Carlo Del Prete e del motorista Vitale Zacchetti, a bordo degli idrovolanti S.55 *Santa Maria 1* e *Santa Maria 2*<sup>11</sup>, nel 1927 attraversarono l'Atlantico e le due Americhe. Il loro raid iniziò il 13 febbraio 1927 da Elmas per Kénitra. Furono poi raggiunte Villa Cisneros, Bolama, Dakar, Port Praia, Fernando de Noronha, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Molte di queste località furono successivamente utilizzate quali basi anche durante la prima crociera atlantica.

Dopo aver raggiunto Buenos Aires, Montevideo, New York, Boston, Philadelphia, New Orleans, Chicago e Montreal, il ritorno fu effettuato sorvolando l'Atlantico settentrionale dal Nord America a Ponta Delgada e poi a Lisbona, l'11 giugno 1927. Questa sarà la rotta di rientro della seconda crociera atlantica. De Pinedo raggiunse quindi Barcellona e il 16 giugno 1927 rientrò a Roma. Il suo raid contò quarantaquattro tappe, 279 ore e 40 minuti di volo e 43 mila e 820 km.

---

<sup>8</sup> I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., pp. 14 e 15.

<sup>9</sup> Balbo, nel dicembre 1928, visitò gli Stati Uniti con un viaggio che, tra l'altro, lo portò a visitare le basi aeree di San Diego e Norfolk, le scuole di volo di Sant'Antonio e Pensacola, le industrie Ford e Packard, Chicago e New York.

<sup>10</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 6, f. 54, Programma del raid del capitano Laureati.

<sup>11</sup> Il *Santa Maria I* andò perduto sul lago Roosevelt il 6 aprile 1927 e fu quindi sostituito con il *Santa Maria II* per portare a termine il raid.

Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete, con un aereo terrestre S.64 con il quale era stato battuto un mese prima il record di distanza su circuito chiuso, decollarono il 3 luglio 1928 da Montecelio. Sorvolata Gibilterra alle 5:15 del 4 luglio e Villa Cisneros alle 15:20, iniziarono la loro trasvolata oceanica. La costa brasiliana venne avvistata alle ore 15:00 del 5 luglio. Dopo aver sorvolato Porto Natal senza riuscire a trovare la pista di atterraggio a causa della pioggia, l'aereo fece rotta verso nord-est ed atterrò al crepuscolo del 5 luglio sopra un campo sabbioso nei pressi di Touros, con l'elica già ferma per esaurimento della benzina<sup>12</sup>. Il volo aveva conquistato i seguenti record: distanza: 7163 km; durata: 49 ore e 15 minuti; carico 6800 kg<sup>13</sup>. Questa esperienza evidenziò come Balbo, per raggiungere il continente sudamericano, avrebbe potuto scegliere eventualmente anche l'utilizzo e la sperimentazione di un aereo terrestre.

Queste due esperienze, al di là delle capacità e dell'ardimento dei singoli piloti e delle osservazioni espresse su tappe e mezzi utilizzati, avevano soprattutto dato dimostrazione della possibilità di sviluppare un collegamento aereo tra Italia e paesi dell'America Latina a tappe o con volo diretto. Tale collegamento, però, nei primi anni Trenta, doveva ancora considerarsi come un evento rischioso e l'incertezza di poterlo portare a termine richiedeva un'accurata preparazione. Negli anni precedenti il fattore organizzativo e addestrativo dei voli di massa poté valersi di Francesco De Pinedo, della sua preparazione tecnica e della sua esperienza nei lunghi voli a tappe, ma questi, come noto, dal settembre 1929, era stato trasferito in Argentina. Non potendo più contare su questa solida base e per colmarne la mancanza, Balbo pensò di far percorrere concretamente almeno parte del possibile itinerario della crociera di massa dai suoi uomini di fiducia. Dalla loro esperienza sarebbero emersi i dati tecnici e organizzativi di cui aveva bisogno.

### 2.1.a Cagna e Calò Carducci in missione preparatoria

Mentre la Fiat e la Isotta stavano per «portare a compimento la creazione di un motore che avrebbe potuto sollevare sull'S.55 almeno mille chili di più»<sup>14</sup>, segno evidente che anche l'industria italiana era impiegata a sviluppare soluzioni ad uso della crociera aerea da montare su velivoli di legno e tela, Balbo ordinò al suo Aiutante di volo Stefano Cagna<sup>15</sup> «grandissimo collaboratore e fraterno compagno»<sup>16</sup>, ma anche tra i migliori piloti della Regia Aeronautica del periodo, uno studio di fattibilità. Cagna, tra l'altro, avrebbe dovuto individuare la migliore base di partenza per l'attraversamento dell'oceano. Questo studio, cui parteciparono anche il tenente Calò Carducci e il tenente colonnello Ilari, iniziò

---

<sup>12</sup> Questo volo continuò ad essere un evento molto sentito in Brasile tanto che, ancora nel 1978, in occasione del 50° anniversario, le poste brasiliane emisero un francobollo commemorativo.

<sup>13</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 5, f. 49, Notizie varie sulle Crociere Atlantiche.

<sup>14</sup> I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 17.

<sup>15</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Cagna Stefano, Libretto personale di volo.

<sup>16</sup> Biblioteca famiglia Cagna, dedica autografa sulla copia n. 184 de *La centuria alata*, Mondadori, Milano 1934: «al mio grandissimo collaboratore e fraterno compagno Stefano Cagna, con il vivo ricordo delle indimenticabili ore passate a contatto di gomito sull'Atlantico del Nord per potenziare nell'ala d'Italia il nome dolcissimo della Patria. Con affetto. Italo Balbo». Nel medesimo testo si legge che Cagna «è sempre stato mio aiutante di volo, l'indivisibile compagno di ogni mia impresa, insomma il mio uomo di fiducia». Balbo parlò di Cagna come «mio compagno» anche in *Stormi d'Italia sul mondo*, a cura di Vittorio Beonio-Brocchieri, Mondadori, Milano 1934, p. 100 [ed. 1937].



progettualmente sin dal dicembre 1929, per svolgersi dal 10 gennaio al 18 maggio 1930. Ancora una volta fu scelto l'idrovolante S.55<sup>17</sup>.

Fu una missione di fondamentale importanza per l'organizzazione e il buon esito della crociera di massa, tanto che la riteniamo una sua parte integrante. Il lavoro svolto da Cagna e Calò Carducci si tradusse anche in un'importante relazione la cui analisi ci permette di comprendere le difficoltà tecnico-aeronautiche, meteorologiche, logistiche e sociopolitiche del progetto transatlantico e alcune connessioni causali di eventi quali le successive scelte operate, l'investimento di risorse umane e materiali, i possibili fattori di rischio e le complessità dell'organizzazione di tutto ciò che sarebbe stato ripetuto esattamente un anno dopo da quattordici velivoli.

Balbo, diversamente, pur avendo ordinato detta missione, nel suo *Stormi in volo sull'oceano* le dedicò solo brevissimi cenni, poco più di dieci righe, anticipando l'argomento con una serie di indicazioni che lasciano intendere che egli aveva già tutti i mezzi teorici per l'organizzazione dell'impresa<sup>18</sup>. Riteniamo, invece, che il resoconto finale di Cagna e Calò Carducci, costituisca un fondamentale documento per comprendere le successive soluzioni adottate per il volo di massa.

La missione era finalizzata a testare alcune criticità come il funzionamento motori, le verifiche dei materiali, il comportamento dell'apparecchio e, soprattutto, testare la fase del decollo a pieno carico nella località prescelta come eventuale base di partenza per il "salto atlantico". Questi test, inoltre, dovevano essere effettuati nelle condizioni climatiche il più possibile simili a quelle che avrebbe trovato lo stormo di idrovolanti italiani. Fu quindi necessario recarsi sul posto esattamente un anno prima. Altro importante compito della missione fu lo studio della costa occidentale dell'Africa per la scelta delle ulteriori basi in cui poter fare eventuale tappa e le necessità riscontrate sul posto. L'apparecchio utilizzato da Cagna, nuovo e acquistato per l'occasione, ultimò le prove di decollo con forti carichi a Sesto Calende, per essere poi portato rapidamente a termine nel mese di dicembre a Vigna di Valle.

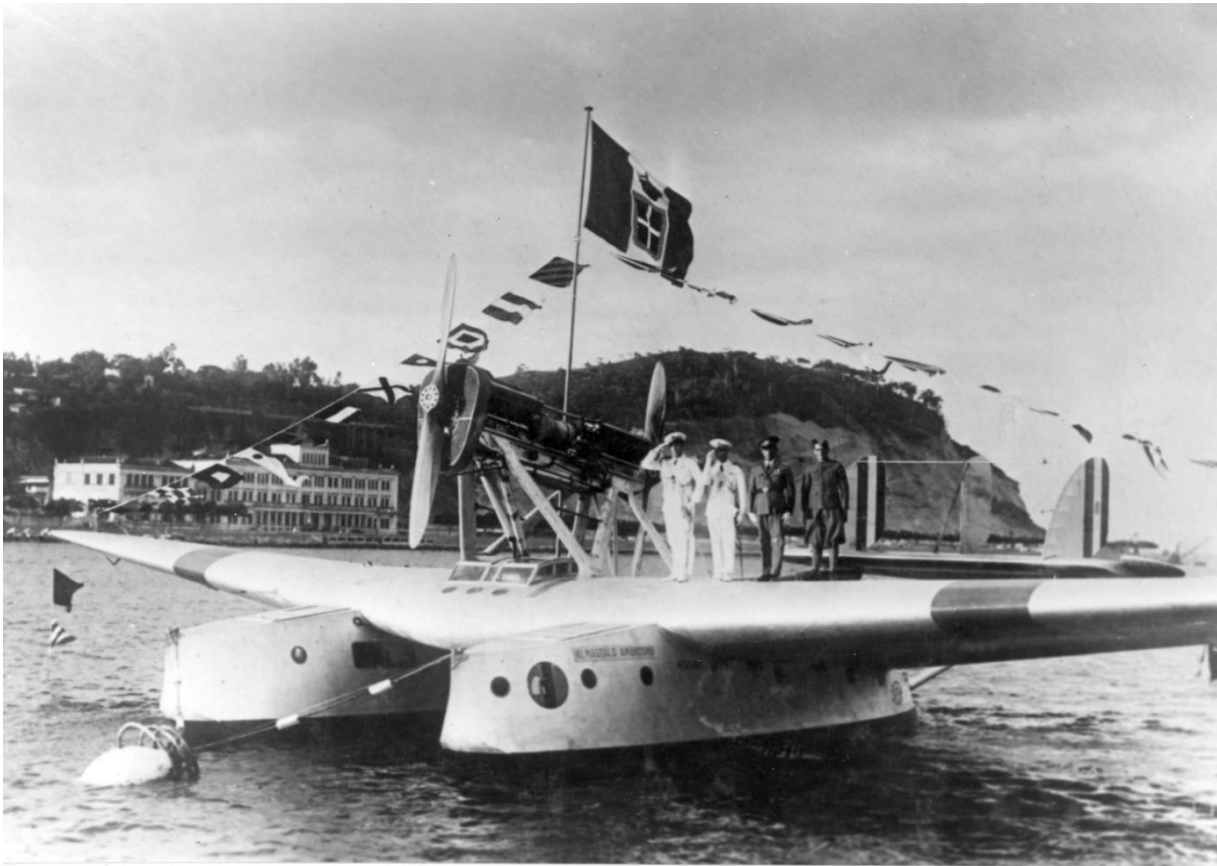
L'itinerario adottato, dopo uno studio accurato delle varie possibilità offerte e dopo aver esaminato carte geografiche, portolani e altre notizie ottenute tramite informatori e autorità locali, prevedeva la rotta con partenza da Vigna di Valle e le tappe in Los Alcazares, già utilizzata nella crociera mediterranea del 1928, Kénitra, Villa Cisneros e Bolama. Nel volo di ritorno, per valutare eventuali alternative, furono previste le tappe a Chacheo, Saint Luis, Villa Cisneros, Las Palmas, Kenitra, Los Alcazares prima di fare ritorno a Vigna di Valle.

Il percorso permise di controllare le condizioni di ammaraggio dei principali punti della costa già adottati in occasione di altri raid, di verificare le condizioni degli specchi d'acqua per la manovra di decollo con forti carichi di un certo numero di grossi apparecchi e di assicurare tutte le condizioni tecniche per la buona organizzazione di una base. Chiaramente, per quanto Ferrarin e Del Prete avessero già svolto il volo senza scalo, la scelta di base era una crociera a tappe, per cui, come per le precedenti esperienze mediterranee, per la logica e razionale suddivisione del volo fu necessario individuare tragitti di durata pressoché uguale in funzione delle potenzialità e dell'autonomia del mezzo aereo scelto.

---

<sup>17</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 29, Crociera Africa Occidentale 10.01-18.05 1930, Relazione.

<sup>18</sup> Cfr. I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., pp. 20 e 21.



Fotografia n. 17: un idrovolante S.55 della prima crociera atlantica. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Stabilito il percorso, parallelamente alle richieste indirizzate alle autorità per il permesso di sorvolare le aree dei diversi paesi interessati, fu richiesta al competente ufficio dell'aviazione civile l'immatricolazione dell'apparecchio da utilizzare e il rilascio a tutto il personale interessato dei prescritti brevetti civili<sup>19</sup>: la missione, quindi, fu inquadrata come un volo civile. Contemporaneamente fu chiesto al Ministero degli Affari Esteri di impartire disposizione ai consoli dei paesi interessati di coadiuvare i piloti, qualora le circostanze lo avessero reso necessario, e fu attivato anche l'addetto aeronautico presso l'Ambasciata di Londra affinché provvedesse all'ordinativo alla ditta Shell dei rifornimenti di carburante e lubrificanti nelle diverse basi: 4 mila kg di benzina e trecento di olio a Kenitra e Bolama e 3 mila kg di benzina e trecento di olio a Villa Cisneros. Furono interessati, inoltre, tramite le autorità competenti, i comandi dei campi di aviazione di Los Alcazares e di Villa Cisneros e la Società Aereo Postale per ottenere l'autorizzazione al prelevamento in loco di benzina ed olio, qualora necessario. Furono infine presi accordi con il Ministero della Marina e con la Direzione Generale dei Servizi perché impartissero alle dipendenti stazioni radiotelegrafiche di San Paolo e di Monte Moro, disposizioni circa il servizio radiotelegrafico necessario ad assicurare il buon collegamento tra l'apparecchio e le suddette stazioni, sia in volo sia alla fonda alle diverse basi.

Tutto ciò rende conto del fatto che un anno prima della partenza della prima crociera atlantica, oltre al richiamato investimento di risorse, la missione preparatoria necessitò e comportò un importante coinvolgimento esterno alla Regia Aeronautica che sarebbe stato

---

<sup>19</sup> L'idrovolante S.55 utilizzato fu immatricolato con la sigla I-AASZ, n/c 10521, del 24 dicembre 1929, Registro Civile delle Immatricolazioni degli Aeromobili.

riproposto e ampliato l'anno successivo: organi dell'aviazione civile, Ministero Affari Esteri con ambasciate e consolati, basi aeree e società estere e Ministero della Marina.

La missione di Stefano Cagna e Calò Carducci, inizialmente, fu prevista di una durata di circa due mesi, la maggior parte dei quali da trascorrere a Bolama per compiere tutte le prove di decollo con forti carichi. Tuttavia tale periodo, per varie cause sopraggiunte a Bolama e a Villa Cisneros, fu praticamente raddoppiato, tanto che la durata complessiva fu di oltre quattro mesi. I ritardi furono accumulati, in realtà, sin dall'inizio. Poiché i preparativi dell'apparecchio, tra Sesto Calende e Vigna di Valle, e tutte le predisposizioni inerenti al raid avevano ritardato il decollo, fu deciso di raggiungere Bolama con la massima velocità, facendo scalo solo nei punti ritenuti necessari per il rifornimento. Era fondamentale arrivare nella città dell'attuale Guinea-Bissau per effettuare le prove di decollo entro il mese di gennaio, onde evitare l'aumento eccessivo della temperatura e avere le condizioni in cui si sarebbero trovati i trasvolatori nel gennaio 1931. Le altre località, possibili sedi prescelte per raggiungere Bolama, sarebbero state esaminate nel viaggio di ritorno. La necessità di effettuare rapidamente il viaggio di andata, però, comportò la conseguente impossibilità di inviare in tempo utile il materiale e le parti di ricambio, sia nelle diverse località di tappa che, soprattutto, nella stessa Bolama. Fu quindi necessario un accurato allestimento e controllo delle installazioni di bordo e l'assegnazione di una speciale dotazione di materiale vario indispensabile per far fronte alle avarie più probabili e quelle necessarie per assicurare la manovra ed una eventuale lunga permanenza in acqua dell'apparecchio.

Il 10 gennaio 1930 l'S.55 decollò da Vigna di Valle per Los Alcazares. Le condizioni meteorologiche non furono delle migliori soprattutto nell'attraversamento di tutta la parte marittima e terrestre della Sardegna dove vi fu vento contrario di discreta intensità. Questo incise sulla elevata quantità di benzina consumata durante il volo. Superata la Sardegna, l'aereo ebbe un problema al radiatore e fu costretto ad ammarare ad Ibiza. L'ammarraggio presso le Baleari, al di là del problema tecnico, sarebbe stato comunque necessario per un nuovo carico di benzina: seicento litri acquistati sul posto.

Dopo la riparazione e i rifornimenti, il 13 gennaio, Cagna decollò per la seconda tappa: da Ibiza a Los Alcazares. Volo regolare, ma venne segnalato ancora un alto consumo di benzina. Terza tappa, verso il Marocco: da Los Alcazares a Kenitra. Le condizioni meteo non permisero di navigare a vista ma si dovette procedere esclusivamente con bussola. Dopo l'ammarraggio il rifornimento venne effettuato dalla Shell con imbarcazioni che trasportarono le taniche di benzina vicino all'apparecchio. Quarta Tappa, ancora in Marocco: da Kenitra a Villa Cisneros, odierna Dakhla. Le cattive condizioni di tempo imposero di rimandare di alcuni giorni la partenza. I ritardi che si stavano progressivamente cumulando iniziarono ad impensierire gli uomini di equipaggio. Giungere troppo tardi a Bolama avrebbe comportato probabilmente un fallimento della missione. Cagna, nonostante le condizioni meteo non buone, decise quindi di partire. Il brutto tempo, da Kenitra, accompagnò l'aereo lungo tutto il percorso. Ancora una volta il vento contrario determinò alti consumi tanto che l'equipaggio fu costretto ad ammarare a 14 km da Villa Cisneros per esaurimento del carburante. Con fuochi segnalatori, riuscirono ad indicare la propria posizione agli abitanti sulla costa e l'aereo venne raggiunto da un battello verso le ore 22. I rifornimenti terminarono alle 4 del mattino ma l'idrovolante non poté decollare prima delle 9. Ripartito, raggiunse in breve la vicina cittadina. Cagna, dopo tale esperienza, segnalò che se il vento fosse stato di ancor maggiore intensità e tali condizioni meteo avessero caratterizzato la tappa oceanica, si

sarebbe corso il forte rischio di dover ammarare in pieno Atlantico con grave rischio per l'apparecchio e per l'equipaggio.

Con la quinta tappa, il 21 gennaio 1930, il capitano Stefano Cagna e il tenente Calò Carducci arrivarono a Bolama. Il tempo fu questa volta clemente, tale da permettere una navigazione regolare, al di sopra di una leggera nebbia. Eliminato il problema meteorologico, vi fu, però, quello logistico: la Shell, contrariamente alle assicurazioni date, non provvide ad inviare in tempo la benzina, causando notevole ritardo nell'esecuzione delle prove di decollo. Valutate le possibili soluzioni, i piloti italiani decisero di raggiungere alcune località più o meno distanti da Bolama, che non erano di interesse per la missione, pur di recuperare benzina.

Appare evidente come, ancor prima del sorvolo dell'Atlantico, anche il raggiungimento delle coste occidentali dell'Africa costituiva, comunque, un volo di non facile organizzazione e realizzazione. La principale incognita erano le condizioni meteo. Da queste derivavano gli eventuali problemi di consumi. Anche le possibili inefficienze del mezzo non potevano essere sottovalutate. La missione di Cagna e Calò Carducci, a differenza di ciò che si poté ripetere l'anno successivo con quattordici idrovolanti, non disponeva, però, del concorso delle imbarcazioni. Queste, che avrebbero svolto il consueto servizio meteorologico e delle telecomunicazioni e che disponevano di scorte di carburante e parti di ricambio, avrebbero costituito delle vere e proprie basi aeree galleggianti, come le indicò in passato De Pinedo.

Cagna e Calò Carducci, recuperato il carburante necessario, furono quindi in grado di svolgere tutte le prove ritenute necessarie alla permanenza e al decollo dalle coste dell'odierna Guinea-Bissau con quantitativi di benzina e olio tali da permettere di raggiungere Natal, sulla costa brasiliana.

Il 18 marzo, dopo due mesi, l'equipaggio si spostò a Chacheo. Il volo, al di là delle ottime condizioni meteo, fece registrare un considerevole aumento della temperatura dell'olio e dell'acqua, dovuto probabilmente alla forte temperatura ambientale nella navigazione su terra. Era un rischio che lo stormo non avrebbe dovuto correre, prima di cimentarsi nella tappa transoceanica.

Il 20 marzo 1930, settima tappa, da Chacheo a Sant Luis. Lo spostamento si rese necessario per controllare le temperature del periodo anche in quella regione in principio suggerita per il volo di massa proprio perché avrebbe dovuto essere la più fresca in quel periodo dell'anno. Cagna, però, dovette smentire il suggerimento e registrò temperature più alte di quelle registrate a Bolama. A Sant Luis, inoltre, le condizioni del fiume avrebbero rischiato di rendere difficile l'ormeggio degli apparecchi e il decollo con grossi carichi per via della corrente. La cittadina a nord di Dakar fu quindi esclusa come possibile base della crociera.

Il 22 marzo 1930 iniziò il volo di rientro da Sant Luis a Villa Cisneros caratterizzato da un tempo in progressivo peggioramento. I consumi di benzina, elemento di studio basilare, si mantennero ancora elevatissimi, ma dovuti, a parere del pilota italiano, alla densità e alla qualità complessiva giudicata non buona del carburante acquistato. La velocità fu mantenuta non elevata, intorno ai 128 chilometri orari, a causa del vento contrario. L'avaria del riduttore del motore anteriore, dovuta alla rottura del cuscinetto reggispinta e del cuscinetto a rulli, causò, tra l'altro, lo sfondamento del coperchio reggispinta con la conseguente proiezione di parti metalliche sulle ali e sulle eliche. Se queste ultime piccole avarie furono facilmente riparate con i mezzi a disposizione, per le parti inefficienti del riduttore si dovettero richiedere in Italia le parti di ricambio per la sostituzione. I pezzi

richiesti giunsero a Villa Cisneros con un apparecchio speciale messo a disposizione dalla compagnia aeroportuale, e vennero rimontati a cura dell'operaio inviato dalla Fiat. I rifornimenti di benzina furono eseguiti dalla ditta Shell.

Il 19 aprile, da Villa Cisneros fu raggiunta Las Palmas. Una volta ormeggiato al gavitello, si intensificò un tempo burrascoso che perdurò fino al 24. Nonostante gli ancoraggi dell'aereo abbiano retto, questo subì una serie di danni che vennero riparati solo a partire dal 26. Il giorno 29 si provò un decollo, ma Cagna fu costretto a desistere perché le condizioni del mare ancora non lo permettevano. Il 1° maggio provò una seconda volta, ancora senza successo. Solo il 15 riuscirono a percorrere una nuova tappa, la decima, da Las Palmas a Kenitra. Nulla di particolare da segnalare nello svolgimento di questo volo che si compì regolarmente.

Da Kenitra, il 17 maggio 1930, volarono a Los Alcazares. Il consumo orario si mantenne abbastanza elevato a 192 kg/ora, mentre la velocità, per il forte vento contrario incontrato da capo Spartel a Gibilterra, fu ridotta a circa 131 chilometri orari. Il rifornimento di benzina venne eseguito il giorno stesso dell'arrivo per essere pronti alla ripartenza l'indomani. Il 18 maggio, quindi, il volo da Cartagena a Vigna di Valle concluse la missione. Anche l'ultima tappa fu segnata da un inconveniente, per la rottura del termometro del motore anteriore, avvenuta circa due ore prima dell'arrivo.

Il circuito aereo percorso dall'idrovolante civile I-AASZ ai comandi di Stefano Cagna constò, complessivamente, 10.050 km, consumando 13730 kg di benzina.

L'interesse per questa missione andò anche oltre i dati tecnici che essa riuscì a rilevare. Come fu messo in evidenza in occasione dei vari ammaraggi nelle diverse località raggiunte, era importante acquisire anche informazioni circa la bontà delle relazioni avute con le autorità e le popolazioni locali. Anche da questi fattori sarebbe potuto dipendere il buon esito della crociera di massa.

Una prima osservazione è relativa al fatto che quanto rilevò Cagna appare in linea con gli episodi descrittivi nelle relazioni avute con le autorità dei paesi attraversati dalla prima crociera mediterranea del 1928, la Spagna e la Francia. Sul piano più generale, inoltre, sembrerebbe che le autorità, gli aviatori e le popolazioni dei paesi attraversati dalla missione e poi dalla crociera, non rapportarono la loro cordialità o collaborazione verso l'impresa aeronautica bensì alla specifica presenza di uno dei massimi vertici politici fascisti italiani. Balbo, infatti, con altrettanta evidenza, fornì uno spessore politico all'evento aeronautico che incise sia in positivo sia in negativo in tali rapporti. Questo, inoltre, conferma il ricercato processo di personificazione in atto, nel quale le crociere svolsero un ruolo fondamentale, che faceva immedesimare la forza armata aerea italiana con il gerarca ferrarese.

Cagna riferì, comunque, di aver ricevuto, in generale in tutti i paesi attraversati, accoglienze cordiali che avevano superato qualche volta i limiti della pura formalità, per dimostrarsi veramente affettuosi.

Tali ricevimenti e cerimoniali, a suo giudizio, avevano assunto particolare importanza in quelle località dove la mancanza assoluta di risorse avrebbe reso difficoltosa e forse impossibile l'esecuzione della missione o comunque precaria la vita ai componenti di equipaggi in condizioni di emergenza.

Nonostante la missione preparatoria alla prima crociera atlantica non avesse carattere ufficiale, le autorità, specialmente spagnole e portoghesi, dimostrarono sempre il loro grande interessamento, prodigandosi in tutto quello che poteva occorrere all'equipaggio. Particolarmente cordiale fu l'accoglienza degli ufficiali dell'idroscalo di Cartagena - Los

Alcazares. Lo stesso clima sarà poi confermato anche in occasione dell'arrivo di Balbo e dei quattordici equipaggi italiani l'anno successivo, quando anche il quadrumviro riscontrò in prima persona un'amicizia che andò oltre la più cordiale ospitalità<sup>20</sup>.

Diversa fu l'esperienza a Kenitra. Lì, il capitano Cagna, evidenziò, tra l'altro, il fatto che le autorità francesi sollevarono alcune difficoltà per via del fatto che l'apparecchio italiano non era in regola per la mancanza di una prescritta autorizzazione di sorvolo da parte del governo centrale. Il console generale italiano a Rabat provvide con urgenza a compiere gli opportuni passi verso le autorità locali per chiudere l'equivoco. Ad ogni modo, le accoglienze della città residenza coloniale del protettorato francese furono descritte come fredde e prive completamente del più elementare senso di ospitalità.

Sembrerebbe ripetersi quanto già visto nel 1928 in occasione della crociera sul Mediterraneo orientale, con le cordialissime cerimonie di benvenuto ai piloti italiani da parte della Spagna di De Rivera e il freddo distacco, chiaramente percepito, in occasione dell'arrivo a Berre-Marsiglia. Vi fu un ulteriore particolare, nell'ambito del cerimoniale, che distinse le accoglienze spagnole da quelle francesi, sia nella crociera mediterranea sia in quella atlantica: come avvenne in occasione dell'arrivo a Berre<sup>21</sup>, anche quando Balbo raggiunse Rabat<sup>22</sup>, nella parte di Marocco posto sotto il protettorato francese, per rendere omaggio al Residente Saint, oltre alla *Marsigliese* fu suonata la *Marcia Reale*, inno nazionale italiano, e non già *Giovinezza*, come avvenne in tutte le altre tappe.

Cagna si dilungò, quindi, sulle autorità di Saint Louis e di Dakar. In queste città, pur mantenendo le accoglienze nei limiti della più stretta formalità, furono più gentili rispetto a quelle del protettorato francese, provvedendo anche alla concessione da parte dell'aviazione militare del rifornimento di benzina.

Nello Stato di Rio de Oro, colonia spagnola, furono accolti con affetto e cordiale ospitalità dal governatore e degli ufficiali aviatori. Tutti, indistintamente, si prodigarono per agevolare in ogni modo la buona riuscita della missione e per rendere ai componenti dell'equipaggio più gradito il soggiorno anche a Villa Cisneros. Gli ufficiali spagnoli, in special modo, specificò Cagna, manifestarono in ogni occasione il loro sincero affetto per l'Italia, dimostrandosi entusiasti dei progressi compiuti dall'aviazione italiana.

Anche nel lungo soggiorno a Bolama, capitale della Guinea portoghese, il capitano italiano constatò sinceri sentimenti di amicizia verso l'Italia: «il governatore, ammiratore del regime fascista, diede campo alla più affettuosa e fraterna ospitalità e alle più larga concessione di mezzi, agevolando il buon svolgimento della missione». Se Bolama poteva essere indicata come la migliore base di partenza prima di decollare per il salto transoceanico verso il Brasile per le sue caratteristiche tecniche, la possibilità di spiccare il salto da una località che avesse sostenuto e agevolato la spedizione italiana avvalorò la sua scelta.

Tutta la colonia portoghese, continuò Cagna, prese viva parte al buon andamento del volo, interessandosi di tutto quanto esso concerneva. Anche alla partenza per il rientro in Italia furono segnalate manifestazioni di simpatia e di sincero rammarico.

Conclusa la missione e raccolte tutte le necessarie informazioni per la successiva crociera di massa, per la scelta delle basi furono indicate Los Alcazares, Kenitra, Villa Cisneros e

---

<sup>20</sup> Cfr. I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 91.

<sup>21</sup> Cfr. M. Intaglietta, *Le tappe spagnole e quella francese*, in AA.VV., *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit., p. 149.

<sup>22</sup> Cfr. I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 98.

Bolama. Pur non essendo descritte come efficientissime per le particolari difficoltà dovute essenzialmente alla carenza dei mezzi, risultavano comunque le più convenienti per la logica e razionale ripartizione delle tappe in funzione delle capacità di volo dell'idrovolante S.55.

Cagna suggerì, quindi, che all'arrivo di ciascuna tappa, il rifornimento di benzina dovesse essere effettuato a mezzo di latte. Questo sistema non solo fu giudicato il più rapido, ma anche quello che consentiva il minore impiego degli scarsi mezzi marini presso tutte le basi.

Il relatore, ancora, considerò anche altri importanti fattori organizzativi quali il servizio radiotelegrafico, la possibilità di alloggiamento e il vitto degli equipaggi che erano in grado di «influenzare grandemente il morale», l'importanza dell'organizzazione dei mezzi marittimi nelle diverse basi, «dove la deficienza di tali mezzi può portare ad inevitabili lunghi ritardi nei rifornimenti, nel trasporto del personale e nella delicata manovra di ormeggio» e relazionò, infine, sulle condizioni sociopolitiche delle località visitate sulla costa dell'Africa occidentale. Quest'ultimo appare un segno evidente che tali notizie non furono raccolte o rese disponibili né da parte di eventuali azioni di intelligence né a cura degli organi diplomatici. Al fine di fornire una più completa analisi delle condizioni in cui la prima crociera atlantica fu realizzata, riteniamo sia utile anche considerare lo scritto di Cagna per i vincoli, le condizioni, le limitazioni e le possibilità offerte dalle dimensioni politiche e sociali incontrate.

Bolama oltre ad essere la capitale della Guinea portoghese era la sede del Governatore e dei vari servizi amministrativi della colonia. La sua popolazione si aggirava intorno ai duemila indigeni e cinquecento bianchi, in massima parte portoghesi. Nella relazione vennero indicate le condizioni atmosferiche, i venti dominanti, le condizioni del mare, gli ormeggi, le ancore, i fondali, le correnti e le maree. Furono descritti, ancora, i mezzi di trasporto e di rimorchio nonché i mezzi di soccorso. Vennero anche specificate le possibilità di avere manodopera ed officine sul posto. Fu segnalato, infine, che lì non vi era alcun rappresentante del governo italiano, che c'era un unico ufficio meteorologico e le comunicazioni erano assicurate da una stazione radiotelegrafica a "scintilla Marconi".

Villa Cisneros, sede anch'essa del Governatore della colonia di Rio de Oro, contava un fortino quadrangolare nel cui interno c'era una la stazione radio. La popolazione indigena, composta da circa ottocento mori, era accampata in piccole tende nei pressi del fortino. Anche per essa vennero indicate le condizioni atmosferiche, i venti dominanti, le condizioni del mare, gli ormeggi e le ancore, i fondali, le correnti e le maree. Cagna descrisse i mezzi di trasporto e di rimorchio nonché quelli di soccorso. Vi era scarsa possibilità di trovare benzina e acqua dolce e segnalò la mancanza assoluta di alloggi, per cui, agli equipaggi sarebbero occorse tende da campo e lettini. Le comunicazioni radiotelegrafiche erano assicurate solo verso le Canarie.

Kenitra. Sulla cittadina situata sulle rive del fiume Sebou, nei mesi di dicembre e gennaio spirava un vento da nord-est che spesso era in contrasto con la direzione della corrente del fiume. Vi erano mezzi di trasporto e di soccorso marittimi e la possibilità di avere manodopera, ma non esisteva un deposito di benzina avio e di olio di ricino. Tali materiali dovevano essere prelevati dalla Shell a Casablanca. Esistevano alcuni hotel, ma solo uno segnalato di buon livello. Kenitra era la sede dell'Amministratore della regione e il console italiano competente era quello con sede a Rabat, dove c'era anche l'ufficio meteorologico di riferimento per tutta l'Africa Occidentale. Non vi era stazione radiotelegrafica, solo un collegamento con Rabat.

I quattro mesi di missione del capitano Stefano Cagna e del tenente Calò Carducci avevano reso abbastanza chiaro quello che sarebbe stato l'itinerario della crociera aerea. Il suo dettagliato studio aveva definito tutto il percorso, con le relative necessità e i possibili inconvenienti dalla partenza dall'Italia fino all'ultima tappa prima del decollo che avrebbe portato gli idrovolanti a sorvolare l'Oceano Atlantico.

L'itinerario che sarebbe stato seguito coincideva con quello inizialmente previsto da De Pinedo e Del Prete nel 1927, per lo svolgimento del loro grande viaggio intorno all'Atlantico, effettuato con il *Santa Maria*.

### 2.1.b Il concorso della Regia Marina

Per le rotte fino a Bolama e, soprattutto per il salto oceanico, come aveva in passato organizzato De Pinedo per i sorvoli sul Mediterraneo<sup>23</sup>, si pensò al supporto della Regia Marina. La realizzazione di una crociera, il suo buon esito e le condizioni di sicurezza, come ormai esperienza aveva dimostrato, necessitavano, infatti, del concorso fornito da imbarcazioni che, assumendo precise posizioni lungo le rotte aeree, avrebbero dovuto essere in tutto e per tutto delle basi galleggianti. Come tali, quindi, ogni mezzo marino di supporto avrebbe dovuto fornire il servizio aerologico, quello radiotelegrafico ed essere in grado di intervenire per l'eventuale recupero di apparecchi costretti all'ammarraggio.



Fotografia n. 18: l'esploratore *Leone Pancaldo* in navigazione. Partecipò alla crociera atlantica come unità del II Gruppo. Esploratore e cacciatorpediniere, cl. "Navigatori" (Cantieri Navali del Tirreno, Riva Trigoso, Genova-Sestri Levante). Varato il 5 febbraio 1929 fu affondato ad Augusta per siluramento da aerei il 10 luglio 1940. Recuperato il 26 luglio 1941 e riparato, fu definitivamente affondato presso Capo Bon da aerei britannici il 30 aprile 1943. (Fonte: Fototeca Ufficio Storico Stato Maggiore Marina).

---

<sup>23</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di SM non datata.



La Reggia Marina, su richiesta della Regia Aeronautica, anche in occasione del primo volo di massa sull'Atlantico, diede il suo valido appoggio. Considerate le necessità che imponevano un viaggio oceanico, fu messa a disposizione del comando della crociera un'intera divisione composta da otto esploratori, navi tra le più moderne e veloci, che furono poste agli ordini dell'ammiraglio di divisione Umberto Bucci. Fu il ministro Sirianni, a seguito della richiesta ricevuta dalla Regia Aeronautica, ad indicare<sup>24</sup> a Bucchi che la forza armata di mare avrebbe fornito il suo concorso. La divisione, sempre su precisa indicazione del ministro, doveva essere composta di massimo otto unità e le prescelte, durante i mesi di ottobre e novembre 1930, furono dislocate tutte a Porto Santo Stefano, prima delle loro partenze dalla base di Spezia.

La *Da Recco*, al comando del capitano di vascello Antonio Pasetti, sarebbe stata la nave ammiraglia e, insieme alla *Da Noli* e alla *Pessagno*, comandate rispettivamente dal capitano di vascello Riccardo Paladini e dal capitano di vascello Vincenzo Magliocco, furono individuate come "Capi Gruppo". La *Malocello*, del capitano di fregata Carlo Alberto Coraggio, la *Tarigo*, comandata dal capitano di fregata Edmondo De Stefano, la *Usodimare*, del capitano di fregata Ettore Sportiello, la *Vivaldi*, del capitano di fregata Vincenzo Brunetti, e la *Pancaldo*, del capitano di fregata Diego Pardo, avrebbero completato la Divisione Esploratori.

Il I Gruppo, *Da Recco*, *Tarigo* e *Vivaldi*, partì da Spezia il 1° dicembre 1930, e attraverso varie tappe tra cui Ceuta, Dakar e Pernambuco, seguì la crociera aerea fino a Rio de Janeiro.

Il II Gruppo, *Da Noli*, *Pancaldo* e *Malocello*, partì da Spezia il 30 novembre e, con tappa a Ceuta e Dakar, raggiunse Pernambuco. Da lì il *Da Noli* puntò su Bahia, il *Pancaldo* stazionò a Pernambuco e il *Malocello* prima raggiunse Natal e poi Rio de Janeiro.

Il III Gruppo, *Pessagno* e *Usodimare*, partì anch'esso da Spezia il 1° dicembre, transitò per Las Palmas, Villa Cisneros, Dakar, Pernambuco, Bahia e raggiunse infine Rio de Janeiro.

Tutta la Divisione si sarebbe riunita in navigazione verso Rio de Janeiro il 15 gennaio per ripartire il successivo 7 febbraio scortando il *Conte Rosso*, transatlantico su cui rientrarono anche gli equipaggi degli aerei.

Tutto il personale della Regia Marina impegnato in queste operazioni di supporto restò in missione per centosette giorni, di cui trentasette, di media, trascorsi in navigazione.

Gli esploratori avrebbero svolto servizio di scorta ed eventuale soccorso, sia lungo l'itinerario tra Kénitra e Villa Cisneros, sia sul tratto intercontinentale. Avevano, inoltre, i compiti di collegamento radio con la formazione aerea, le basi e l'Italia, il servizio meteorologico, il rilevamento radiogoniometrico dei velivoli e l'eventuale rifornimento in mare per i velivoli ammarati. Per le comunicazioni, inoltre, vi fu anche il concorso fornito dall'International Telephone and Telegraph Corporation di New York che mise a disposizione tutti gli apparati dell'International System del Sud America<sup>25</sup>.

Le unità navali furono dotate di proiettori per il servizio di illuminazione notturna della rotta. Questi dovevano essere accesi un'ora prima del passaggio e messi sulla verticale dopo il sorvolo di tutti i velivoli. Il loro utilizzo fu pensato, in realtà, solo per la tappa oceanica, l'unica che avrebbe richiesto di volare anche in ore notturne. Durante il giorno i

---

<sup>24</sup> USMM, b. 2570, Raid transoceanico di un gruppo di velivoli.

<sup>25</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, Crociera Transatlantica, Telegramma del 12 gennaio 1931 della Standard Elettrica italiana al Capo del Governo.

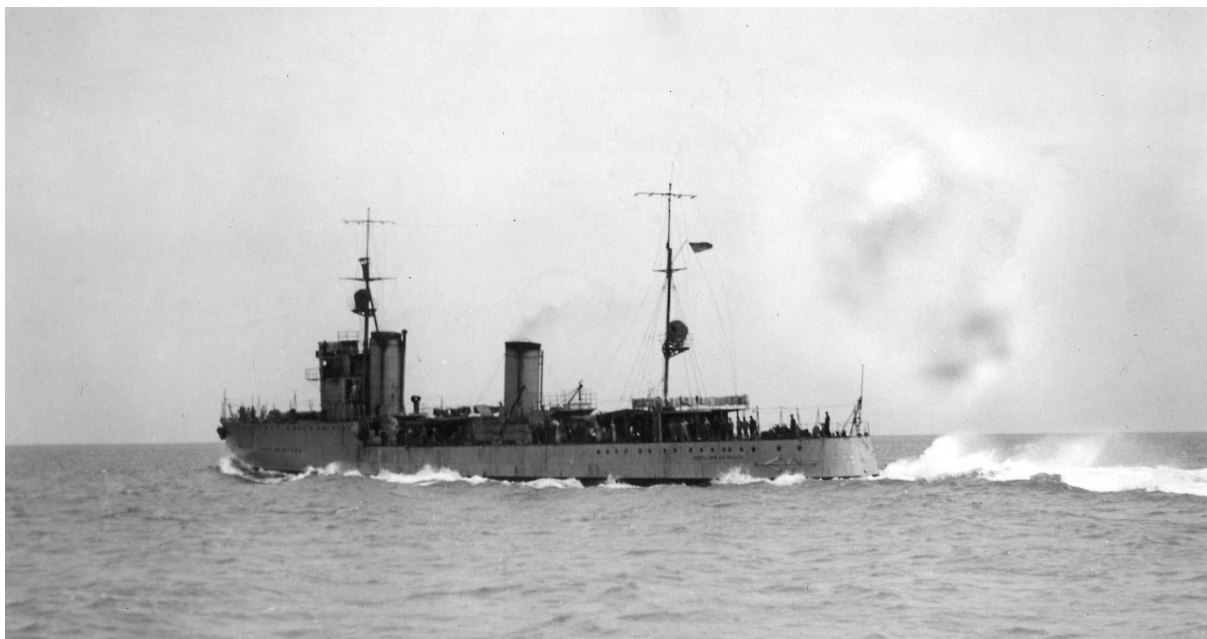
fasci di luce vennero sostituiti con il fumo da utilizzare quaranta minuti prima del previsto sorvolo.

Ad ogni esploratore fu data la precisa indicazione delle coordinate giornaliere in cui doveva trovarsi. Per l'eventuale recupero di velivoli costretti ad ammarare, l'intera rotta oceanica fu divisa in tre zone, ciascuna assegnata ad un gruppo. Ogni zona, inoltre, fu divisa ulteriormente in posizioni assegnate alle diverse imbarcazioni.

Furono infine dettagliate le procedure radiotelegrafiche e gli elenchi di materiale viveri e vestiario da imbarcare. Su elenchi a parte furono indicati anche i materiali da imbarcare su richiesta della Regia Aeronautica.

Oltre allo sforzo compiuto dai mezzi della Regia Marina, la forza armata aerea decise di affittare anche un'ulteriore imbarcazione, l'*Alice*, uno yacht appartenente alla Società Anonima di Navigazione Aerea (SANA), agli ordini del comandante Pizzuto. Questa, in particolare, avrebbe dovuto contribuire alla predisposizione delle basi sulle coste africane di Kenitra, Villa Cisneros e Bolama. Proprio a Bolama avrebbe quindi sostato fino alla conclusione della crociera<sup>26</sup>.

Considerando il complessivo dato quantitativo dei mezzi navali impiegati a supporto della prima crociera atlantica rileviamo che, per dodici idrovolanti alla partenza, vi fu l'impiego di nove imbarcazioni: quasi una nave per ciascun aereo.



Fotografia n.19: l'esploratore *Nicoloso Da Recco* durante le prove di velocità ad Ancona il 10 ottobre 1930. Successivamente iniziò la preparazione per la crociera atlantica di scorta agli idrovolanti S 55 "del Generale Balbo" sulla rotta Italia-Brasile. Esploratore poi cacciatorpediniere - cl. "Navigatori" (Cantieri Navali Riuniti, Ancona) Varato il 14 dicembre 1927 fu dismesso definitivamente il 15 luglio 1954. (Fonte: Fototeca Ufficio Storico Stato Maggiore Marina)

---

<sup>26</sup> Cfr. R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 121.



Fotografia n. 20: l'esploratore *Emanuele Pessagno* in navigazione a lento moto nel 1931. Il 1° dicembre 1930 salpò da La Spezia per la crociera atlantica di appoggio agli idrovolanti "del generale Italo Balbo". Esploratore e cacciatorpediniere (Cantieri Navali Riuniti, Ancona). Varato il 12 agosto 1929 fu affondato da un sottomarino britannico, il *Turbulent*, il 29 maggio 1942

### 2.1.c Prima dei decolli

In occasione delle precedenti crociere aeree sul Mediterraneo, l'allora sottosegretario Balbo fornì chiare indicazioni sia del progetto in atto sia, almeno parzialmente, delle finalità. L'occasione per ufficializzare i decolli degli idrovolanti italiani, in entrambi i precedenti, fu il discorso che tenne alla Camera per illustrare la legge del bilancio aeronautico del 1928 e del 1929.

Diversamente, quando il 14 marzo 1930 il ministro andò, come di consueto e per il quarto anno consecutivo, ad esporre il bilancio della Regia Aeronautica<sup>27</sup>, nonostante i preparativi per la prima crociera atlantica fossero già ad uno stato avviato e la missione Cagna-Calò Carducci in atto da diversi mesi, non fece alcuna menzione della nuova impresa.

Le possibili interpretazioni di questo silenzio non risultano facili, soprattutto perché una dichiarazione in sede istituzionale della prossima partenza avrebbe creato interesse verso la vicenda e l'inizio di una trepidante attesa. Questo si sarebbe tradotto in un importante avvio della propaganda, ovvero di uno dei principali obiettivi del volo di massa transoceanico. Potremmo ritenere che il silenzio di Balbo sulla vicenda derivò dal fatto che vi fossero ancora riserve sulla sua reale attuazione. Altra ipotesi la possiamo ricavare nel fatto che il nuovo evento poco si conciliava proprio con alcuni passi del bilancio aeronautico esposto quell'anno.

---

<sup>27</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni alla Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura – Sessione 1929 – 1930 – Volume (II). Tipografia della Camera dei Deputati, p. 1835 e ss.

Balbo, infatti, oltre ad indicare gli efficaci numeri prodotti dall'aviazione civile italiana e le lodi per l'idrovolante S.55, lamentò il fatto che il bilancio della forza armata aerea fosse stazionario alla cifra di 700 milioni. Con la somma stanziata, commentò senza mezzi termini, si sarebbe corso il forte rischio di non avere un adeguato numero di velivoli: in caso di guerra l'Italia avrebbe potuto mettere in linea solo otto o novecento aerei, di fronte a tremila piloti arruolati e brevettati. Illustrare il progetto di una nuova crociera da svolgersi sull'oceano Atlantico, senza poterla legittimare con argomentazioni di interesse politico-militare e dopo aver lamentato la scarsità di fondi e di mezzi, avrebbe sicuramente posto in luce, se non una certa incompatibilità, almeno un concreto dubbio sulla necessità di un nuovo volo di massa. Sarebbe stato facilmente comprensibile da parte di eventuali oppositori che per la rotta prescelta, per numero di uomini, equipaggiamento e mezzi utilizzati, quel volo sarebbe risultato molto più costoso delle precedenti crociere pensate da Balbo<sup>28</sup>.

Il ministro, riteniamo, intuì, quindi, che una dichiarazione sulla nuova crociera lo avrebbe esposto a critiche tali da poter far naufragare il suo progetto e, quindi, almeno davanti alla Camera dei Deputati non seguì la linea adottata negli anni precedenti.

Balbo, infine, nella stessa circostanza, si espresse anche in termini più generalisti, indicando la sua volontà di creare una «coscienza aeronautica» svincolando la forza armata dalla visione sportiva che si era andata sedimentando: «l'Aeronautica non è uno sport». Come il problema del bilancio, anche queste intenzioni dichiarate poco sarebbero state concilianti con la realizzazione della prima crociera atlantica che si presterà ad essere letta anche in termini di gesta sportive e sarà foriera di divismo sportivo.

Sul piano operativo, per il volo transoceanico, il 5 gennaio 1930 a Orbetello fu appositamente costituito il 93° Gruppo Bombardamento Marittimo<sup>29</sup>, con la 196<sup>^</sup> e 197<sup>^</sup> Squadriglia. Il comando fu assegnato al tenente colonnello Maddalena, mentre il maggiore Longo fu nominato comandante in seconda. Il Gruppo fu sciolto il 14 dicembre 1930, giorno in cui Balbo assunse il comando della Squadra Atlantica. La formazione di volo agli ordini del ministro fu composta da quattro Squadriglie: la nera, con i tre S.55 di Balbo, Valle e Maddalena; la verde con Longo, Calò Carducci e Cannistracci; la bianca con i velivoli di Agnesi, Barbicinti, Draghelli e Teucci e la rossa con Marini, Donadelli, Recagno e Baistrocchi<sup>30</sup>.

Rispetto alle precedenti crociere mediterranee l'assegnazione del comando non seguì la composizione quantitativa del reparto di volo: nella seconda crociera mediterranea, il pretesto per assegnare il comando al colonnello Pellegrini, invece che al generale De Pinedo, fu legato al fatto che il numero di aerei non poteva essere assimilato ad un livello di comando di brigata aerea, ma di uno stormo. Per questo motivo fu previsto il comando di un colonnello e non di un generale. Nella crociera atlantica, pur essendoci un numero ancora inferiore di aerei, il comando fu affidato ad un generale di squadra aerea, Italo Balbo, per il semplice motivo che la compagna fu ufficialmente nominata Squadra Atlantica. Più volte vedremo, però, che sarà l'idro di Maddalena e del secondo pilota Fausto Cecconi a decollare per primo o a tenere la rotta. L'I-BALB, diversamente dai voli di massa sul Mediterraneo, non procederà in solitaria, ma volerà effettivamente in gruppo.

---

<sup>28</sup> C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p.267.

<sup>29</sup> USAM, Memorie Storiche, b. 16, f. 71, Memorie Storiche 93° Gr. B.M.

<sup>30</sup> Anche l'identificazione cromatica delle singole squadriglie di volo era una accortezza già utilizzata da De Pinedo in occasione della prima crociera mediterranea.

Il 93° Gruppo Bombardamento Marittimo<sup>31</sup> stabilì la sua sede ad Orbetello e fu lo stesso Balbo ad illustrare l'installazione. L'idroscalo, per volontà del ministro, fu cinto da un muro:

garanzia di una ideale e volontaria clausura [...] con una disciplina quasi conventuale. Più che una scuola, quella doveva essere una specie di collegio militare, dove gli animi dei predestinati per nessun motivo dovevano essere distratti dalla tensione ideale e morale verso la meta<sup>32</sup>.

In questo "collegio" affluirono tutti gli equipaggi che, prima di essere scelti, dovevano aderire su base volontaria a questa impresa. Dei ventotto piloti, primo e secondo pilota di ciascun idrovolante, quattordici avevano partecipato ad entrambe le crociere mediterranee e sei almeno ad una delle due. Solo 7, il 25% del totale, non avevano partecipato ai voli di massa. Ancora una volta si disattese, quindi, il principio secondo cui dovevano essere addestrati ai voli di massa il maggior numero possibile di piloti.

Italo Balbo, oltre all'impegno assunto con la crociera, doveva contemporaneamente provvedere a tutte le attività proprie dell'incarico di ministro e tutte le incombenze legate agli impegni politici e di partito. Per questi motivi non restò per tutto il periodo di addestramento insieme al personale del 93° Gruppo. Durante i suoi brevi periodi di permanenza egli non soggiornò comunque all'interno del muro di cinta fatto appositamente costruire. Si riservò, per quei momenti, una diversa sistemazione sulla spiaggia in una località verso Forte dei Marmi. Di questa dimora scrisse con orgoglio che

mai si era visto in Italia qualcosa di simile: un ministro piantare le tende all'aria aperta sotto ombrelle di pini marittimi a viver quasi da primitivo sulla spiaggia marina<sup>33</sup>,

ammettendo poco dopo che, comunque, di non aver fatto una vita troppo primitiva<sup>34</sup>.

Su questa esperienza, una lettera anonima segnalò che il quadrumviro, nel suo «campeggio» vicino Viareggio avrebbe allestito con grande sfarzo le tende per ospitare anche una presunta amante. L'effetto sortito dalla missiva finì per concentrarsi solo sul contenuto privato: a matita, in alto a destra della stessa lettera, il destinatario scrisse candidamente il proprio commento: «se è vero, un'altra». Nulla fu scritto, invece, sulla segnalazione del presunto sfarzo. Per questo Balbo fu in realtà chiamato da Mussolini a renderne conto per iscritto. Egli confermò l'esistenza delle tre tende cercando giustificazione del loro allestimento nel fatto che una era stata predisposta per una improbabile visita del duce, e che tutto era stato composto a sue spese. Proprio nella tenda allestita per Mussolini, aveva fatto portare una pelle di leone, una di orso e quattro tappeti di Misurata, tutto di sua proprietà e visibile a casa sua. Sotto quei pini marittimi, scrisse, aveva invitato spesso a pranzo personalità e amici, nonché rispettabilissime signore con i rispettivi mariti<sup>35</sup>.

Oltre qualsiasi pettegolezzo, quello che appare necessario rilevare è il fatto che Balbo non giustificò affatto il perché non alloggiò con tutti gli equipaggi della sua Squadra Atlantica. L'addestramento cui si sottopose per un'impresa tanto difficoltosa non fu sicuramente al pari di quello degli altri piloti, già esperti e allenati al volo.

---

<sup>31</sup> USAM, Memorie Storiche, b. 16, f. 71, Memorie Storiche 93° Gr. B.M.

<sup>32</sup> I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 24.

<sup>33</sup> *Ivi*, p. 23.

<sup>34</sup> Cfr. *Ibidem*.

<sup>35</sup> ACS-SPD-CR, B. 54, f 278/R, Italo Balbo, lettera anonima a Mussolini del 12 luglio 1930.

Il problema del suo addestramento fu probabilmente considerato secondario perché il ministro, per il pilotaggio, poté valersi di un secondo pilota che abbiamo già indicato come uno tra i migliori della Regia Aeronautica del tempo, Stefano Cagna. Questi, al rientro dalla sua missione sulle coste africane, proseguì la sua preparazione per la crociera, trovando, comunque, anche il tempo per un po' di svago. Oltre alle uscite con il motoscafo fuoribordo ricevuto in dono da Balbo<sup>36</sup>, "Stuin", come veniva chiamato in famiglia e tra gli amici, nelle lettere ai propri cari scritte tra l'estate e l'autunno del 1930, riferì che riuscì a seguire qualche tappa del primo giro aereo d'Italia e, ad ottobre, partecipò alla gara motonautica di Venezia<sup>37</sup>. Queste esperienze, unite alla vita sociale delle tende allestite tra Viareggio e Forte dei Marmi, non sembrerebbero fornire quell'immagine di addestramento rigido e a volte pesante cui furono costretti gli aspiranti trasvolatori oceanici<sup>38</sup> e, soprattutto, il loro comandante.

L'addestramento, oltre che sulla laguna di Orbetello, prevedeva anche dei voli in formazione fuori i confini nazionali. Il 7 agosto 1930 l'intero gruppo svolse un'esercitazione coprendo la prima tappa della crociera fino a raggiungere Los Alcazares mentre il successivo 9 settembre vi fu un ulteriore volo preparatorio che da Orbetello raggiunse in tappe Los Alcazares, Algeri, Tunisi, Elmas e fece ritorno ad Orbetello. Anche in addestramento si registrarono diverse difficoltà causate dal malfunzionamento di qualche componente degli idrovolanti. Balbo giustificò imputando le problematiche al fatto che nelle fasi preparatorie si stavano utilizzando idrovolanti già in uso alla Regia Aeronautica mentre con il «materiale nuovo della crociera, un incidente come quello capitato a Valle, non sarebbe forse avvenuto»<sup>39</sup>. A prescindere dagli inconvenienti che, come avremo modo di verificare, non mancarono neanche durante la crociera, Balbo, con queste giustificazioni confermò che il volo Italia-Brasile sarebbe stato svolto con mezzi nuovi, appositamente realizzati e acquistati dalla Regia Aeronautica per la specifica occasione, nonostante avesse lamentato qualche mese prima la scarsità di velivoli per la forza armata aerea.

Nel successivo mese di novembre il ministro portò in volo, da Roma a Orbetello, Giurati, presidente della Camera e Segretario del Partito Nazionale Fascista, per presentare gli atlantici all'autorità politica. Nell'occasione Giurati consegnò a ciascun membro degli equipaggi la tessera del Partito Nazionale Fascista, anche se le iscrizioni erano state rigorosamente chiuse e, comunque, senza che il personale degli equipaggi ne avesse fatto richiesta. Prima di Giurati, l'onorevole Scorza aveva portato a ciascun atlantico una camicia nera dono dei Fasci Giovanili che, come vedremo, Balbo ordinerà di indossare nella tappa del sorvolo atlantico<sup>40</sup>.

Oltre ai voli in formazione, particolare cura fu posta nell'addestramento ai decolli con serbatoi a pieno carico. Il 27 novembre, i primi a svolgere con successo questa difficile manovra furono Maddalena con il suo secondo pilota Fausto Cecconi. Ad essi seguirono Baldini e Ambrosino la cui prova si risolse però con un tragico incidente: il cappottamento e l'incendio del loro S.55 causò la morte sul colpo del sergente Stempardini,

---

<sup>36</sup> Cfr. F. Caffarena, C. Stiaccini, *Chi vola vale. L'immagine della Regia Aeronautica nell'archivio del generale Cagna*, Aeronautica Militare Ufficio Storico, Roma, 2013, p. 30.

<sup>37</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Cagna Stefano.

<sup>38</sup> «L'addestramento fu rigido e a volte pesante. Agli uomini veniva concesso un permesso solamente una volta ogni due settimane», in C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 273.

<sup>39</sup> I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., pp. 34-36.

<sup>40</sup> Cfr. *Ivi*, pp. 62,72 e 73.

mentre il capitano Ambrosino morì il giorno seguente per le ustioni riportate. Furono le prime vittime della crociera Italia-Brasile. Purtroppo non furono le sole.

Contemporaneamente all'istruzione degli equipaggi presso l'idroscalo di Orbetello, si procedeva anche alle ulteriori operazioni preparatorie. Per il trasporto del carburante sulle basi di sosta, sia mediterranee sia atlantiche, fu noleggiato un motoveliero, l'*Aosta*. Questo partì da Genova il 15 novembre imbarcando anche i fedeli giornalisti voluti da Balbo per seguire la crociera: Michele Intaglietta, della «Gazzetta del Popolo», Ernesto Quadrone de «La Stampa», Mario Massai del «Corriere della Sera», Luigi Freddi del «Popolo d'Italia» e Adone Nosari del «Giornale d'Italia» che furono portati direttamente in Brasile<sup>41</sup>, oltre a Nello Quilici, direttore del balbiano «Corriere Padano». Nonostante la fedeltà di questi giornalisti e il fatto che tutti parteciparono anche ai voli mediterranei, questa volta Balbo decise per far testimoniare loro solo le tappe conclusive della crociera. Anche questa decisione, che sarà riproposta nell'ultima crociera, riteniamo potesse derivare dalla forte incertezza sull'esito del sorvolo oceanico ma, forse ancor più, dal fatto Balbo abbia voluto essere l'unico cronista degli avvenimenti fino al trionfale arrivo sulle coste brasiliane.

Nel mese di dicembre 1930, fu avviato, presso ciascuna base, un nucleo aeronautico i cui comandanti furono il tenente Antonio Altomare a Los Alcazares, il maggiore Guascone Guasconi a Kenitra, il capitano Franco Cavallarin, a Villa Cisneros, il tenente colonnello Eraldo Ilari a Bolama, dove era già stato con Cagna e Calò Carducci, il capitano Gino Bertoli a Natal e il colonnello Renato Collalti a Bahia. Solo Cavallarin era reduce da analoga esperienza sia nella prima sia nella seconda crociera mediterranea ad Elmas e ad Atene, mentre gli altri ufficiali non avevano mai svolto tale incarico.

I comandanti di queste basi, come esperienze passate nei voli sul mediterraneo, avrebbero dovuto occuparsi di tutta la logistica del personale e dei materiali necessaria all'arrivo, alla permanenza e alla ripartenza della Squadra Atlantica. Furono quindi deputati alla gestione del carburante e del lubrificante secondo gli accordi presi con la società fornitrice, a predisporre gli ancoraggi e i gavitelli, a reperire i mezzi necessari per gli sbarchi e gli imbarchi degli equipaggi, a predisporre gli alloggi e quanto necessario a tutto il personale e ad individuare le possibilità esistenti sul territorio di effettuare acquisti eventualmente necessari.

Oltre alle molte similitudini con le precedenti crociere aeree, vi furono anche delle importanti differenze organizzative. Tra queste il non utilizzato di specifici aerei per il soccorso, con la presenza di un medico. Alla partenza furono quindi chiamati quattordici idrovolanti S.55: ai dodici inizialmente pervisti, Balbo aveva deciso di aggiungerne due di riserva, l'I-DONA del capitano Renato Donadelli e l'I-TEUC del tenente Giuseppe Teucci. Questi, in realtà, vennero indicati da Balbo non come “riserve” ma come “officine”<sup>42</sup>, anche se non fu specificato se fossero destinati ad una eventuale cannibalizzazione o se dovessero trasportare strumenti per le riparazioni.

Sicuramente gli idrovolanti di Donadelli e Teucci non avevano la stessa predisposizione degli altri in quanto su di essi non furono montati i serbatoi aggiuntivi necessari per la lunga tappa oceanica. Quando furono autorizzati ad unirsi alla Squadra Atlantica per raggiungere le sponde del Brasile dovettero infatti imbarcare taniche di carburante.

A pochi giorni dalla partenza ad Orbetello regnava probabilmente serenità e l'addestramento aveva fornito al personale consapevolezza delle proprie capacità. E' quanto traspare dalle righe manoscritte di Stefano Cagna per il fratello:

---

<sup>41</sup> Cfr. R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 119.

<sup>42</sup> Cfr. I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 140.

Carissimo Aldo - si legge in una missiva scritta il 14 dicembre - a te prima che io parta voglio che ti giunga il mio caro saluto fraterno. L'impresa la quale mi accingo non è estremamente pericolosa e impossibile. Altri già prima l'hanno fatta, e noi, si può dire, né seguiamo le orme. Ma ciò nonostante, e in qualche cosa di non comune e quindi non è da considerarsi come un volo di ordinario allenamento, divertimento, spasso e come meglio si vuol definire. Parto tranquillo e sicuro di ritornare contento dal bel volo compiuto. Seguimi con il cuore e vogliami sempre molto bene. Ti bacio e ti abbraccio<sup>43</sup>.

Il secondo pilota dell'I-BALB fornisce una lettura dell'imminente esperienza che si apprestava a compiere lontana da eccessi di eroismo. Cagna, eccellente pilota, non ritenne l'impresa atlantica né estremamente pericolosa né impossibile. Lui, che l'aveva in parte già svolta con la sua missione, sapeva che avrebbero seguito le orme di chi la compì prima, con probabile riferimento a De Pinedo. Eppure il sorvolo dell'oceano era comunque da considerarsi come qualcosa fuori dal comune.



Fotografia n. 21: foto di gruppo dei partecipanti alla prima crociera atlantica. Al centro Italo Balbo con Umberto Maddalena alla sua sinistra e Giuseppe Valle alla sua destra. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Il 17 dicembre, per dare una dimensione istituzionale all'evento svolto dagli equipaggi militari e legarlo cognitivamente all'immagine del regime fascista, in occasione della partenza giunsero ad Orbetello le persone che maggiormente erano in grado di personificare il regime: i quadrumviri della marcia su Roma Bianchi, De Bono e De Vecchi. Ad essi si aggiunsero il sottosegretario all'Aeronautica Riccardi, quello alle

---

<sup>43</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Cagna Stefano, lettera al fratello Aldo del 14 dicembre 1930.



Comunicazioni Pierazzi e molte altre autorità. Assenti, nella circostanza, sia Mussolini sia i rappresentanti della casa regnante, che riteniamo non furono volutamente accostati all'impresa fino al momento della sua felice conclusione.

Considerata la prevedibile lunga assenza di Balbo e l'impossibilità di esercitare le funzioni attribuitegli in qualità di ministro, queste furono assunte, fino al suo rientro in Italia, dal capo del Governo.

## 2.2 Le tappe della prima crociera aerea sull'Atlantico meridionale<sup>44</sup>

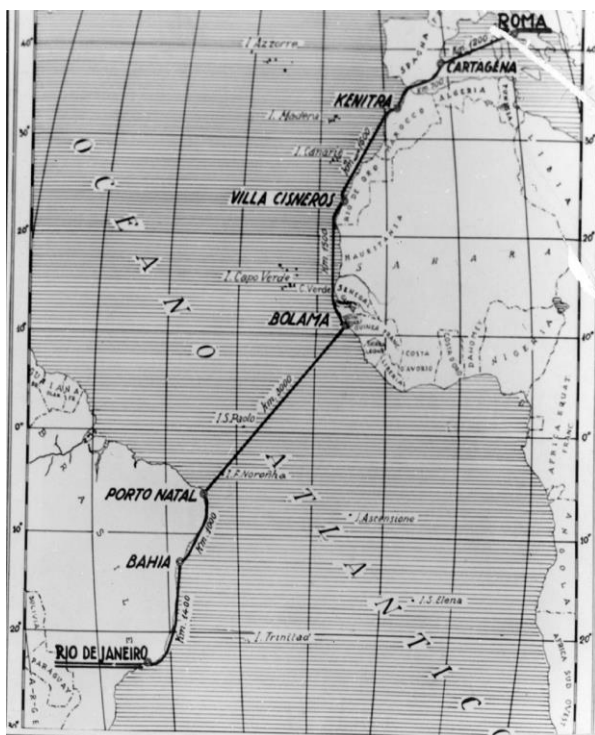


Immagine n. 4: il percorso della prima crociera atlantica. (La stessa immagine fu pubblicata su molti quotidiani nazionali e dalle riviste specializzate, come quella proposta in immagine 5 (USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 17)

Analogamente a quanto proposto per le crociere mediterranee, riteniamo sia necessario continuare nella descrizione dei fatti avvenuti nelle singole tappe. Ognuno dei sette distinti voli in cui fu divisa la crociera fu, infatti, caratterizzato da qualche episodio che vide coinvolti gli equipaggi o il solo Balbo o, ancora, gli idrovolanti. Tali resoconti, inoltre, rendono conto anche di particolari avvenimenti che si verificarono durante la permanenza nelle varie località la cui narrazione consentirà di individuarne eventuali conseguenze e proporre le nostre riflessioni.

L'esposizione delle singole tappe, inoltre, ci appare necessaria anche per comprendere l'importante gesto tecnico-aeronautico realizzato nel 1930-1931 e per poter evidenziare il livello raggiunto dalla produzione dell'industria aeronautica italiana e la preparazione dei piloti della Regia Aeronautica.

Dei sette voli, particolare attenzione è stata posta a quello che permise agli idrovolanti italiani di sorvolare l'Atlantico meridionale, non solo perché fu quello maggiormente impegnativo e rischioso, ma anche perché rappresenta idealmente l'intera crociera aerea.

Giunti a destinazione, infine, oltre al volo di arrivo a Rio de Janeiro si è ritenuto interessante prolungare la narrazione e la relativa analisi anche al periodo di permanenza di Italo Balbo e degli equipaggi italiani in Brasile. Quanto emerso nello studio di quei giorni ha permesso, in particolare, di far nuova luce sui rapporti tra Balbo e De Pinedo, sulla vendita degli idrovolanti italiani al governo brasiliano e su alcuni episodi che videro coinvolto il ministro della Regia Aeronautica italiana.

<sup>44</sup> Negli archivi visionati non sono state trovate delle relazioni dettagliate sulle singole tappe della crociera dell'Atlantico meridionale ad eccezione di un resoconto che Balbo inviò a Mussolini riguardante la sola tappa da Bolama a Natal, di attraversamento dell'oceano e custodita presso lo USMM, b. 2570, Raid transoceanico di un gruppo di velivoli, msg. 10872. Per la descrizione delle tappe, salvo quanto diversamente riportato in nota, si rimanda a R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., pp. 126 e ss.

## 2.2.a 17 dicembre 1930: Orbetello-Los Alcazares



Immagine n. 5: copertina del numero unico de «Le vie dell'Aria» pubblicata in occasione della prima crociera atlantica. La rappresentazione grafica, in particolare, trasmette l'idea di un volo di massa realizzato in notturna. (USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 17).

In occasione della prima crociera mediterranea del 1928, il volo da Orbetello a Los Alcazares fu diviso in tre parti con soste a Elmas e a Pollença. Dopo solo due anni, la sostituzione degli S.59 con gli S.55 e i miglioramenti apportati resero possibile il volo diretto.

La rotta, però, era già nota per le difficoltà dovute alla variabilità delle condizioni meteorologiche. L'anno precedente, infatti, Cagna e Calò Carducci, per la perturbazione incontrata, dovettero ammarare ad Ibiza e riprendere il volo per Los Alcazares successivamente. Era quindi il meteo il principale fattore da tenere in attenzione.

Dopo due successivi rinvii, il mattino del 17 dicembre 1930 le condizioni meteorologiche furono giudicate idonee per affrontare il primo volo. Balbo si consultò con Valle, Maddalena e Longo, proprio nel gabinetto meteorologico. Il tempo veniva segnalato buono fino alla Sardegna, incerto con pioggia fino alle Baleari e bello sulla costa spagnola. Nelle consultazioni, però, non fu preso in

considerazione lo spostamento verso sud-est, e la sua evoluzione, della perturbazione frontale che il giorno prima era presente fra le coste atlantiche francesi e Lisbona. Balbo, nel suo resoconto, forse proprio per ciò che accadde nello svolgersi della tappa, non scrisse che fu lui a dare l'ordine della partenza, ma riportò un più generico «si parte!»<sup>45</sup>.

Presa la decisione, la sveglia fu data alle 4 del mattino. Dopo la cerimonia dell'alzabandiera gli equipaggi si imbarcarono e dalle 7:45 si susseguirono i decolli. Il volo proseguì ordinato fino alle Bocche di Bonifacio. Successivamente, tra la Corsica e la Sardegna, le condizioni del tempo peggiorarono rapidamente. La condotta del volo divenne tormentata e i contatti radio risultarono quasi impossibili per le forti e continue scariche elettriche.

Per la navigazione fu collocato in testa l'idro I-MADD, del più esperto tenente colonnello Umberto Maddalena, e fino alle Baleari gli equipaggi riuscirono a non deviare dalla rotta da esso tracciata. Nei pressi dell'arcipelago spagnolo la formazione si scisse in due gruppi. Un gruppo, composto dall'I-BALB con ulteriori cinque velivoli comandati da Donadelli, Teucci, Longo, Calò Carducci e Cannistracci, volò a sud di Maiorca e ammarò presso la piccola insenatura di Puerto de Campo, all'estremità meridionale dell'isola. Questi, dopo il difficile ammaraggio, gettarono le ancore per stabilizzare i propri idro, nella

<sup>45</sup> I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 77.

considerazione del fatto che, non essendo una sosta prevista, non potevano disporre dei gavitelli. La forte agitazione del mare, però, non rese possibili le operazioni di ancoraggio e, per evitare collisioni tra velivoli in acqua o con la costa rocciosa, gli equipaggi riuscirono a far arenare gli idrovolanti sull'unica piccola spiaggia vicina. Solo l'I-DINI di Cannistracci riportò danni piuttosto seri all'ala destra che furono riparati dal montatore Mancinelli e dal capitano ingegnere Pezzani.

Il secondo gruppo, composto dagli altri otto velivoli di Maddalena, Valle, Marini, Recagno, Baistrocchi, Agnesi, Draghelli e Boer, passò invece a nord delle Baleari e, alquanto frammentato, giunse comunque a Los Alcazares. Balbo riuscì a mettersi in contatto con loro solo a tarda sera quando il maggiore Longo, con mezzi di fortuna, riuscì a raggiungere Palma di Maiorca dove era attraccato un piroscafo italiano, anch'esso costretto a riparare nel porto a causa del maltempo.

La prima crociera atlantica non partì nel migliore dei modi. Umberto Maddalena, comandante del 93° Gruppo che era in testa alla formazione, nonostante tutte le difficoltà, tirò dritto lungo la rotta pur non potendo essere né visto né contattato dagli altri idrovolanti. Balbo, comandante della Squadra Atlantica, nell'occasione non impartì alcun ordine. Nonostante le problematiche già vissute da Cagna e Calò Carducci nella loro missione, e degli inconvenienti occorsi sui voli addestrativi sul Mediterraneo, inspiegabilmente, non fu previsto il diretto concorso di nessuno degli esploratori della Regia Marina nella tratta Orbetello-Los Alcazares. Tutti i mezzi navali, dopo le partenze tra il 30 novembre e il 1° dicembre, furono indirizzati a Ceuta e Almeira solo per i rifornimenti, e immediatamente indirizzati sulle coste atlantiche dell'Africa<sup>46</sup>.

Il disastro con cui aveva preso avvio la crociera, ancora nella sua parte mediterranea, sollevò dei dubbi nella mente di Mussolini circa il comando della spedizione<sup>47</sup>.

Solo il 19 dicembre, il gruppo di Puerto de Campo, dopo aver rimesso in acqua i propri aerei, poté riprendere il volo. La formazione atlantica si riunì nuovamente nell'idroscalo di Los Alcazares dove i velivoli furono tutti revisionati. Il ministro della Regia Aeronautica, nel descrivere la sua permanenza della cittadina spagnola, si soffermò sulla la grande cordialità e l'affetto che dimostrarono gli spagnoli, politici e militari, verso la spedizione italiana<sup>48</sup>, confermando così quanto avvenne nella crociera del 1928 e le sensazioni descritte da Stefano Cagna durante il loro volo organizzativo.

## **2.2.b 21 dicembre 1930: Los Alcazares – Kenitra**

Il 21 dicembre la Squadra Atlantica decollò per la seconda tappa: da Los Alcazares a Kenitra.

Al decollo si registrò il primo inconveniente: dei quattordici equipaggi solo dodici decollarono perché l'I-MARI del capitano Giuseppe Marini<sup>49</sup>, a causa di un incendio a un carburatore rimase all'idroscalo. Con esso, solo per l'assistenza, rimase anche l'I-DINI del tenente Cannistracci.

---

<sup>46</sup> USMM, b. 2570, Raid transoceanico di un gruppo di velivoli.

<sup>47</sup> Cfr. C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 271.

<sup>48</sup> Cfr. I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 91.

<sup>49</sup> Mentre Balbo scrisse che fu l'I-MARI ad avere l'incendio al carburatore, I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, Idrovolante edizioni, s.l., 2017, p. 91, Cupini scrisse che l'incidente occorre all'I-AGNE del capitano Agnesi, R. Cupini, *Cieli e Mari*, cit., p. 134.

La navigazione procedette senza particolari difficoltà passando sullo stretto tra Gibilterra e Ceuta per proseguire poi lungo la costa marocchina. Prima di giungere a Kenitra Balbo pensò di raggiungere in volo la vicina Rabat per un sorvolo di saluto alla città, ma Valle segnalò un inconveniente al suo idrovolante e fu deciso di ammarare subito<sup>50</sup>. L'arrivo nella larga foce del Sebou avvenne senza problemi dopo un volo di cinque ore.

Il ministro, dopo i saluti sul posto, si recò prima a Fez e poi a Kenitra, in visite di cortesia e, successivamente raggiunse Rabat, dove c'era il rappresentante del governo francese. Come avvenne nelle precedenti occasioni, quando Balbo e i piloti italiani raggiunsero porti o località francesi, il cerimoniale prevede l'esecuzione dell'inno italiano della *Marcia Reale*, differentemente da quanto avvenne in porti e località spagnole dove furono accolti al suono di *Giovinezza*.

A Kenitra e Rabat Balbo confermò le impressioni di Cagna e, mentre si dilungò molto nel suo scritto sulle festose accoglienze spagnole, in questo caso si limitò a commentare come quelle «del signor Saint sono piene di forma: hanno quello stile francese fatto di finezza, che è proprio della Terza Repubblica»<sup>51</sup>.

Il mattino seguente il ministro si svegliò con la febbre alta e il giorno di riposo consentì anche all'I-MARI e all'I-DINI di raggiungere Kenitra e ricompattare la squadra.

### **2.2.c 23 dicembre 1930: Kenitra – Villa Cisneros**

Una densa nebbia tardò la partenza che avvenne solo alle 8 del mattino. Anche in quest'occasione non decollarono tutti gli equipaggi: l'I-DINI a causa di difficoltà di avviamento del motore non riuscì a mettere in moto.

Il volo di questa tappa si svolse con il vento a favore e sotto la Squadra Atlantica vi fu il supporto degli esploratori *Pessagno* e *Usodimare*, in continuo collegamento radio con la formazione degli S.55. Verso il tramonto, dopo 9 ore di volo durante le quali furono comunque incontrate alcune nubi di sabbia sollevate dal vento del deserto, la formazione ammarò ordinatamente nella rada di Villa Cisneros.

Nell'attuale Dakhla gli equipaggi trascorsero due giorni prima di riprendere il volo verso Bolama e la sosta consentì all'I-DINI di rientrare del gruppo.

### **2.2.d 25 dicembre 1930: Villa Cisneros – Bolama**

Il giorno di Natale ci fu la consueta sveglia all'alba e l'imbarco, ma i decolli poterono essere avviati solo verso le 9 perché fu necessario attendere che il mare si calmasse.

Il volo fu regolare grazie alle buone condizioni meteorologiche e verso le 12.00 italiane Balbo poté trasmettere un messaggio attraverso l'EIAR per un augurio di Buon Natale.

Su Dakar gli idrovolanti della Squadra Atlantica sorvolarono una piccola pattuglia di Fiat AS.2 italiani. Era la formazione guidata da Francis Lombardi che stava compiendo la circumnavigazione dell'Africa. L'incrocio di queste due rotte sembrerebbe indice del fatto che l'Italia del periodo fu molto attiva sul piano aeronautico internazionale e che, a distanza di secoli, gli italiani abbiano ripreso nei cieli le attività esplorative che in tempo realizzarono nei mari.

---

<sup>50</sup> Cfr. I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 92.

<sup>51</sup> *Ivi*, p. 98.

Alle 16 la formazione passò sull'arcipelago delle Bissagos e poco dopo, alle 16:37, iniziarono gli ammaraggi per squadriglie.

Bolama era stata raggiunta e lì gli idrovolanti italiani sostarono per qualche giorno. Prima del grande salto sull'oceano fu necessario attendere migliori condizioni meteorologiche ma anche far riposare gli equipaggi e procedere ad una meticolosa revisione dei mezzi. Per imbarcare la quantità di benzina e di lubrificante necessari alla successiva tappa, la più lunga tra quelle percorse in tutte le crociere di massa, gli idro furono alleggeriti al massimo, lasciando a terra tutto ciò che, seppur ritenuto utile, non fu pensato come indispensabile.

Il 2 gennaio Maddalena e Cagna, coppia già sperimentata nella ricerca della *Tenda Rossa* di Umberto Nobile, con a bordo anche il sergente motorista Parizzi, svolsero una prova di decollo a pieno carico. La manovra non fu molto agevole e riuscì solo dopo 85 secondi di rincorsa. Un tempo molto indicativo della difficoltà se consideriamo che un S.55, privo di carico speciale e senza moto ondoso, sarebbe decollato dopo circa 18 secondi di rincorsa<sup>52</sup>. Il decollo dalle acque di Bolama costituiva la prova più difficile di tutta la crociera, sia per gli uomini sia per i mezzi.



Fotografia n. 22: Bolama. Gli idrovolanti italiani ancorati ai rispettivi gavitelli. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Nei successivi giorni 3 e 4 gennaio le previsioni meteo non furono valutate positivamente e la partenza fu rimandata. In quei momenti di attesa Balbo maturò la decisione di autorizzare gli idrovolanti di riserva o, come detto, di “officina”, I-DONA e I-TEUC, che erano giunti fino a Bolama ad unirsi alla Squadra Atlantica e partecipare alla traversata: non più dodici, ma quattordici idrovolanti avrebbero composto la massa aerea.

---

<sup>52</sup> Dato desunto dal Catalogo Nomenclatore dell'idrovolante S.55 della Direzione Generale delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti della Regia Aeronautica.

La mattina del 3 gennaio i supporti della Regia Marina salparono per mettersi nelle posizioni loro assegnate lungo la rotta oceanica. Il *Da Recco*, il *Vivaldi* e il *Tarigo* partirono da Bolama, il *Pessagno* e l'*Usodimare* partirono da Dakar, il *Pancaldo*, il *Da Noli* e il *Malocello* da Pernambuco. Tutti si indirizzarono verso le coordinate del punto esatto dove sarebbero stati sorvolati dagli idro italiani e avrebbero svolto le proprie attività di supporto nel “quadrante” oceanico di competenza. Tutte le unità, dopo il passaggio dei velivoli, si sarebbero indirizzate verso Ferdinando di Noronha<sup>53</sup>.

## 2.2.e 6 gennaio 1931: Bolama – Natal

Fu la tappa più importante, anche se non la conclusiva. Ad essa sarà quindi necessario dedicare particolare spazio e attenzione.

Balbo, dal giorno 4 gennaio, iniziò a ricevere i bollettini meteo dalle imbarcazioni che ormai navigavano in pieno oceano per raggiungere la posizione loro assegnata. Oltre alla valutazione delle previsioni egli aveva anche la necessità di combinarla con il calendario lunare perché, ritardando di ulteriori tre giorni la partenza per le coste brasiliane, non avrebbe più avuto la possibilità di volare sfruttando la luce della luna almeno per le prime otto ore di volo.

Quando i bollettini segnalavano solo pioggia per le prime sei ore di volo, il ministro decise di decollare. Inizialmente l'ordine fu dato per le 23.30 del giorno 5, poi spostato all'1.30 del 6 gennaio. Balbo, con premura prima della partenza, inviò il suo messaggio al duce comunicando, tra l'altro, che tutti indossarono la camicia nera regalata dai Giovani Fascisti<sup>54</sup>.

Un razzo verde si alzò dalle acque e a quel segnale l'I-MADD decollò per primo. L'ordine era di decollare per squadriglie. Poco dopo anche l'I-BALB e l'I-VALL diedero pieno motore. Mentre il primo decollo regolarmente l'idrovolante del generale Valle non riuscì a staccarsi. La strumentazione segnalava un preoccupante innalzamento della temperatura dell'acqua e Valle, prima di ulteriori tentativi, dovette tornare all'ormeggio per esaminare la situazione. Intanto si susseguivano i decolli delle altre tre squadriglie. Tutti riuscirono a sollevare l'enorme peso dato dal carburante tranne l'I-RECA di Recagno, sul quale si riscontrò la stessa inefficienza dell'I-VALL.

12 minuti dopo il decollo avvenne il primo grave incidente: l'I-BOER si infranse sulle acque oceaniche e fu rapidamente distrutto per il poderoso incendio scoppiato per il grande carico di benzina. Tutti i membri dell'equipaggio, il capitano Luigi Boer, il tenente Danilo Barbicinti, il sergente maggiore Ercole Imbastari e il sergente Felice Nensi morirono. Non furono determinate con certezza le cause dell'incidente e Balbo ipotizzò «un cortocircuito causato dai molti accumulatori presenti nel velivolo»<sup>55</sup>.

---

<sup>53</sup> USMM, b. 2570, Raid transoceanico di un gruppo di velivoli, msg. 10872.

<sup>54</sup> Nella relazione a Mussolini, USMM, b. 2570, Raid transoceanico di un gruppo di velivoli, msg. 10872, Balbo scrisse che le camicie erano state portate agli equipaggi da Segretario del partito e Presidente della Camera Giovanni Giurati, che in realtà aveva consegnato le tessere del PNF. Le camicie nere furono consegnate da dall'onorevole Scorza, vds. I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 73.

<sup>55</sup> I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 148.



Fotografia n. 23: l'esploratore *Ugolino Vivaldi* partecipò alla crociera atlantica come componente del 1 Gruppo della Divisione Esploratori. Cacciatorpediniere ed esploratore leggero (Cantieri O.T.O., Genova). Varato il 9 gennaio 1929, affondò per danni riportati combattendo contro le batterie tedesche nelle Bocche di Bonifacio il 10 settembre 1943. (Fonte: Fototeca Ufficio Storico Stato Maggiore Marina).

Pochi mesi dopo il rientro degli atlantici fu inaugurato il Palazzo dell'Aeronautica e nella Sala del Rapporto, poi chiamata Sala degli Eroi, furono montati su cavalletti una serie di ritratti tra cui quello di Boer, immortalato da Francesco Trombadori, e quello di Barbicinti, opera di Ercole Drei. Balbo, a memoria dell'equipaggio dell'I-BOER, fece erigere a Bolama un monumento opera dello scultore Quirino Ruggeri: su travertino romano furono scolpite due ali che dipartivano da un fascio littorio, una indirizzata al cielo, la seconda infranta a terra. Fu lo stesso Balbo ad inaugurarlo il giorno di Natale del 1931 e anche nel successivo anniversario fu eseguito un volo in omaggio alla memoria dei caduti<sup>56</sup>.

L'I-VALL e l'I-RECA, nel frattempo, si apprestarono ad un nuovo tentativo di decollo. Valle riuscì nella manovra, mentre Recagno, dopo essersi alzato dall'acqua, riammarò pesantemente provocando la distruzione dello scafo destro e la morte del sergente maggiore marconista Luigi Fois. Il salto dell'oceano era partito con cinque morti.

Il tenente Venturini, nella speranza che sopraggiungessero notizie sulla sorte dell'equipaggio dell'I-BOER, attese che fosse giorno prima di comunicare a Balbo gli esatti termini della sciagura. Il ministro così la descrisse a Mussolini:

All'alba feci l'appello degli aeroplani e in dieci risposero. [...] Mi risultavano rimasti a Bolama due apparecchi ma non riuscivo a sapere le ragioni del loro mancato decollo. Più tardi il mio radiotelegrafista mi porta un messaggio del comandante Ilari che mi informava di un incidente al capitano Recagno. Questi dopo essere felicemente decollato per una perdita di velocità, che avveniva facilmente con un carico così eccessivo, aveva toccato nuovamente

<sup>56</sup> Vi partecipò l'equipaggio costituito dai piloti Leonida Robbiano e Mario Massai, giornalista aeronautico, con il motorista Marino Battaglia. Con un aereo Caproni Ca.105 monoplano ad ala alta partirono da Montecelio alle 4:50 del 19 dicembre 1932 giunsero a Bolama alle 11:00 del 23 dicembre. Prima di atterrare lanciarono in acqua, davanti al monumento, due mazzi di rose che Balbo aveva consegnato ai piloti.



l'acqua perdendo completamente lo scafo che si era immediatamente incendiato. Quando giunsero i soccorsi sul posto avevano portato in salvo i piloti e il radiotelegrafista. Purtroppo il sergente maggiore motorista Fois era scomparso nelle acque<sup>57</sup>.

Il comandante Ilari comunicò a Balbo anche dell'apparecchio del capitano Boer. Il ministro, nel suo rapporto al duce, continuò scrivendo che:

pochi minuti dopo il decollo per cause sconosciute [...] avevano nuovamente toccato l'acqua incendiandosi e scomparendo in brevi secondi. Tutto l'equipaggio era andato perduto. Questo grave incidente credo possa attribuirsi ad un cortocircuito formatosi a bordo. La causa è relativamente facile data gli impianti di illuminazione per i fanali di via e per cabina pilota e l'impianto radiotelegrafico<sup>58</sup>.

Per gli idrovolanti riusciti a decollare, la trasvolata, almeno per buona parte del volo, si svolse secondo le previsioni di partenza. Il cielo fu a tratti coperto, con buona luce lunare, e il vento favorevole. Piovoschi violenti furono incontrati nelle prime ore del mattino, mentre si levò un vento contrario nell'ultimo tratto della rotta oceanica. Balbo non nascose le sue preoccupazioni per eventuali scrosci di pioggia che avrebbero potuto danneggiare il delicato involucro di tela teso sulle sottili nervature di legno<sup>59</sup>.

La questione del materiale di realizzazione dei velivoli continuò ad essere una zona d'ombra non solo per la produzione industriale italiana ma per la stessa forza armata aerea. Balbo, nei vari discorsi alla Camera, aveva più volte affermato di seguire personalmente gli sviluppi in tale ambito anche nelle altre potenze europee, ma le necessità di continuare a svolgere voli di massa su distese di acqua determinò, durante tutto il suo mandato, l'impiego di risorse verso le produzioni in legno, nonostante la dichiarata vittoria delle costruzioni metalliche. Solo nel 1939 la Confederazione Fascista degli Industriali dichiarerà che la produzione aeronautica italiana aveva cambiato completamente indirizzo produttivo e la quasi totalità, ma non la totalità, degli aerei era prodotta in metallo<sup>60</sup>.

Quando sette anni dopo la crociera Roma - Rio de Janeiro la Squadriglia dei *Sorci Verdi* iniziò a percorrere la rotta dall'Italia al Sud America, dando un fondamentale contributo allo sviluppo dell'aviazione civile su quelle rotte, fu scelto il "metallico" SM 79<sup>61</sup> e significativo ci appare il fatto che in tale reparto, oltre a Bruno Mussolini, vi erano impiegati anche alcuni atlantici, come Attilio Biseo, secondo pilota dell'I-VALL nella crociera atlantica.

Seppur non vi furono gli acquazzoni temuti dal ministro Balbo, sopraggiunsero comunque degli inconvenienti: l'I-BAIS del capitano Umberto Baistrocchi fu costretto

---

<sup>57</sup> USMM, b. 2570, Raid transoceanico di un gruppo di velivoli, msg. 10872.

<sup>58</sup> USMM, b. 2570, Raid transoceanico di un gruppo di velivoli, msg. 10872.

<sup>59</sup> Cfr. I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 150.

<sup>60</sup> Cfr. Confederazione fascista degli industriali, *L'industria dell'Italia fascista*, cit., pag. 268.

<sup>61</sup> Il 24 gennaio 1938 i "Sorci Verdi" – la 205<sup>a</sup> Squadriglia del 41° Gruppo Bombardamento Terrestre - 12° Stormo – volarono, con tappe intermedie, da Guidonia a Rio de Janeiro. Dopo quasi due anni da questa esperienza, sulla rotta dell'Atlantico meridionale, fu realizzato anche un servizio aereo postale e il 21 dicembre 1939 venne inaugurato il primo servizio aereo regolare Italia-Brasile. L'intero tragitto fu suddiviso nelle seguenti tappe: Guidonia-Siviglia (Spagna), Siviglia-Lisbona (Portogallo), Lisbona-Villa Cisneros (Spagna, ora Dakhla o al-Dakhla, Marocco), Villa Cisneros-Isola del Sale (Portogallo, ora Capo Verde), dall'Isola del Sale a Pernambuco (Brasile) e, infine da Pernambuco a Rio de Janeiro (Brasile).



all'ammarraggio in pieno oceano. Il *Pessagno* e l'*Usodimare* si mossero alla ricerca e al soccorso dell'idrovolante italiano. Dopo cinque ore di oceano l'I-BAIS fu avvistato e preso al rimorchio proprio dal *Pessagno* che lo trainò per tre giorni fino all'isola di Fernando de Noronha. Non potendo giungere le parti di ricambio necessarie per far ripartire l'idrovolante, fu ripresa la navigazione a rimorchio fino alla costa americana. Dopo molte ore di navigazione e soprattutto la continua e pericolosa rottura dei cavi da traino, fu deciso di interrompere questa operazione e inabissare l'idrovolante. Sei ore dopo il *Pessagno* con l'equipaggio dell'idro di Baistrocchi giunse a Pernambuco.

Balbo, nel resoconto che inviò «per il Capo e Stefani»<sup>62</sup>, scrisse che fu il *Malocello*, il 10 gennaio, a trainare l'I-BAIS per 1.400 km. Giunti a Noronha, le condizioni del mare non permisero di effettuare i lavori di riparazione del radiatore dell'idrovolante e fu deciso di continuare a traino fino a Natal. Nella sua diversa versione indicò che durante la navigazione il mare agitato causò una collisione tra il velivolo e l'imbarcazione trainante. Gli equipaggi riuscirono a salvare le ali e il motore e il resto del velivolo andò perso in mare. Il ministro volle trarre comunque qualcosa di positivo da questo avvenimento scrivendo che era comunque stata una magnifica prova e il trasporto a traino di un idrovolante per 1.400 km costituiva un record.

Altro contrattempo interessò l'I-DONA che, per falle al radiatore, fu costretto anch'esso ad ammarare a circa 750 km da Ferdinando de Noronha. Rimorchiato, come l'I-BAIS, giunse sull'isola la mattina dell'8 gennaio. Fortunatamente, a differenza dell'idrovolante di Baistrocchi, il danno fu di lieve entità e riparato con i mezzi a disposizione. Donadelli poté decollare il giorno stesso e rimettersi in rotta, con un volo solitario.

I nove velivoli rimasti compatti, alle 16.30 locali, avvistarono la costa continentale e dopo 18 ore e 30 minuti di volo, alla velocità media di 162 km/h, ammararono nelle acque di Natal. L'I-VALL giunse dopo mezz'ora. Nel pomeriggio giunse anche l'I-DONA.

Balbo decise che gli idrovolanti italiani, oltre alla sigla di riconoscimento internazionale, fossero titolati ad un eroe dell'aria caduto. L'I-BALB fu titolato a Francesco Baracca, l'I-VALL ad Alessandro Guidoni, l'I-MADD a Pier Luigi Penzo, l'I-MARI a Carlo Del Prete, l'I-DONA a Ercole Imbastari, l'I-AGNE a Luigi Boer, l'I-DRAG a Danilo Barbicinti, l'I-TEUC a Elio Stemperini, l'I-LONG a Tullio Crosio, l'I-CALO a Felice Nensi, l'I-DINI a Magdalo Ambrosino e l'I-BAIS, che Balbo ancora non sapeva in fondo all'oceano, a Luigi Fois. La notizia dell'affondamento dell'idro di Baistrocchi giunse il 10 gennaio.

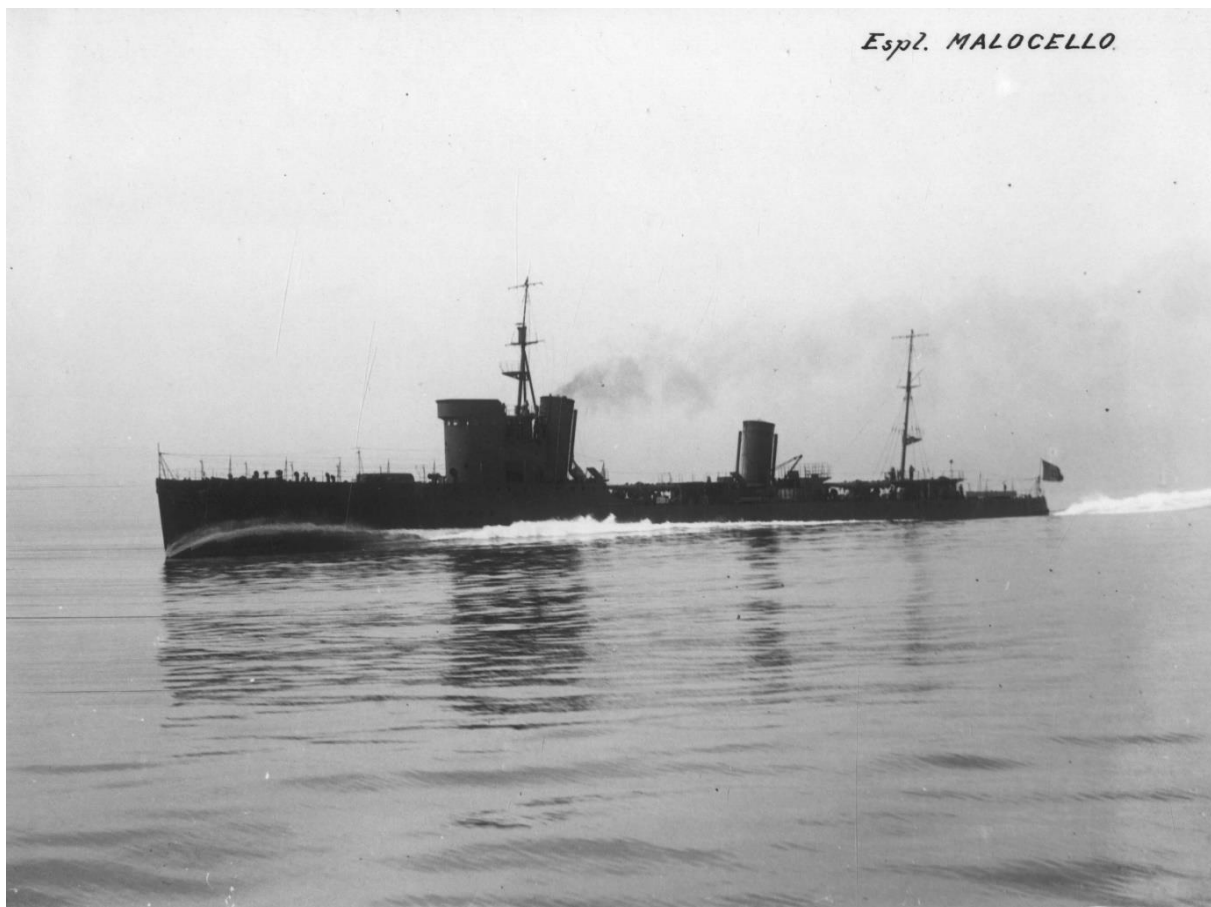
Per un dato quantitativo, l'I-RECA, l'I-BOER e l'I-BAIS, furono gli idrovolanti persi nella crociera che non giunsero in Brasile, cui va aggiunto l'S.55 di Baldini, distrutto a Orbetello durante la fase addestrativa. Balbo, quando relazionò Mussolini sulla tappa del sorvolo oceanico, non aveva ancora avuto notizia della perdita dell'I-BAIS e non considerò perduto l'I-RECA perché recuperato da una nave. Alla luce di questi dati, secondo il quadrumviro, nella traversata oceanica era stato perso un solo idrovolante. Questo gli permise di ricordare al duce<sup>63</sup> che, in un loro colloquio a Palazzo Venezia, avevano preventivato la perdita di tre apparecchi su dodici. Poter indicare, seppur inconsapevolmente in maniera errata, la perdita di un solo mezzo su quattordici partiti, e poter quindi esporre una statistica al di sotto delle previsioni, fu per lui motivo di vanto.

---

<sup>62</sup> USMM, b. 2570, Raid transoceanico di un gruppo di velivoli.

<sup>63</sup> USMM, b. 2570, Raid transoceanico di un gruppo di velivoli, msg. 10872.

In realtà occorre considerare che, se i partenti fossero stati effettivamente dodici, come previsto, non prevedendo anche i due idrovolanti “officina”, I-TEUC e I-DONA, sarebbero giunti in formazione solo in otto e uno, I-VALL, in ritardo.



Fotografia n. 24: il *Lanzarotto Malocello* in navigazione. Partecipò alla lunga crociera atlantica Italia-Brasile. L'unità rientrò in Italia il 18 marzo 1931. Esploratore e cacciatorpediniere (Cantiere Ansaldo, Genova-Sestri Ponente). Varata il 14 marzo 1929, affondò per l'urto contro una mina presso Capo Bon (Tunisia) il 24 marzo 1943. (Fonte: Fototeca Ufficio Storico Stato Maggiore Marina).

L'arrivo a Natal della Squadra Atlantica, accolta «sulla riva [dal]le allegre fanfare di *Giovinetza* che salutano la nostra vittoria»<sup>64</sup>, interessò subito i giovani italiani: l'avvenimento fu infatti occasione per dare un tema agli studenti. Ai ragazzi, che per intervallo di età erano probabilmente fuori la classe dei lettori di giornali, fu proposto un compito scolastico che «riuscì in un duplice obiettivo: ascoltare e rielaborare in un tema l'impresa atlantica e far meglio conoscere Balbo, elevandolo ad eroe»<sup>65</sup>. Un elaborato di questo tipo contribuì fortemente alla concezione secondo cui la scuola e le organizzazioni giovanili erano in effetti diventati i luoghi privilegiati per la promozione dei valori educativi del volo, inteso come attività propedeutica ad una salda formazione di tutti i cittadini-soldato della patria. Numerose letture adottate dalle scuole riguardarono imprese aeree italiane e ricercate serie di quaderni scolastici ritraevano nelle copertine aerei e piloti, mentre molti componenti dei bambini esaltavano il mito dell'ala fascista<sup>66</sup>: su tutti, quello sulla prima crociera atlantica.

<sup>64</sup> I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 155.

<sup>65</sup> G. B. Guerri, *Italo Balbo*, cit., p. 344.

<sup>66</sup> Cfr. E. Bottura, *Il volo nei quaderni di scuola*, Museo Vorrei Volare, Pegognaga 2009.

La progressiva maggiore notorietà, tra gli adulti e tra i bambini, del Balbo aviatore, trova però, nei racconti privati e non diffusi al pubblico di lettori, importanti ridimensionamenti. E' il caso del diario scritto dal suo secondo pilota Stefano Cagna: un documento che, considerata la fonte privata, autorevole per capacità e competenza di volo e testimone diretto dei fatti, appare di interessante lettura. Cagna, nel maggio 1940, per una missione, ripercorse la stessa tratta della crociera, oramai in uso corrente dagli aerei di linea. Il volo gli portò alla memoria un non secondario particolare del sorvolo dell'Atlantico meridionale:

Questa traversata che compio un po' da passeggero e un po' da pilota mi richiama alla mente quella che feci dieci anni fa rimanendo al volante per diciotto ore consecutive<sup>67</sup>.

Lo scritto lascia chiaramente intendere che fu ai comandi dell'I-BALB per tutta la lunga tappa transoceanica non risparmiando impietosi giudizi proprio verso le capacità di pilota di Italo Balbo, ruolo per cui, secondo Cagna, non avrebbe posseduto «le due qualità essenziali: la capacità e il coraggio»<sup>68</sup>. Non sono critiche confuse o dicerie create appositamente da possibili oppositori politici, ma commenti privati di uno dei più capaci piloti dell'aeronautica del tempo.

Il ridimensionamento del Balbo pilota, occorre sicuramente specificare, nulla toglie al suo essere stato comunque il motore dell'impresa, che mai sarebbe stata realizzata senza la sua forte volontà. Un valore riconosciuto dallo stesso ministro che, al rientro, come illustrò una informativa del 5 maggio 1931 riguardante un colloquio tra lui e Farinacci avvenuto alla Camera, affermò che «la sua presenza ha valorizzato del 70% la crociera». Farinacci ne condivise l'affermazione<sup>69</sup>.

Durante il breve soggiorno degli equipaggi italiani a Natal fu inaugurato un monumento ad Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete in memoria del loro raid e dell'arrivo nella cittadina brasiliana il 20 luglio 1928. Il monumento era costituito da una colonna romana emersa dagli stavi che in quel periodo si stavano facendo a Roma nell'area del Campidoglio e che fu scelta e inviata per volere di Mussolini. La “colonna romana” costituì un elemento che accomunò le crociere aeree italiane sull'Atlantico, un oggetto che il duce sembrerebbe aver donato con molta generosità.

Già in occasione dell'impresa di De Pinedo del 1927<sup>70</sup> ne era stata inviata una in occasione della creazione di un monumento a San Paolo dedicato all'avvenimento e, successivamente, lo stesso dono, questa volta proveniente dagli scavi di Ostia Antica, sarà riproposto da Mussolini per la città di Chicago, in occasione della seconda crociera atlantica. Balbo, nel descrivere la cerimonia e le epigrafi incise sul monumento a Del Prete, si affrettò anche a specificare come in realtà i due aviatori non atterrarono in realtà proprio a Natal, come aveva fatto la sua Squadra Atlantica, ma il loro S.63, «approdò sulla spiaggia di Touros, che distava molte ore di macchina da Natal»<sup>71</sup> e nessuna menzione ebbe il volo del *Santa Maria*, con cui De Pinedo era giunto in Brasile nel 1927.

---

<sup>67</sup> USSMA, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Cagna Stefano, Diario, 11 maggio 1940.

<sup>68</sup> USSMA, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Cagna Stefano, Diario, 11 maggio 1940.

<sup>69</sup> ACS, SPD, CR, b. 54, f 278/R, Italo Balbo, foglio del 5 maggio 1931.

<sup>70</sup> Si veda F. Zega, *“Italiani alta la testa!”*. *La presenza del fascismo a San Paolo (1920-1940)*, cit., che fa riferimento a R. Maranhão, “Relíquia fascista”, in *Boletim Histórico da Eletropaulo*, n° 5, giugno 1986, pp. 5-7.

<sup>71</sup> I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 168.

Sembrerebbe trasparire il sottile intento di sminuire le importanti azioni dei suoi predecessori, a vantaggio del volo dalla “sua” Squadra Atlantica.



Fotografia n. 25: l'esploratore *Luca Tarigo* partecipò con altre sette unità gemelle alla crociera oceanica di scorta e appoggio ai dodici idrovolanti S.55 che, guidati dal generale Balbo, compirono la prima trasvolata atlantica Italia-Brasile. Esploratore e cacciatorpediniere (Cantieri Ansaldo, Genova-Sestri Ponente). Varato il 9 dicembre 1928 fu affondato in combattimento contro cacciatorpediniere britannici presso le secche di Kerkennah (Tunisia) il 16 aprile 1941. (Fonte: Fototeca Ufficio Storico Stato Maggiore Marina).

## 2.2.f 11 gennaio 1931: Natal – Bahia

I decolli iniziarono alle 7:45. A bordo salirono anche il generale Pellegrini, i giornalisti che erano giunti in Brasile via mare, Quilici, Quadrone, Intaglietta, Nosari, Freddi e Massai e il tenente Lino Balbo, nipote del ministro.

La navigazione si svolse lungo la costa. L'I-TEUC ammarò per pochi minuti per una veloce manutenzione del radiatore, ma riprese poi il suo posto nella formazione.

Alle 14.30 lo stormo giunse su Bahia e, prima di iniziare gli ammaraggi, che furono contemporanei alle 15.35, completò alcuni giri sulla città.

Nel porto di Bahia trovarono agli ormeggi il *Da Recco*, il *Tarigo*, il *Vivaldi* e il *Da Noli*. Anche nella seconda tappa brasiliana vi fu l'inaugurazione di un monumento, questa volta non legato al mondo aviatorio, perché si trattò di un busto di Virgilio, in occasione del bimillenario della nascita.

Il 13 le navi italiane salparono in direzione Rio de Janeiro. Prima della partenza degli idro Luigi Freddi fu fermato e non gli fu permesso di raggiungere la capitale brasiliana perché indicato come «persona non gradita per certi suoi precedenti articoli giudicati anti

brasiliani»<sup>72</sup>. La vicenda, seppur non riguardava la crociera aerea, finì per costituire un delicato precedente, proprio in occasione del soggiorno dei trasvolatori presso la capitale.

### **2.2.g 15 gennaio 1931: Bahia – Rio de Janeiro**

Alle 8.15 lo stormo decollò alla volta di Rio de Janeiro. Le condizioni meteo erano ottimali per il volo tanto che, per l'aumento del vento a favore, gli idrovolanti rischiarono di arrivare con eccessivo anticipo rispetto al cerimoniale prefissato. L'ambasciatore Cerruti, in uno scambio di comunicazioni, chiese a Balbo di non arrivare prima delle 16.30. Giunti a Victoria gli aerei italiani furono affiancati e scortati da sei velivoli dell'aeronautica brasiliana. Alle 16:25, dopo l'ultima virata di attesa, Balbo entrò con tutta la formazione nel cielo di Rio. Erano giunti a destinazione.

### **2.2.h La permanenza in Brasile**

A differenza delle due precedenti crociere aeree di massa sul Mediterraneo, i cui punti di partenza e arrivo coincidevano in Italia, la prima crociera aerea di massa sull'Atlantico si concluse nella capitale brasiliana. Ciò permise agli equipaggi di restare alcuni giorni in Brasile, tutti ospiti del governo brasiliano presso l'Hotel Gloria. Lo stesso governo mise loro a disposizione anche le automobili<sup>73</sup>. La permanenza dei trasvolatori non fu preventivamente programmata tanto che lo stesso Balbo, il 1° gennaio 1931, fece telegrafare dal suo Capo di Gabinetto all'Ambasciata d'Italia a Rio de Janeiro per comunicare che non sapeva ancora quanto si sarebbe trattenuto in Brasile<sup>74</sup>.

Appena sbarcati il ministro e i trasvolatori furono festeggiati al Club Navale con un tè. Poi vi fu il trasferimento all'albergo Copacabana, sede degli incontri ufficiali della Squadra Atlantica, per il banchetto serale offerto dalla colonia italiana installata presso la capitale brasiliana. Lì, dopo il discorso del console Moscati, fu Balbo a parlare ai propri connazionali, esortandoli a lavorare con operosità e dignità, per l'Italia e per l'ospitale Brasile, mantenendo sempre accesa nel cuore la sacra fiamma dei fratelli italiani nel mondo.

Oltre al ministro, anche singoli piloti furono inviati in diverse località affinché la loro presenza potesse dar seguito a delle cerimonie con le altre comunità di emigrati. Tra questi, il maggiore Giuseppe Marini e del capitano Fausto Cecconi raggiunsero, il 31 gennaio, Paranaguà e Curitiba, per assecondare le pressanti richieste degli italiani residenti in quelle zone.

La presenza dei piloti italiani nel paese sudamericano determinò anche lo sviluppo di iniziative che legarono la comunità italiana con il paese di origine. La Segreteria Generale dei Fasci Italiani all'Estero, istituì, nell'occasione, cinque borse di studio per la Reale Accademia Aeronautica di Caserta a favore di giovani italiani residenti all'estero che

---

<sup>72</sup> S. Lamberti, *Dica a De Pinedo di fare atto di sottomissione*, in «Tempo», anno XXI, n. 13, Milano 31 marzo 1959.

<sup>73</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, Crociera Transatlantica.

<sup>74</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5.

avrebbero voluto intraprendere la carriera aeronautica<sup>75</sup>. Si pensò, inoltre, di coniare delle medaglie commemorative che avrebbe dovuto distribuire Balbo. L'iniziativa, in questo caso, si rilevò un totale insuccesso. Cerruti comunicò a Parini che sentiti i segretari dei Fasci di San Paolo e di Rio de Janeiro, per via dell'elevato costo, non sarebbero state vendute rispettivamente più di venti e cinquanta medaglie<sup>76</sup>.

Il soggiorno nel paese dell'America Latina non fu scandito, comunque, da sole cerimonie. Interessanti, anche per comprendere il reale clima in cui si svolsero gli eventi ufficiali, furono, in particolare, due episodi ancora oggi poco conosciuti, che resero meno piacevole del previsto la permanenza di Balbo in Brasile.

La prima vicenda iniziò pochi giorni prima dell'arrivo della crociera aerea italiana sulle coste brasiliane e vide protagonisti i gruppi antifascisti locali. Questi, come a dare il benvenuto al gerarca fascista, diffusero dei volantini riguardanti un avvenimento ancora oscuro della storia del ras di Ferrara:

Para que o Povo Brasileiro conheça de perto a figura de ITALO BALBO General dos Camisas Pretas” [Per il popolo brasiliano prossimo a conoscere la figura di Italo Balbo generale delle camicie nere]<sup>77</sup>.

A fianco della scritta, la fotografia di Don Minzoni:

Padre JOÃO MINZONI, Parocho de Argenta, em provincia de Ferrara, muitas vezes condecorado de guerra por actos de valor e de abnegação. Professor, escriptor, apostolo, fundador de Recreios para crianças, e cursor de instrução ed educação para jovens. Assassinado a cacetadas pelos camisas pretas, as ordens do “General” Italo Balbo na noite de 23 agosto de 1923” [Padre Giovanni Minzoni, Parroco di Argenta, in provincia di Ferrara, pluridecorato di guerra per atti di valore e di sacrificio. Maestro, scrittore, apostolo, fondatore di centri per i bambini, e strumento di istruzione e formazione per i giovani. Assassinato a bastonate dalle camicie nere, agli ordini del "Generale" Italo Balbo la notte del 23 agosto 1923]<sup>78</sup>.

Sul retro, a penna, fu scritto:

Ricordo della visita dell' [parola non comprensibile] Balbo a Rio de Janeiro. Il volantino fu diffuso a migliaia di esemplari; mentre grandi manifesti coprivano i muri della città. Il generale “voleur”, fischiato a Rio, bastonato a San Paolo deve aver conservato un triste ricordo della vera accoglienza in Brasile<sup>79</sup>.

Il messaggio, con il chiaro riferimento all'omicidio di Don Minzoni avvenuto nel 1923, per il quale Italo Balbo fu ritenuto il responsabile morale<sup>80</sup>, ebbe grande diffusione, con

---

<sup>75</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 1, f.5, Raccolta Giornali, la busta contiene una raccolta di articoli vari tratti dalle pagine interne di quotidiani italiani e il «Le Vie dell'Aria» del 15 febbraio 1931, dedicato al rientro in Italia dei trasvolatori. Gli articoli sono ritagliati e incollati su un diario e si riferiscono, la maggior parte di essi, al giorno in cui la prima crociera atlantica giunse a Rio de Janeiro.

<sup>76</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, Crociera Transatlantica, tele 10/5 del 5 gennaio 1931 dell'Ambasciata d'Italia a Rio de Janeiro.

<sup>77</sup> ACS, MI, PS, b. 389, Brasile.

<sup>78</sup> ACS, MI, PS, b. 389, Brasile.

<sup>79</sup> ACS, MI, PS, b. 389, Brasile.

<sup>80</sup> Si veda, tra gli altri, la voce I. Balbo, nel Dizionario Biografico degli Italiani di Aldo Berselli, Vol. V, Treccani, Roma 1963.

volantini e manifesti murari e fu scritto nella duplice lingua del paese ospitante e del personale ospitato, colpì, probabilmente, le coscienze del cattolico popolo brasiliano.

Il volantino, in particolare, recava in alto a destra la scritta “*Brasile J.4*”, per indicare probabilmente la data del 4 *Janeiro*, 4 gennaio, ovvero il giorno prima dell’arrivo dei trasvolatori a Natal. Tempo sufficiente affinché si potesse far apprezzare come messaggio di benvenuto ma anche non troppo lontano dall’arrivo tale da concedere poco tempo per essere rimosso.

Il documento fu trasmesso dalla prefettura di Torino il 4 maggio 1931, ovvero quattro mesi dopo l’accaduto, con la volontà, forse, di non dare alcuna pubblicizzazione all’accaduto e quando, ormai, la crociera aveva potuto raccogliere tutti i suoi allori. Questa fu l’unica documentazione della Polizia Politica relativa al passaggio della prima crociera aerea di massa sull’Atlantico meridionale, anche se lo stesso organo di controllo era a conoscenza del fatto che Bahia, come da segnalazioni scritte dal regio Console Generale di San Paolo, era un centro antifascista tra i più attivi<sup>81</sup>. Proprio da lì, probabilmente, giunsero alcuni foglietti stampati, poco più grandi di francobolli, che furono diffusi al passaggio della crociera aerea italiana. Recuperati dall’ambasciatore Cerruti, recavano scritto:

«le piaghe d'Italia sono tre. Papa fascismo e re» o, ancora, «il fascismo assassina i lavoratori italiani. Lottiamo contro l'infame fascismo»<sup>82</sup>.

Il testo manoscritto sul retro del volantino di Don Minzoni fece riferimento anche ad una “bastonatura” avvenuta a San Paolo. Questo costituisce il secondo episodio su cui ci soffermeremo, a partire da un precedente, del 1928, i cui effetti, evidentemente mai sopiti, si riaccessero con l’arrivo della crociera in Brasile e, soprattutto, con la presenza del gerarca ministro aviatore italiano.

La trasvolata della Squadra Atlantica seguì, temporalmente, il raid di Del Prete e Ferrarin dei primi di luglio 1928. Si trattò di un'altra avventura aviatoria trionfale con piccoli contrattempi, che riuscì a stabilire il primato mondiale di volo senza scalo. Tutta la stampa riportò la cronaca entusiasta dell’atterraggio e poi l’arrivo nella capitale dei due eroi italiani.

La vicenda avrebbe dovuto essere un altro capitolo della gloriosa campagna aviatoria e propagandistica, ma ebbe strascichi che offuscarono e compromisero l’immagine che l’Italia fascista stava cercando di vendere. Un mese dopo l’arrivo in Brasile, Del Prete ebbe un incidente e in seguito alle ferite riportate morì. La stampa, sia in Italia sia in Brasile, diede grande rilievo alla notizia. Si susseguirono per un mese articoli, commemorazioni e poesie in omaggio all’eroe dei cieli.

Parte della stampa brasiliana, però, non fu dello stesso avviso e colse l’occasione per fare una campagna critica nei confronti del regime italiano. Con sferzante ironia Maria Lacerda de Moura descrisse il pilota italiano come un difensore della religione, della famiglia e della patria dedito alla gloria mondana, alle glorie guerriere, alla spettacolarizzazione del

---

<sup>81</sup> La dimensione di questa attività antifascista, in particolare, era data dalla corrispondenza di questa città con il settimanale antifascista «*La Difesa*», edita a San Paolo e diretta da Francesco Freola, attento a segnalare anche il passaggio della Regia Nave Trento in Brasile come da atti in ACS, MI, PS, b. 389, Brasile.

<sup>82</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, Crociera Transatlantica.

delirio patriottico e dell'orgoglio di razza, in fondo una vittima del fascismo che, senza scrupoli, era disposto a immolare per i suoi scopi così giovani energie<sup>83</sup>.

Le reazioni non si fecero attendere. Il giornale più diffuso e longevo della comunità italiana «Il Fanfulla» e soprattutto «Il Piccolo», portavoce dei fascisti a San Paolo<sup>84</sup> diretto da Luigi Freddi, scatenarono un'altra polemica che non risparmiò accenti volgari nei confronti della giornalista brasiliana. Dopo un mese di polemiche, i cui toni non accennarono ad abbassarsi, il 24 settembre 1928 ci furono alcune manifestazioni organizzate su iniziativa degli studenti della facoltà di diritto di San Paolo che terminarono con scontri e violenze, ormai non più verbali. La sede de «Il Piccolo» fu attaccata e subì una parziale devastazione e solo l'intervento della polizia brasiliana evitò che la manifestazione raggiungesse l'ambasciata italiana<sup>85</sup>.

Abbiamo ritenuto necessario descrivere questo episodio, antecedente all'arrivo della crociera di massa, per rendere conto del clima esistente solo due anni prima l'arrivo dei trasvolatori italiani. Un clima che, probabilmente, non fu sopito negli animi dei cittadini e degli studenti di San Paolo. Un'impresa straordinaria come il volo transoceanico in massa di più idrovolanti che unì Italia e Brasile avrebbe potuto attenuare il ricordo delle tensioni e degli scontri del 1928 e, creando un clima di festa, gettare nuove basi di serenità sociale. In questo processo, la stampa, fonte delle precedenti discordie, avrebbe potuto assumere una parte attiva. Sulle due sponde dell'Atlantico, infatti, «i giornali seguirono l'impresa a partire dalla fase preparatoria e l'interesse del pubblico riguardo alle prodezze aviatorie raggiunse il culmine grazie ai reportage sui piloti e sugli aerei e le ansie da record punteggiavano le pagine dei giornali»<sup>86</sup>.

Se tutto questo avrebbe potuto mettere in secondo piano il ricordo degli urti del 1928, si comprese, in realtà, che la presenza di Italo Balbo avrebbe riaperto gli antichi rancori. I descritti manifesti di Don Minzoni ne furono la prova iniziale. Ad infiammare improvvisamente lo scontro fisico ci pensarono poi i fascisti che, galvanizzati dai successi propagandistici e infervorati dalla presenza delle celebrità italiane, il 17 gennaio assaltarono la sede de «La Difesa», bruciando alcune copie del giornale nella piazza contigua. L'episodio era indicativo di un clima politico e culturale che, a partire dal governo provvisorio di Vargas, del novembre del 1930, era diventato sempre più ammiccante verso il fascismo. L'arrivo di Balbo, più che quello degli equipaggi italiani, funzionò da volano delle relazioni politiche fra i fascisti italiani in Brasile e le autorità politiche del paese che, nella rinnovata amicizia con il regime di Mussolini, intravedevano anche una propria legittimazione internazionale nel nome della latinità. Questo ci porta a considerare il fatto che, se nel 1927 con la trasvolata di De Pinedo c'erano ancora i margini per poter tentare di separare un'impresa sportiva e l'orgoglio nazionale del fascismo, il successo della crociera atlantica degli “idrovolanti di Balbo” era inscindibile dal suo carattere fascista.

Lo stesso ruolo istituzionale del ministro «contribuì a rinsaldare le immagini in camicia nera della gesta sportivo aviatorie. Proprio quelle gesta che, di fronte alla Camera, Balbo voleva abbattere e sostituire con una «coscienza aeronautica». La sovrapposizione fra

---

<sup>83</sup> Cfr. M. Lacerda De Moura, *De Amundsen a Del Prete*, in «O Combate», San Paulo, agosto 1928.

<sup>84</sup> Per una analisi della dimensione del fascismo a San Paolo in Brasile, si veda F. Zega, “*Italiani alta la testa!*”. *La presenza del fascismo a San Paolo (1920-1940)*, cit.

<sup>85</sup> ACS, MI, PS, 1928, b. 35, San Paolo (Brasile).

<sup>86</sup> F. Caffarena, F. Croci, *Un'impresa fascista tra sport e propaganda. La trasvolata atlantica Italia-Brasile (1930-1931)*, cit., p. 150.



identità italiana e identità fascista, sapientemente operata dalla campagna di propaganda verso gli italiani all'estero, raggiunse, grazie al volo delle aquile romane, livelli fino a poco prima inimmaginabili»<sup>87</sup>.

Al riaccendersi dell'azione violenta dei gruppi fascisti in Brasile, corrispose la risposta dei gruppi antifascisti che non si limitarono a dare il benvenuto a Balbo con volantini e biglietti ma arrivarono anche loro allo scontro fisico.

Poco dopo la mezzanotte e mezza del 5 febbraio 1931 Balbo, tramite il suo Ufficio di Gabinetto, scrisse al duce e, in maniera riservata, al Ministro degli Affari Esteri. A San Paolo, lui, Cerruti, l'ammiraglio Bucci e il generale Valle furono malmenati dalla polizia schierata all'ingresso della stazione ferroviaria per impedire l'accesso ad alcuni manifestanti. Balbo, per non creare zone d'ombra nell'immagine che si era diffusa con il successo del volo di massa, tentò di chiudere l'incidente diplomatico, ma il tentativo fu reso vano dalla versione data dalla stampa locale.

La notizia diffusa indicava, quale causa dell'incidente, il fatto che il ministro italiano e l'ambasciatore Cerruti avevano detto cose scortesie ai ministri dello stato ospitante. Negando questa versione, il ministro indicò le cause dello spiacevole accaduto nel fatto che il successo italiano aveva probabilmente infastidito e portato all'azione altre ambasciate come quella francese e quella americana<sup>88</sup>. Diverse ancora furono le testimonianze fornite da altri.

Sorrentino Lamberti, giornalista italiano che si trovava a Rio in quei giorni, in un articolo del 1959<sup>89</sup>, riferì che il Balbo aveva accettato di andare ad un incontro con un organizzazione antifascista *Leale Oberdan* che, come da invito di Francesco Matarazzi, «ce l'hanno con la vostra camicia nera, ma si sentono fieri che gli italiani siano stati accolti come voi trasvolatori in Brasile». Il ministro, insieme ad altri, uscì di nascosto dall'albergo vestendo l'abito borghese. L'incontro fu sereno e in settemila decisero di accompagnarlo alla stazione dove, però, si era schierata la polizia. Le forze dell'ordine brasiliane, scoperta l'assenza di Balbo in albergo, furono infatti mobilitate alla sua ricerca. Quando la prima fila del corteo incontrò la prima fila della polizia schierata alla stazione vi fu lo scontro. Balbo non fu riconosciuto dalla polizia che avevano ricevuto disposizioni di non far entrare e concentrare i manifestanti. I poliziotti brasiliani picchiarono duro fino a quando non si convinse che in prima fila ci fosse veramente Italo Balbo.

Diversa ancora fu la versione sui fatti dell'ambasciatore italiano. Cerruti, nella sua relazione al ministro degli Esteri, comunicò che l'onorevole Mazzolini gli aveva segnalato, ancor prima della partenza di Balbo verso San Paolo, tutti i problemi e le decisioni che il governo locale stava ponendo in essere per evitare l'arrivo della delegazione italiana. Lo stesso ambasciatore, il precedente 25 gennaio, aveva già riferito che mentre la popolazione della città di San Paolo aveva prodotto grandi festeggiamenti per l'arrivo della trasvolata, il governatore dello Stato e il capo della polizia, sotto l'influsso del noto antifascista Mario Mariani, fecero tutto il possibile per turbare e sabotare la visita del ministro italiano alla città. Il governatore dello Stato di San Paolo, in particolare, indicato come un giovane tenente posto in quell'incarico per i meriti acquisiti durante la rivoluzione, aveva chiesto esplicitamente di sospendere la visita a San Paolo di Balbo. Tale richiesta derivava dal fatto che, a suo parere, il console generale Mazzolini, indicato come suo nemico, forte dell'arrivo di Balbo, avrebbe mobilitato 50 o 60 mila fascisti per un'azione dimostrativa

---

<sup>87</sup> *Ivi*, p. 152.

<sup>88</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, Crociera Transatlantica.

<sup>89</sup> S. Lamberti, *Dica a De Pinedo di fare atto di sottomissione*, cit.

per le vie della città alla quale egli, con le forze a disposizione, non avrebbe potuto far fronte. Alla conferma dell'arrivo del gerarca italiano a San Paolo, su invito del governo federale, il governatore partì per un luogo di cura. Cerruti, infine, specificò che Balbo, di fronte a questi avvenimenti, durante l'avvenuta visita alla città, rispose con un comportamento «freddo ma corretto» verso le autorità locali<sup>90</sup>.

Nonostante il clima fosse molto teso, Cerruti ci rende conto del fatto che Balbo decise comunque di forzare la mano e non rinunciare alla visita di San Paolo. Proprio lì, nel marzo del 1923, era stato inaugurato il primo fascio del paese intitolato a Filippo Corridoni, per opera di Emidio Rocchetti, giunto nel paese sudamericano in seguito all'implicazione in Italia nell'assassinio del segretario del Partito Comunista di Macerata avvenuto nel 1921<sup>91</sup>. Questo, a mezzo del «Fanfulla», aveva chiaramente indicato che

La collettività italiana di San Paolo ha espresso il desiderio che almeno parte dello stormo aereo del Generale Balbo giunga fino a quella città per ricevere l'omaggio entusiastico di centinaia di migliaia di emigrati. Una commissione speciale è stata incaricata di accertare se è possibile l'ammarraggio nel canale di Santamero. Giova ricordare che nel marzo del 1927 l'aviatore De Pinedo discese felicemente su quello specchio d'acqua<sup>92</sup>.

Un invito a cui Balbo non volle evidentemente rinunciare.

Dopo la visita, scrisse ancora Cerruti, lui e Balbo si mossero nella città con la macchina, accompagnati dai fascisti che li scortarono al passo. Arrivati alla stazione c'era un doppio cordone della polizia che doveva impedire l'ingresso dei dimostranti. Scesi dalla macchina la folla festosa iniziò a trasportarli verso l'ingresso della stazione. La polizia non aprì alcun varco nonostante la chiara presentazione del ministro e dell'ambasciatore rispondendo alla pressione caricando e malmenando indistintamente. Secondo Cerruti non fu un incidente ma un piano organizzato dal governo locale<sup>93</sup>.

L'episodio fu quindi raccontato dal ministro Balbo, dall'ambasciatore Cerruti e dal giornalista Lamberti secondo le diverse intenzioni che i singoli vollero mettere in rilievo e questo non ha permesso di fare piena luce sull'accaduto.

I primi giorni di febbraio i trasvolatori atlantici iniziarono i preparativi per il rientro in Italia. Il 4 febbraio la Divisione Navale si riunì nuovamente a Rio de Janeiro per salpare, con destinazione Genova, il successivo giorno 7, assieme al *Conte Rosso*. Sul transatlantico si imbarcarono tutti gli equipaggi ad eccezione del maggiore Donadelli, dei sottufficiali specialisti Parizzi, Giulini, Zona, Zaccaro, Orlando, dei marconisti della Fiat Vaudano e Tornato e del tecnico della SIAI Balestrieri. A questi fu assegnato il compito di istruire gli aviatori locali sugli idro italiani S.55 che erano stati acquistati dal Brasile.

La vendita degli idrovolanti con cui fu svolta la crociera fu un'azione che iniziò ancor prima che la Squadra Atlantica superasse l'ostacolo oceanico. Il 31 dicembre, con messaggio riservatissimo, l'ambasciatore Cerruti comunicò che era stato a colloquio con il presidente del governo provvisorio degli Stati Uniti del Brasile. L'incontro era rivolto

---

<sup>90</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, Crociera Transatlantica, fgl 301622 dell'Ambasciata d'Italia a Rio de Janeiro.

<sup>91</sup> Cfr. A. Trento, *I Fasci in Brasile*, in E. Franzina, M. Sanfilippo, (a cura di) *Il fascismo e gli emigrati*, Laterza, Bari, 2003, pp. 152-166.

<sup>92</sup> *Gli italiani di San Paolo vogliono festeggiare gli aviatori*, «Fanfulla», 8 gennaio 1931. Il giornale scrisse anche di analoga richiesta avanzata dalla collettività italiana di Santiago del Cile.

<sup>93</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, Crociera Transatlantica, fgl 333/67 del 18 febbraio 1931 dell'Ambasciata d'Italia a Rio de Janeiro.

proprio a propiziare la vendita degli aerei italiani in arrivo allo stato sudamericano. Su indicazioni ricevute da Balbo, Cerruti, anche al fine di rendere più appetibile la vendita, approfittò dell'incontro per comunicare che oltre allo specifico affare degli S.55 vi era la volontà, da parte dell'Italia, di gettare le basi per una reciproca collaborazione, vantaggiosa per ambo le nazioni, nel più ampio ambito commerciale. Per lo specifico acquisto degli idrovolanti, considerate le titubanze del presidente del governo brasiliano dovute alla condizione economica in cui versava il paese, Cerruti comunicò che il pagamento sarebbe stato accettato anche in natura, mediante la consegna di caffè. La proposta fu accolta con entusiasmo dalla controparte che, considerate le condizioni e, probabilmente anche il risparmio di moneta, lanciò anche un velato interesse per l'acquisto di sottomarini<sup>94</sup>.

In questa contrattazione, soprattutto nell'accettazione di un pagamento in natura, ci appare evidente la necessità italiana di liberarsi dei mezzi utilizzati per migliaia di chilometri. Ciò, inoltre, sembrerebbe chiaro anche per il fatto che l'organizzazione del volo di massa prevede, sin dall'inizio, di non svolgersi in un circuito chiuso, ovvero di non rientrare in Italia, e le possibilità di vendita furono avviate quando tale programma era già stato definito e prima ancora che la crociera giungesse a termine.

La notizia dell'accordo raggiunto trapelò ed ebbe una certa risonanza. L'ambasciatore argentino presso Rio de Janeiro, considerata una certa concorrenza tra i due paesi nell'area sudamericana, andò a chiedere conferma della notizia, ricevendo la conferma del collega italiano<sup>95</sup>.

A conclusione delle trattative, il 25 febbraio l'ambasciatore Cerruti comunicò di aver firmato il contratto. Il documento<sup>96</sup> stabilì la vendita di tutti gli undici idrovolanti S.55 che avevano raggiunto la meta brasiliana, con due ulteriori motori Fiat R.22 e tutto il materiale di scorta che era presente a Natal e Bahia ad eccezione dei motori di scorta presenti in queste due località e delle stazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche. Alla fornitura pattuita mancavano solo quattro carrelli per il trasporto su terra degli idrovolanti che il governo italiano si impegnò a consegnare in seguito. Furono stabiliti quattro pagamenti rateali ognuno dei quali ammontava all'equivalente somma di 2 milioni 392 mila 500 lire, ovvero il Brasile avrebbe pagato tutto il materiale 9 milioni 570 mila lire. Erroneamente l'ambasciatore Vittorio Cerruti scrisse che ogni idrovolante italiano fu venduto alla cifra di 870 mila lire, risultanti dall'ammontare complessivo della vendita ripartito per gli undici idrovolanti, non tenendo conto, però, che nel pagamento di tale somma era in realtà previsto anche il materiale nuovo di scorta per il quale, comunque, non ci risulta sia stato prodotto un elenco. I pagamenti furono previsti per il 30 giugno e 31 dicembre del 1931 e del 1932 e sarebbero stati effettuati convertendo le lire italiane in denaro brasiliano, con cambio al giorno del pagamento e, successivamente, convertendo tale cifra nel corrispettivo quantitativo di caffè, secondo il prezzo della borsa al giorno del pagamento. Per ciascuna delle quattro rate, però, il governo italiano, secondo le norme brasiliane in vigore, avrebbe dovuto pagare i bolli federali brasiliani, attestanti la quietanza dell'avvenuto versamento brasiliano. Tali bolli, come comunicò Cerruti, essendo ogni rata

---

<sup>94</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, La vendita degli idrovolanti della I crociera atlantica, telegramma 4514/508 del 31 dicembre 1931 dell'Ambasciata d'Italia a Rio de Janeiro.

<sup>95</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5.

<sup>96</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, La vendita degli idrovolanti della I crociera atlantica, contratto di vendita allegato al fgl. 590 del 14 marzo 1931 dell'Ambasciata d'Italia a Rio de Janeiro.

pari al corrispettivo di 2.392.500 lire, ammontarono, all'atto della stipula, al corrispettivo di 7177,50 lire italiane per ogni rata<sup>97</sup>.

Complessivamente, quindi, l'Italia avrebbe ricevuto 9 milioni e mezzo di lire in caffè, e il Brasile 28 mila 710 lire in valuta. Tale somma, come del resto tutte le spese della crociera, gravò sul bilancio del Ministero della Regia Aeronautica, mentre non si ha contezza sul chi abbia ricevuto i quantitativi di caffè.

Questa vendita, oltre a non apparire affatto vantaggiosa come si volle far credere, pone in luce anche sul fatto che tutto il materiale e i mezzi della forza armata aerea impiegati per una azione propagandistica come una crociera, al termine della stessa risultassero usurati a tal punto da non poter essere reimpiegati normalmente al loro rientro.

Legati probabilmente a questa azione commerciale, tanto da essere contrattati in perfetta contemporaneità dall'Ambasciata Italiana a Rio, anche la Fiat, che mise a disposizione un aereo S.1 per avviare un progetto di servizio postale in Brasile, sottoscrisse importanti contatti economici. Il 27 gennaio 1931, con l'interessamento di Balbo e le indicazioni del capo di gabinetto del Ministero dell'Aeronautica colonnello Tedeschini Lalli, la società torinese fece pervenire all'ambasciata italiana in Brasile la richiesta documentazione e i dati tecnici dell'aeroplano CR.20 da offrire in vendita al governo brasiliano. Il prezzo indicato fu di 315 mila lire per un solo apparecchio ma, per un ordine di almeno venti aerei, il prezzo sarebbe sceso a 295 mila lire. Inizialmente Fiat e Ministero dell'Aeronautica fornirono a Cerruti due prezzi di vendita differenti dove la Regia Aeronautica aumentò quelli della casa costruttrice di 20 mila lire per ciascun aereo. Per tale differenza, il sottosegretario di stato agli Esteri Amedeo Fani, chiese candidamente:

[...] sarò grato a V.E. telegrafarmi se i su indicati prezzi debbano essere aumentati delle 20.000 lire italiane in più del Ministero dell'Aeronautica facendomi altresì conoscere se questo aumento costituisca in tutto o in parte percentuale da darsi sul posto a chi faciliterà eventuale contratto<sup>98</sup>.

Il sistema di pagamento per chi avesse facilitato la sottoscrizione di un contratto di vendita tra governo brasiliano e Ministero Aeronautica-Fiat, con la chiara previsione di una somma da destinare ad una azione di corruzione, così apertamente discussa su documenti ufficiali, sembrerebbe far intendere l'esistenza di un sistema rodato e affatto nascosto atto a facilitare tali azioni commerciali. Anche De Pinedo, ricordiamo, al termine della seconda crociera mediterranea, specificò come sarebbe stato opportuno sfruttare le possibilità commerciali e industriali aeronautiche dei paesi attraversati nel volo di massa del 1929, da perseguire con costanza e fermezza, "agendo", senza specificare meglio come, verso gli uomini di governo<sup>99</sup>.

Specifichiamo, comunque, che non vi sono analoghe indicazioni per la vendita degli undici S.55 al Governo brasiliano.

Nel caso dei velivoli CR.20, precisiamo infine che, il Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica rispose che la differenza di ventimila lire tra il prezzo richiesto dalla Fiat e quello indicato dal Ministero era dovuto al materiale di armamento fornito dalla Forza

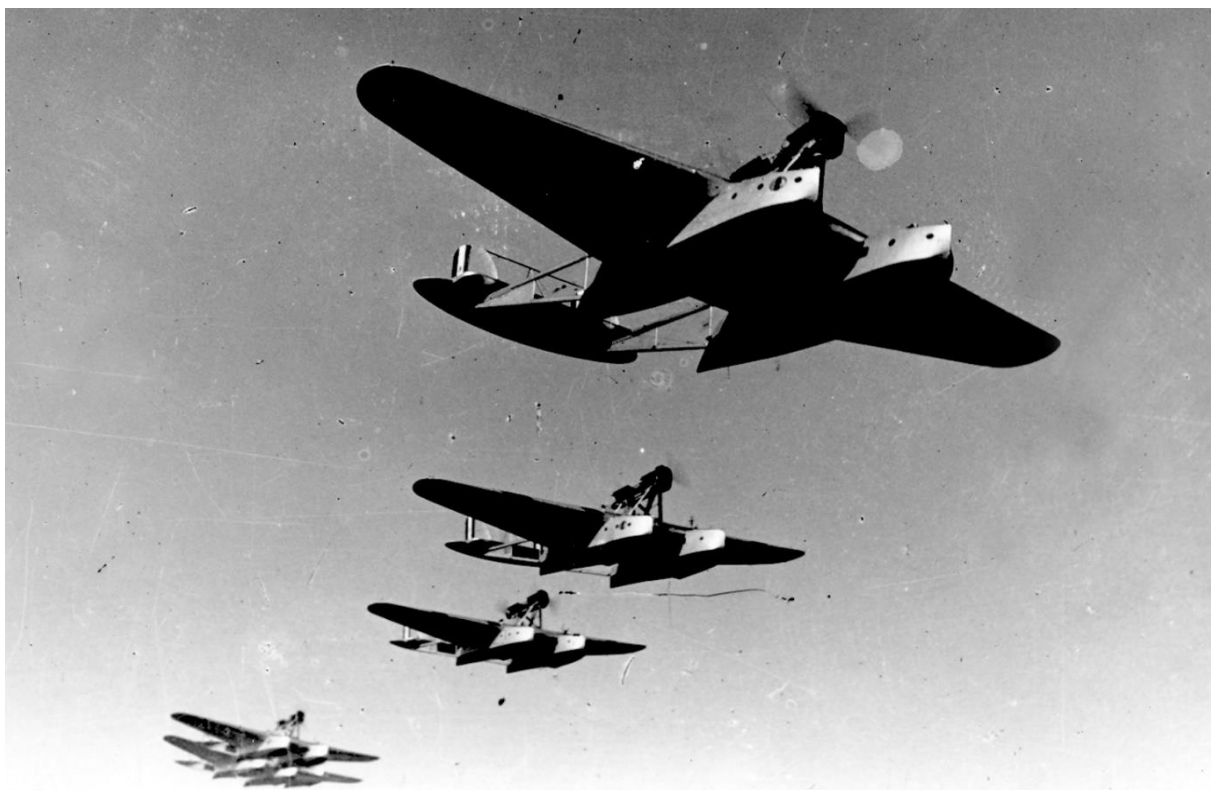
---

<sup>97</sup> Per ogni pagamento era prevista una tassa in bollo pari al 3 per 1000 dell'ammontare del pagamento stesso. Considerato, come specificò lo stesso Cerruti, che ognuna delle quattro rate ammontava a 2.392.500 lire in caffè, l'Italia doveva pagare in bolli 7177,50 lire.

<sup>98</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, La vendita degli idrovolanti della I crociera atlantica, telegramma 302911 del 14 febbraio 1931 del Ministero degli Affari Esteri.

<sup>99</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 32, Relazione del Sottocapo di S.M.

Armata<sup>100</sup>, ma non vi fu, comunque, alcuna risposta relativamente alla percentuale da dare a chi avrebbe agevolato la sottoscrizione dei contratti di vendita.



Fotografia n. 26: idrovolanti S.55 della prima crociera atlantica in volo. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

### 2.3 Riflessioni e considerazioni sulla crociera aerea dell'Atlantico meridionale

Una prima riflessione è puramente statistica. Prima che fosse realizzata la crociera di massa, il sorvolo dell'oceano Atlantico era stato tentato sessantasei volte<sup>101</sup>: cinquantaquattro erano stati i tentativi di attraversarlo in volo nella parte settentrionale, con soli quindici successi pari al 28% del totale, e dodici volte era stata tentata la trasvolata dell'Atlantico meridionale, portata a termine in nove occasioni, ovvero nel 75% dei tentativi.

Dei dodici tentativi di sorvolo dell'Atlantico meridionale effettuati fino a tutto il 1930, cinque furono di piloti francesi, due di portoghesi, due di italiani, due spagnoli e un brasiliano. Tutti partirono dalla costa est dell'oceano Atlantico per raggiungere la costa ovest, ad eccezione del francese Mermoz che, nel luglio 1930, tentò il sorvolo, fallendo, da Natal verso Dakar. In questi voli sette volte fu preferito l'idrovolante, cinque l'aereo terrestre. Il primo sorvolo, del portoghese Cabral, è datato 17 aprile 1922, poi un tentativo avvenne nel 1926, cinque nel 1927, uno nel 1928, due nel 1929 e due nel 1930.

La Regia Aeronautica, con la crociera del 1930-1931, portò undici aerei, su quattordici partenti, al di là dell'oceano. In una sola occasione fu quindi più che raddoppiato il numero dei trasvolatori dell'Atlantico meridionale.

---

<sup>100</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, La vendita degli idrovolanti della I crociera atlantica, telegramma 2477 del 18 febbraio 1931 del Ministero Aeronautica.

<sup>101</sup> I dati elaborati dall'autore sono stati tratti da R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., pp. 292-293.

Nello specifico, riassumendo le singole tappe, il volo di massa ebbe i seguenti numeri: partenza in quattordici, dodici più due di “riserva” o di “officina”: I-BALB, I-VALL, I-MADD, I-MARI, I-DONA, I-RECA, I-BAIS, -AGNE, I-DRAG, I-BOER, I-TEUC, I-LONG, I-CALO e I-DINI, secondo le loro sigle internazionali. Prima tappa: lo stormo si divise in due gruppi, uno di sei e uno di otto idrovolanti. Non fu quindi un volo di massa di quattordici idrovolanti. Seconda tappa: dei quattordici idrovolanti, dodici percorsero la tappa in volo di massa, l'I-AGNE e l'I-DINI non volarono in gruppo. Terza tappa: dei quattordici, tredici volarono assieme, l'I-DINI non volò in gruppo. Quarta tappa: il volo da Villa Cisneros a Bolama fu l'unico spostamento in cui tutta la Squadra Atlantica partì e giunse compatta. Quinta tappa: fu quella del volo oceanico, dei quattordici solo nove idro fecero effettivamente la traversata in formazione, Valle e Donadelli la fecero in solitaria arrivando successivamente, mentre l'I-BOER, l'I-BAIS e l'I-RECA, non arrivarono a Natal. Le successive tappe per Bahia e Rio de Janeiro, escludendo l'ammarraggio temporaneo dell'I-TEUC, videro il volo compatto degli undici idro rimasti. In sette tappe complessive, solo in un'occasione la Squadra Atlantica volò compatta e solo il 64% degli aerei italiani partiti da Orbetello giunse compatta sulla costa brasiliana. Considerati gli arrivi solitari dell'I-VALL e dell'I-DONA, possiamo concludere che la crociera di massa della Regia Aeronautica ebbe successo per il 78% dei velivoli partiti, una percentuale che non si discosta di molto dal 75% dei successi complessivi ottenuti dai singoli raid svolti nei dieci anni precedenti.

Al di là dal dato statistico, e nonostante le perdite, la crociera riscosse un grande successo. A renderla tale, oltre alle specifiche tecniche di un volo Italia-Brasile che complessivamente percorse circa 10.400 km con una tappa di circa 3 mila chilometri sopra l'oceano Atlantico, concorse indubbiamente il complesso comunicativo costruito attorno a questo evento.

Se una considerazione più ampia sull'attività svolta dai mass media in questa circostanza ci permette di indicarne la loro azione indiretta rivolta al consolidamento del regime, considerato che negli anni 1929-1930 la popolazione non appartenete al partito appare ancora poco coinvolta nelle sue grandi imprese<sup>102</sup>, e alla distrazione del popolo dei lettori italiani dalle profonde e contemporanee problematiche<sup>103</sup>, molto interessanti appaiono anche i suoi effetti diretti. Tra questi ci soffermeremo, perché ritenuto di particolare interesse, sul duplice e opposto utilizzo dagli articoli giornalisti redatti per le vicende della crociera sia per l'esaltazione dell'impresa e della figura di Balbo, sia quali strumenti di contrasto politico e di critica diretta al ministro dell'Aeronautica da altri alti gerarchi.

Il primo dato emergente nella comunicazione della crociera è relativo alla scarsa produzione di pellicole, se comparata con quella della crociera mediterranea immediatamente precedente. Per il volo Italia-Brasile fu realizzato un cinegiornale, che raccontò la partenza da Orbetello, e due documentari diffusi solo al rientro, contro i dieci cinegiornali del secondo volo mediterraneo che ne illustrarono ogni singola tappa, comprese le visite finali delle autorità<sup>104</sup>. La causa non derivò, probabilmente, da uno

---

<sup>102</sup> S. Colarizi, *L'opinione degli italiani sotto il regime*, op. cit., p. 54.

<sup>103</sup> Si pensi, ad esempio, al problema della disoccupazione che «nel dicembre 1930 è quasi raddoppiata dall'anno precedente (dicembre 1929: 426.000; dicembre 1930: 742.235) e sembra che nessun rimedio possa ostacolarne la crescita», *Ivi*, p. 45 e nota 44.

<sup>104</sup> Archivio Storico dell'Istituto LUCE, Cinegiornale *Parte la Orbetello la crociera aerea atlantica Italia-Brasile*, inv. A0700; Documentario *Lo Stormo Atlantico*, inv. D048805; Documentario *La crociera aerea Italia-*

scarso interesse verso questo tipo di diffusione mediatica, ma dal fatto che Balbo, a differenza del sorvolo del Mediterraneo, non portò giornalisti e operatori dell'Istituto LUCE al seguito. Questa decisione, verosimilmente, fu maturata quando, come avremo modo di vedere meglio, il ministro preventivò, a colloquio con Mussolini, la perdita di tre velivoli sul complessivo numero dei partenti. Sarebbe stato probabilmente compromettente, nelle circostanze di incidenti gravi o mortali, avere queste professionalità comunicative a bordo: non ci sarebbero state scusanti per eventuali censure su fatti gravi. Le tre pellicole realizzate per la prima impresa atlantica furono, invece, attentamente visionate e coordinate da Balbo che impartì personalmente le indicazioni sulle scene da inserire<sup>105</sup>.

A questa scarsità di pellicole si sopperì con una enorme produzione giornalistica: prendendo come riferimento il solo «Corriere della Sera», la testata milanese passò dai circa otto articoli per ciascuna crociera mediterranea, ai sessantanove articoli dedicati alla prima crociera atlantica<sup>106</sup>.

Oltre al dato numerico, già di per sé significativo, risulta interessante anche l'analisi qualitativa di alcuni contenuti di questi scritti, comparando, nello specifico, come i diversi giornali titolarono e raccontarono quest'evento agli italiani.

Abbiamo già visto con quanta attenzione Balbo aveva emanato le sue direttive in termini di comunicazione aeronautica esterna, ma ora, nel caso della crociera aerea sull'Atlantico, la grandezza dell'evento richiedeva una dimensione comunicativa diversa. I raid solitari, il *Norge* e l'*Italia* e i due voli sul Mediterraneo avevano già dato prova mediatica, ma questo volo aveva una grossa particolarità: era privo di nomi di grandi aviatori. Mussolini, Balbo, il fascismo, ancor prima e più della Regia Aeronautica, avrebbero potuto essere proiettati in questa dimensione extra continentale senza correre il rischio che qualcuno li oscurasse. Parimenti, in caso di insuccesso, sarebbero stati gli unici responsabili. «Le disposizioni ai giornali, sin dall'inizio della costituzione del regime, riguardavano le cose più disparate, dalla costruzione del mito del duce e della nuova Italia fino a questioni marginali e frivole. Vi erano le avvertenze di non eccedere in continue lodi al Capo del Governo e, dal 1927, vi era l'avvertenza per i giornali di limitare al massimo la cronaca nera. Si volevano solo fatti positivi, minimizzando le notizie sgradite al governo e facendo diminuire sempre più lo spazio dedicato alla politica interna a vantaggio di quella estera che, per gli stessi giornali, appariva meno compromettente»<sup>107</sup>.

La crociera aerea non solo si prestava a queste indicazioni, ma poteva contribuire enormemente, in caso di successo, a queste volontà, soprattutto verso la figura del duce e dell'Italia. Essa, inoltre, poteva far definitivamente emergere la figura di Italo Balbo non più come uno dei ras o dei quadrumviri o dei ministri del governo. Egli poteva diventare, e divenne, colui che riuscì in un evento eccezionale tale da attribuirgli un potere carismatico, sia come politico, nell'ambito nazionale e internazionale, sia come generale di squadra aerea e pilota, nel ristretto ambiente della forza armata aerea. Per poter tenere sotto strettissimo controllo questo tipo di comunicazione, aspetto assolutamente non secondario, i giornalisti, ma anche fotografi e cineoperatori, come accennato, anche se di

---

*Brasile. La più grande impresa aeronautica del mondo. Ideata e diretta da S.E. Italo Balbo, Ministro dell'Aeronautica, inv. M014104.*

<sup>105</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, Crociera Transatlantica, Teleg. Del 17 gennaio 1931 di Italo Balbo alla Italdipl.

<sup>106</sup> «Corriere della Sera», portale dell'archivio storico.

<sup>107</sup> P. Murialdi, *La stampa del regime fascista*, Laterza, Bari 1986, pp. 11-12 e 53.

stretta fiducia, si unirono alla Squadra Atlantica solo al raggiungimento del traguardo. Fino a quel momento, fu lo stesso Balbo, dallo scafo dell'I-BALB in volo, a dirigere la comunicazione esterna ordinando che nessun articolo sarebbe potuto uscire finché l'agenzia di stampa Stefani non avesse diffuso il rapporto al duce che egli redigeva al termine di ogni tappa. I rapporti al Capo del Governo venivano successivamente diffusi dall'agenzia di regime e quindi ripresi dai giornali<sup>108</sup>. Come vedremo, però, una più attenta analisi di come le principali testate giornalistiche italiane veicolarono le informazioni e i resoconti della crociera aerea, fa emergere i loro diversi indirizzi che andarono dall'esaltazione completa dell'evento aeronautico e del suo "unico" artefice Balbo, fino al ridimensionamento degli eventi proponendo un giusto tributo comunque non privo di macchie. Anche le fotografie utilizzate a corredo dei singoli articoli, il loro contenuto e la loro dimensione forniscono importanti spunti di riflessione.

Giovedì 18 dicembre 1930, il giorno successivo alla partenza da Orbetello, tutte le testate nazionali dedicarono l'intera prima pagina alla Squadra Atlantica e, soprattutto, al suo ideatore Italo Balbo<sup>109</sup>. «Il Giornale d'Italia» nella prima pagina, oltre al testo propose un'unica immagine, quella del ministro aviatore, e i sottotitoli misero in evidenza le aspre condizioni atmosferiche nelle quali fu svolta la prima tappa. «La Tribuna», pari giorno, puntò invece sulla comunicazione iconografica: tutta la prima pagina fu composta con le ventiquattro fotografie dei piloti, disposte rigorosamente in ordine gerarchico, sia per dimensione della foto che per disposizione sul foglio, dall'alto verso il basso. Su tutti, quindi, la fotografia di Balbo, più grande, con Giuseppe Valle a destra e Umberto Maddalena a sinistra. «Il Popolo di Roma» pubblicò una grande foto della cerimonia dell'alzabandiera, svolta all'alba dai trasvolatori prima della partenza, indicando, nel sottotitolo, il riferimento ai «compiti affidati dalla nazione» e proponendo così una catena semiotica basata sul sentimento patriottico. «La Stampa», diversamente, non pubblicò alcuna foto ma, in una prima pagina fitta di articoli tutti dedicati alla partenza della crociera, inserì solo una piccola cartina del percorso che gli atlantici avrebbero svolto. Il «Corriere della Sera», ancora, titolò: «I dodici equipaggi di Balbo», dando così una chiara indicazione del comando, pur senza incorniciare alcuna foto tra gli articoli ma proponendo, come «La Stampa», la cartina della prima tappa. «Il Popolo d'Italia», infine, restò, «al di là di tutti i tentativi di renderlo concorrente al «Corriere della Sera», l'emblema personale di Mussolini»<sup>110</sup>. Fu l'unico dei quotidiani analizzati che, dedicando l'intera pagina alla partenza della crociera aerea, inserì, come primo elemento comunicativo in alto a sinistra, la foto del duce, speculare a quella di Balbo, posta dalla parte opposta. Il giornale che fondò e diresse proprio Benito Mussolini, sembrerebbe anticipare iconograficamente l'opposizione tra i due principale soggetti del fascismo dei primi anni Trenta che raggiungerà il suo culmine proprio al rientro dalla seconda crociera atlantica del 1933.

Si palesò, da subito, un grande interesse nazionale nel seguire il volo verso il Brasile, ma anche la necessità di obbedire alle indicazioni e orientare la lettura su cose avvincenti

---

<sup>108</sup> Cfr. E. Lehmann, *Le ali del potere*, cit., p. 145

<sup>109</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 1, f.1-f.2-f.3-f.4-f.5-f.7, Raccolta Giornali I-V, la busta contiene, raccolti in 7 faldoni, copie dei giornali «Il Giornale d'Italia», «La Tribuna», «Il Popolo di Roma», «Il Popolo d'Italia», «La Stampa», «Corriere della Sera», «Il Piccolo», «Il Legionario» e «Aviazione», limitatamente ai giorni in cui vi furono avvenimenti legati alla prima crociera atlantica.

<sup>110</sup> P. Murialdi, *La stampa del regime fascista*, cit., p. 25.



come le competizioni sportive<sup>111</sup>, verso le notizie che potessero esaltare l'italianità e che si riferissero ad aspetti e avvenimenti esteri: tutti requisiti posseduti dai quattordici idrovolanti in volo verso l'Atlantico meridionale. La carta stampata monopolizzò la comunicazione nazionale con la notizia della partenza della crociera aerea, divenendo il mezzo attraverso il quale dirigere il forte impatto prodotto da questo evento sull'opinione pubblica. Tale impatto, continuamente alimentato nei giorni successivi da esaltanti titoli e contenuti, produsse il sempre crescente interesse sociale sulle sorti e sull'ardimento degli idrovolanti "di Balbo". Parimenti, le sottili differenziazioni delle diverse testate giornalistiche, rilevate sin dal primo giorno di volo, divennero sempre più evidenti e talvolta profonde.

«La Tribuna» e «Il Giornale d'Italia» del 19 dicembre aprirono le prime pagine con il «primo rapporto al duce» di Balbo dedicando, rispettivamente, cinque e quattro delle sette colonne del foglio a stampa. Talvolta gli scritti sulla crociera continuavano anche all'interno, come il caso de «La Tribuna» che correlò le vicende delle crociera con il flusso degli arruolamenti nella Regia Aeronautica: «I giovani accorrono alla carriera aeronautica»<sup>112</sup>. L'utilizzo della crociera aerea, «unita alla visita di aeroporti da parte di scolaresche e a voli promozionali, quale stimolo all'interesse dei giovani verso la giovane forza armata fu anche l'elemento dominante della rivista settimanale «L'Aquilone», pubblicata il 31 gennaio 1931»<sup>113</sup>, quando la stampa si preparò ad accogliere il rientro dei trasvolatori.

Il 6 gennaio, giorno del grande salto attraverso l'Oceano Atlantico da Bolama a Natal, che sarebbe stato dettagliato il giorno 8, vi fu comunque grande euforia giornalistica per il decollo, affiancato a qualche articolo "leggero", come piaceva al regime, sulla "befana fascista". Nell'occasione occorre notare come «Il Popolo d'Italia» scrisse degli sviluppi della crociera aerea solo dopo aver messo in primo piano una foto del duce che usciva dal Palazzo delle Esposizioni, ponendo Balbo e il decollo atlantico come notizia secondaria. Il giorno seguente «La Tribuna» e «Il Messaggero», per celebrare l'azione svolta dalla mai nominata Regia Aeronautica italiana, collazionarono sia la fotografia di Balbo sia la piantina della tappa oceanica; «Il Piccolo», in una edizione straordinaria, pubblicò la prima pagina intera intitolata «Balbo col suo stormo è giunto felicemente a Porto Natal» con la foto di Balbo, Valle, Maddalena e del velivolo che rese possibile l'impresa. «Le vie dell'Aria», rivista specializzata nel settore aeronautico, dedicò al volo un numero unico a colori la cui prima pagina fu realizzata da Umberto Di Lazzaro, artista di molte note immagini di cartellonistica di imprese aeree.

Anche l'8 gennaio l'impatto mediatico fu forte e fu anche un giorno in cui si notarono importanti differenze nelle comunicazioni diffuse. «Il Giornale d'Italia» mise in prima pagina Balbo in tuta d'aviatore affiancato dai messaggi di Mussolini e di altre personalità. «Il Messaggero», in pari data, ripropose le foto degli equipaggi, disposti in ordine gerarchico: Balbo e il suo equipaggio al vertice di una piramide la cui base fu costituita dalla foto degli equipaggi del I-VALL e I-MADD. Il mussoliniano «Il Popolo d'Italia», il giorno di arrivo in Brasile, pubblicò tutti i messaggi inviati dal re, dal ministro della guerra, dal presidente della Camera, e da altre personalità e, seppur in posizione marginale nella

---

<sup>111</sup> Alcuni autori hanno posto in rilievo proprio questa dimensione, vds F. Caffarena, F. Croci, *Un'impresa fascista tra sport e propaganda. La trasvolata atlantica Italia-Brasile*, cit.

<sup>112</sup> «La Tribuna», 19 dicembre 1930.

<sup>113</sup> F. Caffarena, F. Croci, *Un'impresa fascista tra sport e propaganda. La trasvolata atlantica Italia-Brasile (1930-1931)*, cit., pp. 142-143.

parte bassa della pagina, fu l'unico, insieme al «La Tribuna», a dare la notizia dell'incidente dove persero la vita gli uomini dell'I-BOER. Non appare una casualità il fatto che questo importante tragico avvenimento, che comunque gettò un'ombra sull'impresa aviatoria voluta da Balbo, fu comunicato solo da questi giornali più apertamente mussoliniani. Evidenziamo, nel contempo, che le stesse testate giornalistiche si differenziarono dagli altri quotidiani nazionali non pubblicando mai in prima pagina fotografie di Balbo e non lo citarono nei titoli o sottotitoli di prima pagina, da quando la Squadra Atlantica era decollata da Orbetello. Solo in un caso, «La Tribuna» del giorno 8, scrisse il nome del ministro in prima pagina, ma semplicemente per comunicare una chiara gerarchia: «Il vibrante rapporto di Balbo al Duce sul volo transoceanico», mentre «Il Popolo d'Italia» non lo nominò in titolo fino al giorno 11, a quattro giorni dalla conclusione della crociera, quanto in un piccolo titolo scrisse «I. Balbo annunzia per oggi la penultima tappa Porto Natal-Bahia».

Nel giorno dell'arrivo in Brasile, fu il «Corriere della Sera» a bilanciare la comunicazione dedicando tutta la prima pagina titolata: «L'eroica gesta atlantica narrata dal suo condottiero». Balbo, non nominato, fu nell'occasione indicato molto più efficacemente con l'antica terminologia dei comandanti di eserciti dell'età antica.

Il 10 gennaio, ancora, «Il Popolo d'Italia» dedicò tutta la prima pagina alle vicende della trasvolata atlantica ma, come due giorni prima, sembrerebbe voler attenuare il clima di entusiasmo, affiancando alle notizie esaltatrici del raggiunto obiettivo gli eventi tragici del volo transoceanico. La pagina fu composta mettendo, nella parte superiore, le fotografie dei tre sergenti maggiori Fois, Imbastari e Nensi, morti a Bolama. Difficile pensare che le altre testate giornalistiche non fossero a conoscenza di questi luttuosi avvenimenti ma solo il giornale fondato da Mussolini nel 1914 veicolò queste informazioni. Sullo stesso quotidiano possiamo ancora notare come le notizie e le immagini della sciagura di Bolama siano state progressivamente espanse: nella composizione della prima pagina del giorno 8 furono inserite in posizione marginale, quasi a voler fornire solo una veloce indicazione e non correre il rischio di subire accuse di mistificazione, mentre il giorno 10 gennaio le immagini e, quindi, la notizia, furono ripresi e messe in posizione dominante della prima pagina.

Oltre al rapporto tra Mussolini e Balbo, la prima crociera atlantica, attraverso la stampa, intervenne indirettamente anche nella più complesse relazioni tra Mussolini, D'Annunzio e Balbo.

Balbo, negli anni delle crociere aeree, come anche in passato<sup>114</sup>, fu spesso vicino a D'Annunzio tanto che, il 26 luglio 1930, quando ancora non aveva ufficialmente comunicato la partenza della Squadra Atlantica scrisse al poeta:

Debbo parlarti dell'impresa che sto preparando. Un'impresa quasi folle, ai limiti dell'osabile, e però studiata e calcolata nei minimi particolari<sup>115</sup>.

Non specificò le motivazioni di questa “richiesta di udienza”, ma sembrerebbe vi fosse la ricerca di una “benedizione” del vate. Sebbene negli anni in cui Balbo fu ministro della

---

<sup>114</sup> Ricordiamo, ad esempio, che nel 1921 Balbo pensò a D'Annunzio quale capo del fascismo, migliore di Mussolini, per la rivoluzione e la conquista del potere tanto da recarsi a Gardone con Dino Grandi per proporre al poeta la guida del fascismo. Si veda G. B. Guerri, *Italo Balbo*, cit., pp. 91 e ss.

<sup>115</sup> Lettera custodita in Atti Balbo citata da G. B. Guerri, *Italo Balbo*, cit., p. 92.

regia Aeronautica fosse D'Annunzio a chiedere continui favori al gerarca<sup>116</sup>, in termini di azioni eclatanti e ardimentose persisteva una particolare subordinazione al poeta.

In questo rapporto fu offerta a Mussolini la possibilità di intervenire, proprio attraverso il “suo” «Popolo d'Italia». L'11 gennaio 1931 il giornale milanese fu l'unico a pubblicare la lettera manoscritta che Gabriele D'Annunzio indirizzò a Balbo e ai trasvolatori atlantici:

Compagni miei, faccio un grande sforzo per disgiungere queste parole dal mio cuore gonfio di allegrezza e di malinconia e di orgoglio [...]. Ed ebbi la più fiera certezza nel compimento della vostra impresa, o compagni, ebbi quella medesima certezza che seppi ispirare ai miei equipaggi degli apparecchi terrestri nella notte marinara di Cattaro senza luna e senza stelle [...]. E' bello per me l'affettuosamente sentire che nessuno oggi merita la chiusa gioia della vostra vittoria come io la merito a compensare tanti anni d'imperterrita fede iniziata a divulgare molto prima della nostra guerra ammirabile. Ma forse, miei vittoriosi compagni, voi comprendere anche la tristezza dall'uomo ancor valido e ancor temerario costretto a dire: “Io non c'ero!”.

Taglio e incurvo per voi stanotte tutti i lauri del Vittoriale che sembran lustri e salsi di luna oceanica. Il primo ramo è per Italo Balbo [...]<sup>117</sup>.

Il vate, che rivendicò apertamente il ricordo della sua impresa al Cattaro, in realtà sembrerebbe abdicare dalla sua immagine di uomo temerario e ancor valido. Egli, per ovvi motivi, non era tra i trasvolatori atlantici e, concedendo il primo ramo di lauro a Italo Balbo, fornisce l'immagine di questo suo abdicare al ruolo in favore del ministro aviatore. In un periodo in cui i rapporti tra Mussolini e D'Annunzio si erano già da tempo freddati, l'intento del giornale mussoliniano di pubblicare e dare risalto a questa immagine appare spiegata non dalla volontà di concedere spazio e voce al poeta su una prima pagina nazionale, ma dagli stessi contenuti del manoscritto. La determinazione del duce di far ammainare il vessillo del “comandante” e far tornare D'Annunzio ad essere “solo il poeta”<sup>118</sup>, in quel momento ben valeva un ramo di alloro a Balbo. E la crociera aerea sull'Atlantico meridionale gliene fornì l'opportunità.

Lo stesso volo di massa portò, al suo compimento, alla rottura anche tra Balbo e D'Annunzio. Come prima della partenza il ministro volle parlare al poeta dell'impresa che stava preparando, al rientro in Italia, con una delegazione di atlantici, si recò a Gardone per rendergli omaggio e, probabilmente, per raccogliergli le lodi e sancire definitivamente il passaggio del testimone. D'Annunzio non li ricevette. Solo tre mesi dopo il vate cercò, inutilmente, di ricucire lo strappo<sup>119</sup>. Come vedremo, non solo la prima crociera atlantica, ma anche la seconda trasvolata di massa che raggiunse l'America settentrionale nel 1933, furono eventi in grado di incrinare rapporti interpersonali tra queste tre grandi personalità politiche.

---

<sup>116</sup> Cfr. *Ivi*, pp. 91 e ss.

<sup>117</sup> «Popolo d'Italia», 11 gennaio 1931.

<sup>118</sup> Sui rapporti tra Mussolini e D'Annunzio, in mancanza di uno studio specifico, si veda R. De Felice, E. Mariano (a cura di), *Carteggio D'Annunzio-Mussolini (1919-1938)*, Mondadori, 1971. De Felice, nella sua introduzione, in particolare, pone in rilievo come D'Annunzio, di fronte l'azione politica di Mussolini ammainò il vessillo di “comandante” per tornare ad essere definitivamente solo il “poeta” (p. XXXIX). Tra i due, nei mesi della prima crociera atlantica (pp. 290-299) vi fu solo il carteggio relativo ad alcune richieste di D'Annunzio per favorire dei musicisti e, datata 11 gennaio 1931, una lettera del poeta dove sottolinea che erano undici anni che lui chiamava il duce «*mio caro compagno*».

<sup>119</sup> Cfr. G. B. Guerri, *Italo Balbo*, cit., pp. 91 e ss.

Il procedere della prima crociera atlantica continuò sui quotidiani. Domenica 11 gennaio 1931 «Il Giornale d'Italia» unì nel titolo e sottotitolo della prima pagine due imprese aviatorie: «Dodici apparecchi di Balbo», riportò il titolo ma in realtà, compresi i ritardatari che volarono in solitaria, sappiamo che in Brasile ne giunsero undici, e «L'ardimentoso volo dalla pattuglia Lombardi» nel sottotitolo. Il primo, al di là dell'errore numerico, qualificò, come ormai di consuetudine e come sarà fatto anche nelle azioni aeree future, gli aerei: non furono mai "italiani" o della "Regia Aeronautica", ma unicamente di "Balbo". La pattuglia Lombardi, invece, era un raid aereo civile che aveva portato a termine, rientrando a Napoli, un volo a tappe su quasi l'intero perimetro del continente africano e che abbiamo avuto modo di incontrare quando la sua rotta incrociò quella degli atlantici.

Il giorno successivo, il «Corriere della Sera» e «La Stampa» proposero un titolo quasi identico: «La Squadriglia di Balbo ammara a Bahia in formazione perfetta», titolò il giornale di Milano, «Lo Stormo di Balbo in perfetta formazione», titolò quello di Torino. Entrambi coprirono l'intera pagina con articoli non lasciando spazio ad alcuna foto se non ad una piccola piantina della tappa svolta; entrambi continuarono a sedimentare l'immagine di un'impresa straordinaria attorno ad un'unica persona. Non fu così per tutti i giornali. Il 13 gennaio, infatti, continuando ancora questa disamina, «La Tribuna» pose in prima pagina il «Saluto del Consiglio dei Ministri ai trasvolatori atlantici», mentre «Il Popolo d'Italia», non uniformarsi alle altre testate ed identificare il coronamento dell'impresa aerea con Italo Balbo, cercò di distribuirne la gloria sul gruppo e non sul singolo.

Con l'arrivo a Rio de Janeiro il 15 gennaio, il successivo giorno 16 tutti i giornali dedicarono la prima pagina alla conclusione della prima crociera aerea di massa sull'Atlantico meridionale. Tutti, nelle proprie titolazioni, riportarono il nome di Balbo e anche il mussoliniano «Il Popolo d'Italia» giunse a collocarvi una fotografia mezzo busto in divisa, facendo attenzione ad affiancarvi l'ordine del giorno del duce. Fu, come esplicitamente riportato nel testo, il primo messaggio che Mussolini inviò a Balbo per l'impresa aerea.

Non sembra casuale il fatto che il duce legò il proprio nome e la propria immagine solo quando l'impresa fu portata a compimento. Con il raggiungimento della meta finale ne raccolse il successo come guida, come ispiratore e come comandante, non tralasciando una dimensione paternalistica per gli equipaggi e l'intera nazione attraverso il ricordo dei caduti e dispensando il suo elogio agli equipaggi italiani e al suo ministro. E nelle conclusioni del suo messaggio, personificando l'immagine dell'intera Italia fascista, lanciò il suo ordine:

[...] Nell'attesa di quella che sarà la ancora più grande prova aerea per l'anno X della rivoluzione, l'Italia fascista è fiera di ammirare voi, trasvolatori dell'Atlantico [...].  
Mussolini<sup>120</sup>.

Il "X" anniversario della rivoluzione<sup>121</sup> sarebbe caduto nel 1932. L'ordine del duce, pubblicato dai giornali e quindi comunicato all'intera nazione, costituì un vincolo cui Italo Balbo e la sua Regia Aeronautica non potevano più sottrarsi. Lo stesso ordine, possiamo

---

<sup>120</sup> Ordine del Giorno del Capo del Governo del 15 gennaio 1930, in I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., pp. 195-196.

<sup>121</sup> Mussolini si riferì al decimo anniversario dalla "marcia su Roma" del 28 ottobre 1922.

oggi considerare, ebbe anche un effetto contrario: non vincolò solo il ministro della forza armata aerea, ma anche lo stesso duce che lo impartì e che non poté più ostacolarlo o negare il suo permesso per la realizzazione di nuova eclatante impresa aerea.

Al rientro degli equipaggi in Italia, sempre in linea con le direttive fasciste per la stampa, Balbo e le notizie sul volo di massa Italia-Brasile riconquistarono tutte le prime pagine. Il 18 febbraio, con un preciso giorno di anticipo rispetto allo sbarco del *Conte Rosso* a Genova, tutti i quotidiani pubblicarono il resoconto di Balbo, riaccendendo l'attenzione e l'entusiasmo popolare e preparando così la passerella per il ministro.

Lo sbarco fu poi il nuovo evento da celebrare e sabato 21, sempre sulle prime pagine, campeggiarono le dichiarazioni del ministro aviatore sceso sul territorio nazionale. Nell'occasione appare evidente anche l'attenzione messa nel porre in grande rilievo la figura del duce. «La Tribuna», nel suo lungo titolo, fece riferimento principale a Mussolini: «Le parole di Balbo ai genovesi: il merito della nostra impresa va al Capo che l'ha spiritualmente guidata e che ci ha dato la fiducia nella vittoria»<sup>122</sup>, così come «Il Giornale d'Italia» sottotitolò «il vibrante saluto degli eroici aviatori a Mussolini»<sup>123</sup>. Il «Corriere della Sera», come nelle precedenti occasioni, cercò una maggiore neutralità nella gestione dei nomi e delle immagini di Balbo e Mussolini: «Balbo a Mussolini: il primo palpito della squadra atlantica rientrata in patria è un palpito riconoscente al duce»<sup>124</sup> e solo «La Stampa» apparve più sobria con un semplice «Balbo e i suoi compagni rientrano a Genova»<sup>125</sup>.

L'arrivo a Roma fu il momento delle celebrazioni, sempre chiaramente posizionate sulle prime pagine. «La Tribuna» scrisse: «Il re e il duce ricevono Balbo e gli equipaggi della crociera atlantica»<sup>126</sup>, mentre «Il Giornale d'Italia» invertì in «Balbo e i suoi compagni sono oggi ricevuti dal re e dal duce»<sup>127</sup>. Dal «Popolo d'Italia», sempre fedele alla figura del suo fondatore e, soprattutto, da «Il Piccolo» ricaviamo, però, l'informazione più interessante. Le loro prime pagine, nella metà superiore, sono dominate, soprattutto ne «Il Piccolo», da una grande fotografia di Piazza Venezia gremita di gente venuta ad acclamare gli atlantici. Su Palazzo Venezia, luogo simbolo del regime, si vede nitidamente, una grande fotografia non di Balbo o degli atlantici, in quel momento celebrati eroi della nazione, ma un grande mezzo busto del duce<sup>128</sup>.

Nel complesso non appare superfluo continuare ad evidenziare come la crociera aerea Italia-Brasile e l'impianto comunicativo giornalistico che ad essa fece seguito costituirono anche un importante momento per l'edificazione del processo di ammirazione verso la persona di Mussolini. L'epica impresa aviatoria, nel suo svolgersi e nel momento di massima cerimonia di fronte alla nazione, fu utilizzata per accrescere e consolidare l'immagine del duce, in quella liturgia civile progressivamente creata per la creazione del suo mito fuori l'ambito propriamente fascista ma all'interno delle manifestazioni di piazza. La massa partecipò con una certa euforia, considerata anche la dimestichezza acquisita in analoghe circostanze, e si rivelò ormai disposta spontaneamente a recepire, accettare e condividere il contenuto e i valori del volo, in generale, e della grande impresa aerea, in

---

<sup>122</sup> «La Tribuna», 21 febbraio 1931.

<sup>123</sup> «Il Giornale d'Italia», 21 febbraio 1931.

<sup>124</sup> «Il Corriere della Sera», 21 febbraio 1931.

<sup>125</sup> «La Stampa», 21 febbraio 1931.

<sup>126</sup> «La Tribuna» 22 febbraio 1931.

<sup>127</sup> «Il Giornale d'Italia» 22 febbraio 1931.

<sup>128</sup> «Il Popolo d'Italia» e il «Il Piccolo» 22 febbraio 1931.

particolare<sup>129</sup>. Le immagini del “duce pilota” diffuse per mezzo delle crociere aeree, ancorché divenne tale solo nel 1937 con il conseguimento del brevetto, finirono per rappresentare, inoltre, una metafora di lungo periodo rimodellando quella di assimilazione ai piloti della Grande Guerra. La nuova figurazione fu quindi adeguata alle grandi imprese di massa e proiettò Mussolini, agli occhi della popolazione, più verso il ruolo di *princeps* e non già di *primus inter pares*, nel ristretto e affascinante mondo aviatorio<sup>130</sup>, a similitudine del suo ruolo interno al partito e a quello ricoperto nell’organizzazione statale. Anche dopo la conclusione delle crociere aeree, quella del “duce aviatore” continuò ad essere una rappresentazione singola con le sue immagini in tuta di volo o ai comandi di un aeroplano, così come le propose «L’Illustrazione Italiana» nel 1934 e nel 1935<sup>131</sup>.

A corredo degli articoli e delle immagini collocate nelle prime pagine, ogni testata propose anche altri scritti nelle pagine interne. Anche dalla lettura di questi possiamo ricavare alcune interessanti considerazioni. La scelta, ad esempio, di pubblicare e rendere quindi noti alla popolazione dei lettori i messaggi di congratulazioni che giunsero alle alte cariche italiane o direttamente a Balbo, tra cui ricordiamo quelle dell’ammiraglio Horty, ufficialmente reggente d’Ungheria, dell’ingegner Dornier, del re Zog I d’Albania, di Guglielmo Marconi, del primo ministro rumeno Mironescu, del cancelliere del Reich Bruening<sup>132</sup>, non comunicarono solo una dimensione internazionale della conoscenza dell’impresa italiana, ma vollero chiaramente fornire l’immagine di grandezza che il regime fascista riscosse nell’occasione anche all’estero.

Sempre negli articoli interni, inoltre, ad avvalorare l’immagine di ammirazione estera, furono riportati i commenti positivi editi da alcuni giornali stranieri. In Spagna «La Nacion», «El Debate» e «A.B.C.», parlando dell’impresa italiana, misero in rilievo la preparazione e la perfetta organizzazione riportando anche il messaggio che il re Alfonso inviò a Vittorio Emanuele II, a Mussolini e a Balbo; in Cecoslovacchia il «Venkov» parlò del volo atlantico elogiando lo sviluppo raggiunto dall’aeronautica italiana; in Argentina «La Razon» titolò «Hanno trionfato»; in Cina, il «Warth Cina Daily News» commentò che apparecchi di altre nazioni non avevano sino ad allora compiuto tale gesta e, infine, in Bulgaria, il «Democraticewski Sgovern» titolò l’articolo dedicato alla trasvolata oceanica «Sempre più in alto», mentre il «Slovo» commentò che in questa nobile gara degli aviatori di tutto il mondo, i più attivi sono gli italiani<sup>133</sup>.

Appare evidente come la proposizione di tutti questi elogi esteri ad una azione aerea trasmettano indirettamente agli italiani un duplice messaggio: solo il regime e il suo duce hanno reso possibile tale l’impresa e, grazie a questi, l’Italia stava acquisendo una posizione internazionale di rilievo. Osservando meglio, però, possiamo rilevare come si trattasse in realtà di scritti pubblicati in paesi minori o, come il caso della Spagna, dell’Argentina o della Bulgaria, in paesi comunque legate all’Italia e al suo regime. I contenuti cambiano sostanzialmente se ci riferiamo alle testate pubblicate nei quotidiani delle maggiori potenze mondiali. Tra queste, che chiaramente non trovarono spazio nelle pagine dei quotidiani italiani, spiccano le voci del «Manchester Guardian» e del «The New

---

<sup>129</sup> Cfr. E. Gentile, *Fascismo. Storia e interpretazione*, Laterza, Roma-Bari 2007, pp. 125-126.

<sup>130</sup> Cfr. F. Caffarena, *In volo a pieno regime. L’immagine e la parola del duce-pilota*, in L. Santi Amantini e F. Gazzano (a cura di), *Le maschere del potere*, L’Erma di Bretschneider, Roma 2013.

<sup>131</sup> «L’Illustrazione Italiana», n. 33 del 19 agosto 1934, «Il duce aviatore», e n. 12 del 24 marzo 1935, «Dux», entrambe foto di copertina.

<sup>132</sup> Si veda la raccolta di giornali e di singoli articoli in USAM, Raid e Crociere, b.1.

<sup>133</sup> Si veda la raccolta di giornali e di singoli articoli in USAM, Raid e Crociere, b.1.

York Times». Il primo, pubblicò un editoriale intitolato «Pericoloso per Mussolini»<sup>134</sup> nel quale, dopo aver giustificato il grande giubilo italiano per l'impresa aerea, per la quale evidenziò che anche il popolo inglese sarebbe stato giustamente fiero della propria aviazione di fronte alla trasvolata oceanica, dichiarò che probabilmente il popolo italiano avrebbe preferito conoscere subito l'intera verità sulla crociera e la perdita di cinque vite. L'articolo, quindi, evidenziò come l'incidente aereo fosse stato mantenuto in qualche modo segreto all'opinione pubblica italiana. Fu colta, quindi, l'occasione per una critica diretta al regime che aveva emanato delle leggi che punivano la critica politica con quindici anni di reclusione.

Il «The New York Times», invece, il 7 gennaio 1931, in occasione della traversata oceanica titolò *Italians followed De Pinedo's route*<sup>135</sup>, fornendo non solo l'indicazione che le imprese del pilota italiano erano ancora vive nel ricordo americano e che la crociera balbiana ne aveva seguito la rotta, ma rende conto anche del fatto che il nome di Balbo non era ancora pronto per essere inserito in un titolo giornalistico negli Stati Uniti d'America. Fu questa del «The New York Times» una tangibile prova del fatto che, nonostante l'assenza, la figura di De Pinedo era in realtà molto presente anche nella trasvolata oceanica.

Il generale Francesco De Pinedo, oltre a vivere nel ricordo nordamericano, fu idealmente presente anche a Rio de Janeiro, come illustrò Sorrentino Lamberti, uno dei giornalisti a seguito degli atlantici, che si trovò, suo malgrado, nel mezzo del difficile rapporto proprio tra Balbo e il generale addetto militare italiano a Buenos Aires. Lamberti, redattore capo de «Il Mattino d'Italia», rilevò come in Argentina, dove era inviato del suo giornale, si erano molto risentiti del fatto che la crociera italiana si sarebbe conclusa in Brasile. In occasione dell'arrivo dei piloti italiani fu quindi trasferito momentaneamente a Rio de Janeiro per prendere il posto di Freddi che, come accennato, era stato fermato a Bahia quale «persona non gradita».

Lamberti era andato via dall'Italia nel 1923 e non conosceva le dinamiche pregresse tra Balbo e De Pinedo. Aveva spesso parlato con quest'ultimo dopo il suo arrivo a Buenos Aires e quando andò in Brasile per l'arrivo della crociera parlò bene di lui nei brevi colloqui che ebbe Quilici e con Lino Balbo. Il risultato fu che, invece di sedere insieme a tutti i giornalisti, nei posti a tavola fu collocato nella parte degli ufficiali subalterni. Questa apparente esclusione gli permise, in realtà, di parlare con i giovani piloti, lontano dal possibile controllo. Ebbe l'occasione, tra gli altri, di intrattenersi con il tenente Teucci nella stanza di Miglia che era ammalato. Chiedendo loro cosa pensavano di De Pinedo, Teucci rispose che «se c'era De Pinedo a Bolama non moriva nessuno!»<sup>136</sup> e Miglia annuì. Il giornalista specificò anche che molti anni dopo, in un nuovo incontro con lo stesso Teucci, questi non ricordò di aver detto quelle parole e specificò che considerava Balbo come uno dei più grandi aviatori d'ogni tempo<sup>137</sup>.

Lamberti, ancora molti anni dopo la crociera aerea, ricordò i particolari di quella esperienza<sup>138</sup>, di come a Rio de Janeiro, i trasvolatori furono accolti da circa trentamila persone, anche se lui telegrafò a «Il Popolo d'Italia» la cifra di trecentomila. Trovandosi una sera a colloquio con Balbo, dal quale era stato convocato, disse che se la crociera

---

<sup>134</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, Crociera Transatlantica, Teleg. 442 del 10 gennaio 1931 dell'Ambasciata d'Italia a Londra.

<sup>135</sup> «The New York Times» il 7 gennaio 1931.

<sup>136</sup> S. Lamberti, *Dica a De Pinedo di fare atto di sottomissione*, cit.

<sup>137</sup> Cfr. *Ibidem*.

<sup>138</sup> Cfr. *Ibidem*.

avesse raggiunto Buenos Aires sarebbero accorsi in cinquecentomila, cercando così di convincere il quadrumviro a raggiungere la capitale argentina. Balbo, in prima istanza, rispose che lì non lo avevano invitato. In realtà l'invito arrivò, ma probabilmente in ritardo: il 10 dicembre 1931, quando l'organizzazione della crociera era stata da tempo definita, il governo argentino chiese la possibilità di far prolungare la crociera aerea fino alla sua capitale. Il Ministero dell'Aeronautica, rispose negativamente adducendo propri problemi organizzativi. Questo, tra l'altro, non fu l'unico invito declinato: il Cile chiese la possibilità di essere raggiunto da uno degli idro italiani della crociera atlantica, ma fu risposta l'impossibilità di tale azione<sup>139</sup> e l'Uruguay, analogamente, chiese di far arrivare una delle quattro squadriglie a Montevideo, ma il Ministero dell'Aeronautica italiano comunicò l'impossibilità di variare i programmi stabiliti<sup>140</sup>. La richiesta del governo argentino, in particolare, impensierì quello brasiliano tanto che il relativo ministro degli esteri si premurò di andare dall'ambasciatore Cerruti per ricevere assicurazioni che Rio de Janeiro fosse l'ultima tappa e il volo non proseguisse per Buenos Aires<sup>141</sup>. Nella scelta delle tappe e, soprattutto dell'ultima tappa, fu probabilmente determinante anche il processo di vendita degli S.55 utilizzati per la crociera, più della dimensione della comunità italiana che, come visto, in Argentina era quantitativamente di gran lunga superiore rispetto al Brasile. Anche il tentativo di Lamberti, comunque, naufragò, ma il suo racconto, come il «The New York Times», riaprì la questione De Pinedo. Egli, potendo muoversi tra i due paesi, Argentina e Brasile, nel particolare momento che vedeva geograficamente ravvicinati Balbo e De Pinedo, fu accostato dal Presidente della SIAI Ettore Peretti, che cercò di precettarlo per una particolare missione: parlare con Francesco De Pinedo:

Nella sua posizione può rendere un servizio utile all'aviazione italiana». Peretti, che specificò che parlava per iniziativa personale, ma che era sicuro di interpretare il pensiero di molti ufficiali, chiese a Lamberti di rientrare a Buenos Aires e parlare al generale italiano a suo nome, consigliandogli di fare «atto di sottomissione totale, senza riserve, in modo che l'ira di Balbo sia placata e che possa ritornare alla sua carriera<sup>142</sup>.

L'Aeronautica italiana, disse ancora Peretti, «ha bisogno di De Pinedo, che senza De Pinedo ha un'ala mozza». Il giornalista non attuò il piano, ma il racconto su cui ci siamo voluti soffermare, ben specifica come il passaggio dai raid alle crociere e l'attrito che si determinò tra Balbo e De Pinedo finì per far ricadere i suoi effetti negativi sulla forza armata aerea e fu probabilmente in grado di incidere sulla rotta della prima crociera atlantica.

Restando ancora nell'ambito del giornalismo oltre confine, seppur dedicato alle comunità italiane all'estero, appare interessante soffermarsi anche nella lettura de «Il Legionario – Organo dei Fasci Italiani all'Estero», con riferimento alla differenziazione che fece anche questo giornale nella trattazione dei nomi e delle immagini di Mussolini e di Balbo. Il n. 3 del 17 gennaio 1931<sup>143</sup> fu interamente dedicato alle imprese aeree: «Gloria all'ala italiana

---

<sup>139</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, Crociera Transatlantica.

<sup>140</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, Crociera Transatlantica, fgl. 20992 del 31 dicembre 1930 del Ministero dell'Aeronautica.

<sup>141</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Italia 1931, b. 5, Crociera Transatlantica, fgl. 4363/493 del 20 dicembre 1930 dell'Ambasciata d'Italia a Rio de Janeiro.

<sup>142</sup> S. Lamberti, *Dica a De Pinedo di fare atto di sottomissione*, cit.

<sup>143</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 1, f.7, Raccolta Giornali.



trionfatrice sugli oceani e sui deserti», collocando al centro una foto di Mussolini in saluto romano. Nel lungo articolo proposto sulla trasvolata oceanica, furono pubblicate molte immagini delle diverse tappe del volo transoceanico, con particolare riferimento a Rio de Janeiro e alcune cartine geografiche. Solo dopo sei pagine venne pubblicata, assieme ad altre, una piccola fotografia di Italo Balbo con altri trasvolatori a Cartagena. La foto mezzobusto di maggiori dimensioni del ministro fu collocata solo alcune pagine dopo e, comunque, dopo gli articoli che resero omaggio ai trasvolatori morti e illustrato anche quanto realizzato dalla squadra Lombardi nel periplo dell'Africa.

Come nel caso del giornalismo più vicino a Mussolini de «Il Popolo d'Italia» e della «Tribuna», anche nel caso de «Il Legionario», non appare troppo lontana l'ipotesi di voler fornire una comunicazione che non conceda troppa gloria a uno degli uomini di spicco del regime, che non sia il duce, e potenziale concorrente nella carriera politica fascista. Anche in questo caso occorre evidenziare che il giornale era edito dalla Segreteria Generale dei Fasci all'Estero alla cui direzione, dal 1929, era stato collocato Piero Parini, avviato alla carriera diplomatica-consolare, ma già per anni redattore della politica estera proprio de «Il Popolo d'Italia».

Nell'ambito del confronto politico, oltre a Mussolini e Balbo, anche altri soggetti si servirono della comunicazione relativa al volo di massa transoceanico. I casi di maggior interesse sono quelli dove la crociera aerea divenne il vettore per esporre attacchi diretti o indiretti nei confronti del ras di Ferrara. De Bono, ad esempio, se da una parte commentò positivamente il successo ottenuto dai trasvolatori italiani non esitò a ridimensionare i trionfi accordati per i quali si erano «un po' tutti gonfiati». De Bono fece anche un riferimento specifico a Balbo che «voleva addirittura essere fatto Maresciallo dell'Aria. Il presidente è rimasto un po' seccato. Questi giovani hanno poco il senso delle proporzioni»<sup>144</sup>. Era evidente il fatto che i concorrenti per i posti dell'Olimpo fascista avrebbero dovuto affievolire il favorevole clamore creato attorno al ministro dell'Aeronautica.

Da questo punto di vista il principale attacco arrivò dallo stesso mezzo che stava esaltando Balbo, ovvero la stampa nazionale e, più precisamente, da un articolo edito da «Critica Fascista», quindicinale diretto da un altro dei giovani gerarchi emergenti, Giuseppe Bottai. Considerato l'interesse, ne riteniamo necessaria un'analisi approfondita. Agostino Nasti, giornalista di fiducia che Bottai porterà con sé anche nella rivista «ABC» edita negli anni Cinquanta, propose, nel numero che uscì il 1° febbraio 1931, non a caso proprio al rientro dei trasvolatori in Italia, un articolo intitolato «Avvenimenti e idee». Lo scritto, al suo interno, era diviso in tre distinti paragrafi, ciascuno dei quali recava un sottotitolo proprio molto attraente alla lettura: «Avanti i giovani», «La malattia nazionale» e «Politica al microscopio». A parere di Nasti, la malattia nazionale

E' la retorica. Tutti lo sanno, tutti lo dicono; ma nessuno pensa a guarirne. Anzi, appena si presenta l'occasione in cui si dovrebbe vedere se c'è un inizio di guarigione, si osserva che si è sempre allo stesso punto.

Ultimo esempio: la trasvolata delle squadriglie di Balbo. Le più goffe espressioni declamatorie sono tornate alla luce delle sei, anzi sette, colonne; le più vecchie coppie di sostantivo e aggettivo; le meno serie iperboli.

Un avvenimento come questo, così serio, sostanzioso, grande, non avrebbe perduto niente, anzi avrebbe trovato la sua naturale espressione nelle parole semplici, scarse, austere. I nostri giornali, invece, si sono dati al solito pindarismo banale: si sono potuti leggere titoloni che

---

<sup>144</sup> ACS, Personalità della politica e della pubblica amministrazione, De Bono, Diario, 27 marzo 1931.

erano delle autentiche trombonate. Qualche volta si nota benissimo l'arzigogolatura, lo sforzo di chi sa che tutti gli altri useranno – oppure ha egli stesso usato – le consuete coppie di sostantivo-aggettivo, e vuole essere diverso e nuovo, e cerca di raggiungere lo scopo posponendo un aggettivo o tentando l'ennesima variazione del solito tema. E nessuno mostra da accorgersi che questi ridevoli sforzi cadono nel vuoto giacché anche alla più forte salsa ci si fa il palato e alla fine va giù che pare insipida: e la gente guarda svogliatamente i titoloni, senza per niente farsi influenzare da quegli aggettivi e da quelle espressioni nel formarsi una rappresentazione dell'avvenimento, ma guardando direttamente alla sostanza, quale appare dal testo della notizia.

Già, io non capisco perché i giornali italiani debbano essere i soli giornali, in Europa, a fare i titoli a colonne. E tanto meno lo capisco in quanto mi accorgo che il pubblico, al quale questo sistema crede di essere adatto, e che dovrebbe essere capito, non beve, non beve e non beve<sup>145</sup>.

«Critica Fascista», nel biennio 1931-1932, si espresse più volte sui requisiti e sulle qualità che avrebbe dovuto possedere una stampa fascista o sul *modus operandi* dei giornalisti fascisti<sup>146</sup>, cercando di discutere sul perché i giornali si leggessero poco e se fossero più o meno educativi. In nessuno degli articoli, però, fu mai fatto riferimento a particolari episodi e non furono richiamati esempi concreti di articoli editi. Solo in occasione della mirata critica al giornalismo prodotto per la crociera aerea, Nasti chiamò in causa lo specifico evento e un chiaro nome, Italo Balbo.

Volendo discutere di retorica come malattia nazionale, il giornalista avrebbe potuto citare innumerevoli circostanze con le relative trattazioni giornalistiche, chiamando in causa i nomi dei giornalisti, i portatori della malattia nazionale, e non quello del soggetto cui essi facevano riferimento. L'indice fu invece puntato su un avvenimento specifico, facendo apparire evidente come, oltre i titoli, si sia voluto in realtà screditare anche l'azione delle squadriglie, che per la prima volta vennero scritte con la "s" minuscola, e di Balbo, che non fu indicato come "S.E." o "ministro" o altro titolo, ma solo con il cognome. A questi elementi furono quindi affiancati il «pindarismo banale», i «titoloni che erano autentiche trombonate», l'«arzigogolatura», i «ridevoli sforzi [che] cadono nel vuoto» e che «la gente guarda svogliatamente».

La scelta di Bottai di pubblicare questo articolo del fedele Nasti, si inserì anche nel contemporaneo confronto che questi ebbe con Balbo nella realizzazione dei due edifici voluti e legati alle due grandi singolarità del fascismo: il Palazzo dell'Aeronautica e il Ministero delle Corporazioni che nei primi anni Trenta erano in contemporanea costruzione. I palazzi avrebbero dovuto, nella loro architettura, «nobilitare la nuova istituzione, nel caso delle Corporazioni, e la reggia-caserma accigliata e severa, ma coniugata con aspetti tecnologici avveniristici, nel caso dell'Aeronautica»<sup>147</sup>.

I resoconti giornalistici sulla crociera aerea, oltre alle critiche Nasti-Bottai, furono anche causa di nuove direttive restrittive per la professione giornalistica. Nelle norme emanate nel 1932, pochi mesi dopo l'impresa aerea e dell'azione di «Critica Fascista», oltre al fatto

---

<sup>145</sup> A Nasti, *Avvenimenti e idee*, in «Critica fascista» n. 3 del 1° febbraio 1931.

<sup>146</sup> Si vedano, tra gli altri, per gli anni 1931-1932 gli articoli pubblicati su «Critica Fascista» di C. De Vita, *Giornalismo moderno*, n. 2/1931; C. Di Marzio, *In tema di stampa da fascistizzare*, n. 15/1931; A. De Marsanich, *Per una stampa fascista e corporativa*, n. 16/1931; C. Di Marzio, *Aggiunte e chiose della fascistizzazione della stampa*, n. 17/1931; C. Di Marzio, *Per un giornalismo fascista*, n. 6/1932; M. Rivoire, *Giornalismo fascista*, n. 7/1932; M. Pompei, *Giornalismo tempo secondo*, n. 10/1932; S. Volta, *Ancora sul giornalismo fascista*, n.11/1932; U. Manunta, *Per una stampa nuova*, n. 14/1932.

<sup>147</sup> F. Borsi, prefazione a *Il Palazzo dell'Aeronautica*, Editalia, Roma 1989, p.8.

che solo Roma poté essere indicata come “metropoli” e Ostia diventò il “Lido di Roma”, venne puntato il dito proprio sul tono e sullo stile dei giornali. Vi fu, quindi, un richiamo alla sobrietà e alla riservatezza sui familiari del duce e, soprattutto per quanto ci interessa, l'invito a «smettere di incensare i gerarchi»<sup>148</sup>. La crociera aerea aveva lasciato un segno evidente.

La diffusione delle notizie sul procedere del volo Italia-Brasile fu resa possibile anche attraverso eventi in presenza appositamente organizzati in molte parti d'Italia, che arricchirono quanto i giornali stessero quotidianamente raccontando. A Milano, presso il Teatro Lirico, il colonnello Gallioti commentò il progressivo compiersi della crociera nell'ambito delle manifestazioni realizzate dal locale Aero Club; a Cremona, presso il Teatro Ponchielli, vi fu lo stesso copione con il capitano Contini, così come a Firenze, presso il cinematografo “Savoia”, parlò della trasvolata il maggiore Aldo Urbani. A Spezia, al Politeama “Duca di Genova”, fu la volta del colonnello Vespignani e a Varese, al Teatro Speciale, per illustrazione di ciò che stava avvenendo in Brasile «intervenne anche il prefetto»<sup>149</sup>.

Il rientro in patria fu, quindi, il momento delle onorificenze. A Balbo, dopo la cittadinanza onoraria di Roma, fu concessa anche quella di Milano prima, e di Torino, successivamente. «La Stampa» del 7 marzo 1931 fieramente titolò che «Balbo e i suoi compagni [erano] nella metropoli del motore» illustrando, all'interno dell'articolo, come il ministro trasvolatore parlò agli operai della Fiat accompagnato dal senatore Agnelli che ricordò il messaggio di ringraziamento alle maestranze inviato dal quadrumviro quando giunse a Natal. Il palcoscenico torinese per il ministro dell'Aeronautica non fu probabilmente allestito per i semplici omaggi della casa torinese, ma più probabilmente quale ringraziamento per l'acquisto dei motori utilizzati dalla Regia Aeronautica per la crociera, e per le già discusse commesse che la fabbrica ottenne dal governo brasiliano. Il ringraziamento dell'industria della famiglia Agnelli si sostanziò anche nelle automobili ricevute in premio dai trasvolatori<sup>150</sup>.

Restando al tema delle ditte che fornirono il loro contributo alla realizzazione dei mezzi o dei servizi utilizzati per la crociera, anch'esse poterono usufruire del complesso mediatico realizzato dai giornali, inserendosi con la propria pubblicità, tanto nei quotidiani nazionali che, soprattutto, nelle riviste specializzate nel settore aeronautico. Cercarono, in sostanza, di beneficiare di un certo effetto alone prodotto dalla comunicazione giornalistica. Questo avverrà in maniera più marcata dopo il trionfo della seconda crociera atlantica, ma anche nella prima, la Stanovo poté scrivere che da Orbetello-Rio de Janeiro i 10400 km erano stati percorsi con il suo carburante speciale per aviazione<sup>151</sup>, mentre su «l'Aeronautica» del 31 gennaio 1931 fu la volta del «meraviglioso stormo degli S.55 atlantici guidati da S.E. Balbo [che] ha effettuato la traversata Italia-Brasile usando sestanti, regoli, astronomici, bussole, indicatori, velocità, altimetri forniti dalla ditta Alfredo Vicini» di Milano. La prima pagina dello stesso giornale era stata dedicata ad un disegno, con relativo titolo, del

---

<sup>148</sup> P. Murialdi, *La stampa del regime fascista*, cit., p. 103; Cfr. N. Tranfaglia, *La stampa del regime 1932-1943: le veline del Minculpop per orientare l'informazione*, Bompiani, Milano 2005, velina del 9 aprile 1932, p. 97, e velina del 28 maggio 1932, p. 98.

<sup>149</sup> «Corriere della Sera», 12 gennaio 1931.

<sup>150</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Cagna Stefano, si vedano le lettere di Stefano Cagna ai familiari tra i primi giorni di marzo e il 9 luglio 1931. Sull'argomento anche F. Caffarena, F. Croci, *Un'impresa fascista tra sport e propaganda. La trasvolata atlantica Italia-Brasile (1930-1931)*, in D. Serapiglia (a cura di), *Tempo libero, sport e fascismo*, BraDypUu Editore, Bologna 2016, pp. 142-143.

<sup>151</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 1, f. 5, «Le Vie dell'Aria» del 15 febbraio 1931.

motore A.22 550 Hp capeggiato da una grande scritta: FIAT<sup>152</sup>. Queste ed altre ditte, quindi, oltre alla vendita alla Regia Aeronautica di beni o servizi per la crociera aerea dell'Atlantico meridionale, poterono sfruttarne anche l'importante immagine e l'onda comunicativa prodotta dall'impresa aerea.

Il grande successo ottenuto, oltre agli aspetti pubblicitari, fu in grado di definire un particolare ambito simbolico concentrato sui principali protagonisti dell'arrivo a Rio de Janeiro. Le immagini fotografiche e i nomi del «ministro dell'Aeronautica e [de]gli aviatori divennero anche dei *testimonials* della patria»<sup>153</sup> e l'impresa aerea transoceanica diede anche «un fortissimo impulso a far diventare il volo un vero e proprio *brand* dello stile italiano fascista: perfino il popolare gioco dell'oca messo in commercio dall'editore Cartoccino di Monza nel 1931 fu reinterpretato in chiave aeronautica per celebrare la prima trasvolata atlantica»<sup>154</sup>.

Come in occasione delle crociere mediterranee, insistendo ancora sull'analisi dell'ambito comunicativo, anche per il sorvolo in massa dell'Atlantico furono scritti dei libri. All'arrivo a Genova l'editore Arnaldo Mondadori consegnò a Italo Balbo le prime copie della sua nuova opera *Stormi in volo sull'oceano*: oltre duecentocinquanta pagine di testo, dieci illustrazioni e sei carte geografiche<sup>155</sup>. A pochi mesi di distanza il volume era già stato tradotto in spagnolo da Giorgio Tedeschi e pubblicato con il fedele titolo *Bandadas sobre el océano*, per l'Ediciones La Nave di Madrid, mentre in Brasile fu pubblicato l'anno successivo con il titolo *Legiones alada sobre o mar* dell'Officinas Graphics do Jornal do Brasil. Chiaramente, il fatto che il testo fosse già pronto all'arrivo, palesa che fu scritto in buona parte in volo. Segnaliamo, infine, che sempre nel 1931, oltre a quello di Balbo, furono pubblicati altri quattro libri<sup>156</sup> sulla crociera Italia-Brasile tra i quali *Ali e Vele sull'Atlantico* che replicò l'esperienza di *Passeggiate aeree sul Mediterraneo*<sup>157</sup>, quale opera collettanea dei giornalisti che seguirono i trasvolatori italiani in Brasile, con l'aggiunta di Lino Balbo.

Altra forma comunicativa e artistica che riguardò le crociere fu l'"aeropittura", particolare indirizzo della pittura futurista, che considerò sempre i grandi raid aerei quale fonte d'ispirazione. Tra le opere che ebbero come punto di riferimento la trasvolata Italia-Brasile fu realizzata *Prima crociera atlantica su Rio de Janeiro* di Alfredo Ambrosi con la stilizzazione degli idrovolanti italiani che sorvolano le acque della baia della capitale brasiliana e i dipinti che decorano le sale storiche del Palazzo dell'Aeronautica.

Nel 1931, sulla scia dell'impresa atlantica, si tennero anche le prime mostre di aeropittura. In quella romana, la prima, organizzata proprio in omaggio ai trasvolatori, figurò anche l'opera di Giacomo Balla *Balbo e i trasvolatori italiani*<sup>158</sup>.

---

<sup>152</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 1, f. 7, L'Aeronautica – Numero speciale.

<sup>153</sup> F. Caffarena, F. Croci, *Un'impresa fascista tra sport e propaganda. La trasvolata atlantica Italia-Brasile (1930-1931)*, cit., pp. 142-143.

<sup>154</sup> *Ibidem*.

<sup>155</sup> «Il Popolo d'Italia», 24 febbraio 1931.

<sup>156</sup> Aa.Vv., *Ali e vele sull'Atlantico*, Milano Cecchina, 1931; G. Bonifacio, *La crociera aerea transatlantica dello stormo di Balbo*, Livorno, Tipografia Giusti, 1931; A. R. Costa, *La crociera aerea di Italo Balbo*, Roma, Signorile, 1931; E. Settimelli, *La crociera di Balbo: esempi, incitamenti*, Firenze, Tipografia Giannini e Giovannelli, 1931.

<sup>157</sup> Aa.Vv., *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, cit.

<sup>158</sup> Cfr. G. Morolli, D. Fonti, G. Pesce, *Il Palazzo dell'Aeronautica*, Editalia, Roma 1989, p. 142.

Se tra giornali, cinegiornali, esposizioni pittoriche, commenti diaristici e altra documentazione la prima crociera atlantica ha lasciato, direttamente e indirettamente, un buon bagaglio di fonti scritte, quello che colpisce è la sua totale assenza nei Notiziari Politici-Militari del Servizio Informazioni Militari<sup>159</sup>. Nonostante questi documenti riassumessero ufficialmente molti aspetti legati a situazioni nazionali e internazionali, di ordine pubblico, di «spirito pubblico», di notizie legate al commercio, all'industria fino alle «notizie politiche e militari d'oltre frontiera», non fecero mai alcun cenno alla crociera atlantica, all'Aeronautica o a Italo Balbo. Segno evidente del fatto che l'intelligence militare preferì non immischiarsi in affari che videro come soggetto principale un alto esponente del Partito Nazionale Fascista.

Concludiamo le nostre considerazioni aprendo una parentesi sulle onorificenze concesse al termine della crociera. Nelle due precedenti occasioni, al rientro dalle rotte mediterranee Balbo fu nominato generale di squadra aerea, nel 1928, e ministro, nel 1929. Il quadrumviro De Bono, come visto, riferì che al rientro dal Brasile l'ambizione del ministro dell'Aeronautica era quella di essere nominato Maresciallo d'Italia<sup>160</sup>, una onorificenza di altissimo livello concessa a pochissimi<sup>161</sup>. Le aspettative di Balbo sicuramente poco collimavano con quanto egli stesso scrisse proprio nel suo *Stormi in volo sull'oceano* dove elogiò apertamente gli aviatori statunitensi che «non si lasciano montare dal successo e hanno pretese modeste. [...] Ci sarebbe da augurare al vecchio continente una moda americana di nuovo genere: il senso del limite, cura preventiva della retorica e della vanagloria»<sup>162</sup>. Il ministro non ottenne il premio ambito e, ancora De Bono, il 28 marzo 1931, nel segreto del suo diario, scrisse di aver incontrato un

Balbo ancora di malumore e scontento. Non so cosa possa volere. È freddo anche con me, almeno mi pare. Stamane c'è stata la grande distribuzione di medaglie dell'Aeronautica. La motivazione della medaglia di Balbo scritta da Mussolini vale un regno. Ma è la tragedia di giovani. I giovani, i giovani, nessuno più di me li ama, li capisce gli ha sempre amati e capiti, ma i giovani hanno bevuto troppo poco<sup>163</sup>.

Come in tutte le precedenti occasioni, non tutti i trasvolatori ottennero la stessa onorificenza: alcuni furono insigniti di medaglia d'oro al valor aeronautico, altri furono promossi al grado superiore per merito straordinario. Tutte le onorificenze e gli avanzamenti concessi, furono consegnati durante una cerimonia il 28 marzo 1932, anniversario della fondazione della Regia Aeronautica, presso la caserma Cavour di Roma. Il malumore di cui De Bono ci rende conto derivò dal fatto che Balbo non solo non ottenne il maresciallato, ma l'impresa non permise a lui, ex repubblicano, di essere introdotto nel ristretto circolo nobiliare. Nel febbraio 1931, dopo il rientro in Italia, il commissario presso la Consulta Araldica, propose di concedergli il titolo di conte, specificando che De Pinedo, dopo la sua trasvolata, fu nominato marchese e che, concedendo il titolo a Balbo, il ministro avrebbe avuto lo stesso trattamento di De

---

<sup>159</sup> USSME, H3 SIM, R 63, C 6, Notiziari Politici-Militari.

<sup>160</sup> ACS, Personalità della politica e della pubblica amministrazione, De Bono, Diario, 27 marzo 1931.

<sup>161</sup> Fino a quel momento erano stati nominati Maresciallo d'Italia solo Diaz, Cadorna, Badoglio o Thaon di Revel.

<sup>162</sup> I. Balbo, *Stormi in volo sull'oceano*, cit., p. 11.

<sup>163</sup> ACS, Personalità della politica e della pubblica amministrazione, De Bono, Diario, 27 marzo 1931.

Vecchi, entrambi quadrumviri nella marcia su Roma. Mussolini rispose che la nomina era prematura<sup>164</sup>.

Il ministro trasvolatore fu comunque insignito della medaglia d'oro della Reale Società Geografica Italiana, il massimo attestato di benemerenzza concesso a viaggiatori ed esploratori italiani<sup>165</sup>. Una piccola compensazione, considerato che tale onorificenza era stata concessa nel 1927 anche a Francesco De Pinedo, per la sua impresa con il *Gennariello*<sup>166</sup>. Al di là della specifica attestazione, occorre segnalare che, con l'occasione, la Reale Società Geografica iniziò ad interessarsi in maniera più oculata non solo dei singoli viaggiatori ma della complessiva azione aerea svolta dagli italiani tanto che, nella successiva ed ultima crociera, si impegnò direttamente dedicando specifiche puntate radiofoniche alle diverse tappe percorse.

Abbiamo più volte richiamato, soprattutto per quanto concerne gli aspetti tecnici e organizzativi, gli elementi di continuità e le differenze esistenti tra i primi due voli di massa, svolti sul Mediterraneo negli anni 1928 e 1929, con la terza crociera che sorvolò l'Atlantico meridionale. Analizzando ancora in termini comparativi questi eventi, ma considerandoli nel loro complesso, riteniamo che se i primi due voli di massa costituirono importanti e significativi momenti per la Regia Aeronautica, per il suo profilo di forza armata di attacco e di difesa nazionale, per la formazione dell'identità di questa organizzazione nata da soli cinque anni, diversa sembrerebbe la funzione svolta dalla prima crociera atlantica, quasi esclusivamente concentrata in azioni di immagine, di propaganda e di promozione di Balbo.

Nei primi due casi vi fu la partecipazione del vertice militare che comandò una massa aerea dalle importanti caratteristiche numeriche. L'azione fu svolta in un ambiente di reale interesse nazionale, senza preventiva conoscenza delle rotte e delle baie su cui ormeggiare. Nel terzo volo di massa, invece, sotto un comando politico-militare, un ridotto numero di idrovolanti si prodigò in un'azione il cui primo fine fu quello di realizzare un'impresa eclatante. Non fu ritenuto necessario considerare fattori di interesse della forza armata aerea, coinvolgere ampi gruppi di volo o stabilire rotte per la conoscenza pratica dei piloti italiani, bensì creare clamore nazionale e internazionale attorno ad un successo. Mussolini, Balbo e il fascismo avevano bisogno di tali azioni per alimentare la loro immagine di grandezza.

Nel complesso, infatti, occorre considerare che le crociere di massa 1928-1933 furono realizzate in un periodo storico nel quale si stava portando a termine il processo di consolidamento del consenso verso la figura del duce e del fascismo più genericamente inteso<sup>167</sup>. Quello che non fu previsto, fu che proprio a partire dalla prima crociera atlantica, Balbo iniziò ad essere consacrato quale uomo carismatico e in grado di trascinare le masse verso imprese ardimentose e verso importanti successi: iniziava ad assumere i caratteri propri dello stereotipo del duce fascista.

Non mancarono, quindi, i primi segnali di malumore. Si parlò di «complotti balbiani contro il duce, né Balbo fece alcunché per attenuare simili voci, anzi, le sue pubbliche intemperanze verbali non facevano che aumentarle. Mai come in quel marzo 1931, però, le intenzioni e i desideri sembravano aver preso tanto corpo. Per di più in quel periodo Mussolini era malato e ogni volta che il duce si ammalava, dal raffreddore alla colite, tutti

---

<sup>164</sup> ACS, SPD, b. 61, f. 362, Balbo Informative.

<sup>165</sup> SGI-AS, b. 87, Italo Balbo medaglia d'oro.

<sup>166</sup> SGI-AS, b. 67, Medaglia d'oro Francesco De Pinedo.

<sup>167</sup> Si veda, al proposito, R. De Felice, *Mussolini il duce. Gli anni del consenso 1929-1936*, cit.

pensavano immediatamente alla successione. Stavolta Balbo fece qualcosa di più. Manifestò, scopertamente, le sue intenzioni a Gianni Caproni, che ne prese nota nel suo diario»<sup>168</sup> e fece delle proposte precise a Grandi, che pure ne scrisse in modo esplicito nel suo. Lo stesso Grandi, disponendo che il diario venisse pubblicato solo dopo la sua morte, volle, per simpatia verso la corona inglese e verso Balbo, che ne venissero eliminate due pagine: una riguardante appunto i reali inglesi, l'altra la proposta che Balbo gli fece in quel periodo. Di congiure guidate da Balbo contro il duce si vociferò, per qualche anno, anche all'interno del Ministero dell'Aeronautica tanto che il Capo di Gabinetto, in una nota personale indirizzata a Mussolini nel 1934 lo invitò a «non crediate al leitmotiv del generale Valle che afferma essere l'Aeronautica capace di pronunciamenti tipo messicano in favore di Balbo!»<sup>169</sup>

Tra il 1931-1932, inoltre, si segnalano quattro differenti rapporti di polizia, di provenienza estremamente diversa, che parlavano di un complotto. Arpinati, al tempo sottosegretario agli Interni, portò a casa le veline affinché i contenuti non fossero diffusi. Quando questi cadde successivamente in disgrazia, in una perquisizione, gli furono trovati anche questi documenti che, quando era in carica, non fece vedere al duce per amicizia di Balbo<sup>170</sup>.

Probabilmente, il ministro dell'Aeronautica, comprese coscientemente che non poteva ancora competere con la figura di Mussolini e non vi furono scontri aperti.

La prima crociera atlantica, che come avvenimento storico fu quindi in grado di creare indirettamente una destabilizzazione del regime, costituì per Balbo un'esperienza tale da indicare la giusta via per appagare la sua ambizione e per conquistare il peso necessario per sostituire o succedere al capo del fascismo italiano.

Nella tornata parlamentare del 29 aprile 1931<sup>171</sup>, per concludere le vicende politiche interne legate al volo atlantico, prima della discussione annuale del bilancio dell'aeronautica, l'aula tributò a Italo Balbo un'importante ovazione:

Manifestazione di plauso al Ministro Balbo e all'Aeronautica. Entra nell'aula in Ministro dell'Aeronautica onorevole Balbo – Il Presidente, i ministri e i deputati sorgono in piedi plaudendo – grida di: Viva Balbo! Viva l'Aeronautica! – Nuovi vivacissimi generali applausi che si prolungano per alcuni minuti anche all'indirizzo della tribuna ove è presente un numeroso gruppo di ufficiali dell'Aeronautica<sup>172</sup>.

Considerando, infine, gli sviluppi commerciali propiziati direttamente o indirettamente dal volo di massa per Rio de Janeiro, abbiamo già potuto vedere le vicende legate alla vendita al governo brasiliano degli idrovolanti italiani utilizzati per la crociera. Per essi l'Italia ottenne un pagamento rateizzato in caffè e pagò in soldi i bolli per le quietanze, con l'inserimento della Fiat che sottoscrisse alcune commesse. Il 1° maggio 1931, inoltre, giunsero in Italia venti ufficiali brasiliani per un corso di perfezionamento in ambito aeronautico<sup>173</sup>. L'azione aerea e gli accordi siglati non sembrerebbero però aver segnato per l'Italia una via di accesso privilegiato al mercato brasiliano. Subito dopo la crociera

---

<sup>168</sup> G. B. Guerri, *Italo Balbo*, cit., p. 386.

<sup>169</sup> E. Grassia, *Sabato Martelli Castaldi. Il generale partigiano*, Mursia, Milano 2016, p. 102.

<sup>170</sup> G. B. Guerri, *Italo Balbo*, cit., pp. 386-387.

<sup>171</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura – Sessione 1929-1931, Volume IV, Roma, Tipografia della camera dei Deputati, pp. 4369 e ss.

<sup>172</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura – Sessione 1929-1931, Volume IV, Roma, Tipografia della camera dei Deputati, p. 4370.

<sup>173</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Brasile 1931, b. 1, Missione militare francese in Brasile.

aerea, infatti, proprio il Brasile aprì una collaborazione militare con la Francia tanto che, nell'ottobre 1931, accolse a proprie spese una missione militare francese<sup>174</sup>. Gli ufficiali sarebbero rimasti nel paese dell'America Latina per due anni e la missione fu appoggiata direttamente dal ministro della guerra brasiliano, già capo della commissione di acquisto di materiale da guerra in Europa, che stabilì la sua sede a Parigi.

Non solo l'azione politica e commerciale francese raccolse molti più frutti di quella italiana realizzata con una dispendiosa crociera aerea, ma anche considerando il solo rapporto tra l'Italia e il Brasile, occorre evidenziare che le esportazioni italiane verso il paese sudamericano tra il 1929, prima della crociera, al 1932, un anno dopo l'arrivo degli idro italiani a Rio, si ridussero di un terzo<sup>175</sup>. Se tra le cause di questa drastica riduzione possiamo indicare gli effetti della crisi economica internazionale, limitatamente alla produzione aeronautica una parte delle responsabilità devono essere anche imputate al fatto che iniziavano a sentirsi gli effetti di debolezza del settore dell'industria italiana trincerata dietro le commesse statali e, quindi, scarsamente interessata alla competizione tecnico-economica con le analoghe industrie degli altri paesi. Nella realtà italiana solo la Costruzioni Meccaniche Aeronautiche<sup>176</sup>, sin dal 1923, aveva iniziato le sperimentazioni di aerei metallici, ma non riscuotendo interesse e, quindi, commesse statali, fu obbligata ad orientarsi verso i mercati esteri, trovando clienti nelle marine e nelle aeronautiche olandese, spagnola, cilena, sovietica, jugoslava e argentina<sup>177</sup>. Balbo, dal Mediterraneo all'Atlantico, pur avendo il timore che un semplice acquazzone potesse danneggiare il suo I-BALB, continuò a puntare sull'S.55 che, per tale motivo, divenne il principale, se non l'unico prodotto aeronautico italiano veramente pubblicizzato all'estero.

Un ultimo episodio legato al volo di massa transoceanico riguardò ancora il ministro al rientro dalla crociera. L'ambasciatore Cerruti gli chiese ufficialmente di incaricarlo dell'invio dei ringraziamenti alle varie articolazioni politiche e militari per le molte cortesie usate in occasione dell'arrivo della Squadra Atlantica in Brasile. Balbo inizialmente non rispose e l'ambasciatore, unitamente al Ministero degli Esteri, reiterò la richiesta. Questo atto di cortesia fu evidentemente ritenuto necessario dalla componente diplomatica italiana che, considerati gli ulteriori silenzi da parte del ministro dell'Aeronautica, interessò il Capo del Governo<sup>178</sup>. L'autorizzazione di Balbo arrivò solo seguito: a pesare su questa sua decisione e sulla sua effettiva volontà di ringraziare ufficialmente le autorità politiche e militari brasiliane pesò, evidentemente, il ricordo dei volantini con l'immagine di Don Minzoni, degli altri manifesti antifascisti e dello scontro fisico subito a San Paolo.

---

<sup>174</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Brasile 1931, b. 1, Missione militare francese in Brasile.

<sup>175</sup> Commercio Estero – Esportazioni – Brasile: 1929: 247; 1930:157; 1931:101; 1932: 79. I valori sono espressi in milioni di lire. Dati dell'Istituto Nazionale di Statistica, *Sommario di statistiche storiche dell'Italia – 1861-1965*, cit., pp. 95 e ss.

<sup>176</sup> Società che produceva attraverso un'intesa con l'ingegnere e imprenditore Claude Dornier e che dal 1929 era controllata dalla FIAT.

<sup>177</sup> Cfr. L. Segreto, *Marte e Mercurio. Industria bellica e sviluppo economico in Italia 1861-1940*, Franco Angeli, Milano 1997, p. 53.

<sup>178</sup> MAE, ASD, AC, AP 1931-1945, Brasile 1931, b. 1, Ringraziamenti al Governo Brasiliano.



## CAPITOLO TERZO

### La crociera aerea sull'Atlantico settentrionale 1933

#### 3.1 La preparazione e la scelta della rotta

Abbiamo già avuto modo di osservare, in occasione dello studio della prima crociera atlantica, che Balbo scrisse che l'idea di raggiungere in volo gli Stati Uniti d'America gli venne nel dicembre 1928, durante il viaggio in nave di ritorno da una visita nel paese nordamericano. Dopo aver analizzato con i suoi più stretti collaboratori i precedenti raid che si erano cimentati sulla rotta nordatlantica e valutato le problematiche di una così rischiosa impresa, il ministro aviatore decise di desistere. Prima di poter raggiungere Chicago, sarebbe stata necessaria un'esperienza preparatoria: il volo di massa Italia-Brasile<sup>1</sup>.

Dopo quel viaggio in nave, in realtà, fu svolta prima la seconda crociera mediterranea e, successivamente, il volo di massa per Rio de Janeiro. Raggiunto il Brasile, secondo le indicazioni fornite dal ministro, l'obiettivo fu puntato su Chicago.

Oltre alle presumibili volontà di realizzare un'impresa dalla grande risonanza internazionale, riteniamo che alla base di questo progetto vi fu anche il sentimento di ammirazione che il quadrumviro sviluppò verso gli Stati Uniti, che indicò come «l'anticipatore geniale del processo meccanico», «un'immensa riserva di ottimismo» e, soprattutto, la «garanzia di una pace più stabile»<sup>2</sup>.

Questi sentimenti li ribadì, almeno in parte, proprio all'atto della partenza, nel momento in cui assunse formalmente il comando della Seconda Squadra Atlantica:

Sulle ali tricolori rechiamo il saluto dell'Italia al grande popolo degli Stati Uniti in un momento in cui tutti i paesi civili preparano la risoluzione definitiva dei gravi problemi lasciati in eredità dalla guerra mondiale. Il nostro è un messaggio di profonda simpatia che dimostra come l'Italia rinnovata da Mussolini senta la necessità e la bellezza delle grandi opere civili rinnovatrici del mondo<sup>3</sup>.

Difficilmente il pensiero e i sentimenti del ministro dell'Aeronautica avrebbero potuto trovare concreta attuazione senza il consenso, dichiarato o tacito, del duce. Mussolini, inconsapevolmente, fornì la base per il successivo sviluppo delle aspettative del suo gerarca, quando, in occasione dell'arrivo della prima crociera atlantica a Rio de Janeiro, emanò il suo Ordine del Giorno, diffuso da tutti i giornali:

[...] Nell'attesa di quella che sarà la ancora più grande prova aerea per l'anno X della rivoluzione, l'Italia fascista è fiera di ammirare voi, trasvolatori dell'Atlantico [...]. Mussolini<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Cfr. I. Balbo, *Storni in volo sull'oceano*, cit., pp. 14-15.

<sup>2</sup> I. Balbo, *La centuria alata*, cit., pp. 26-27.

<sup>3</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

<sup>4</sup> Ordine del Giorno del Capo del Governo del 15 gennaio 1930, in I. Balbo, *Storni in volo sull'oceano*, p. 195-196.

Come accennato, l'ancor più grande prova aerea divenne un ordine vincolante per tre soggetti: Italo Balbo, che doveva organizzarla, la Regia Aeronautica, che doveva finanziarla e realizzarla, e Mussolini che, non potendo tornare sui suoi passi, doveva autorizzarla. La parola del duce, legittimando all'azione di Balbo, determinò anche il conferimento della sua autorità al ministro, affinché questi potesse dare corso alle indicazioni del capo. Questa manifestazione di volontà di Mussolini, inoltre, determinò l'impossibilità da parte degli altri gerarchi di esternare critiche verso il quadrumviro, come accaduto in precedenza e nonostante si riproposero ancor più accentuati i toni giornalistici di esaltazione della sua impresa aerea.

Probabilmente la preparazione richiese tempi organizzativi e finanziari che non permisero la sua realizzazione nel 1932, decimo anniversario della marcia su Roma e inizio del conteggio degli anni calendariali del "tempo fascista", e i decolli furono rimandati al 1933. Anche quello, comunque, era un decimo anniversario: la costituzione della Regia Aeronautica quale forza armata autonoma dall'Esercito e dalla Marina. Oltre alle ipotesi finanziaria e organizzativa, un'ulteriore supposizione circa il rimando della crociera aerea al 1933 può essere ricercata nel fatto che per l'anno X della rivoluzione furono programmati e realizzati diversi eventi come, ad esempio, la tanto pubblicizzata Mostra della Rivoluzione Fascista, aperta a Roma il 28 ottobre 1932, o l'inaugurazione, sotto stessa data, della via dell'Impero<sup>5</sup>. Furono previste grandi adunate, feste e discorsi, cerimonie e persino un'amnistia per gli antifascisti. La concomitanza con altri avvenimenti che in perfetto stile fascista sarebbero stati organizzati sotto una attenta regia e ingigantiti dalla macchina comunicativa del regime, avrebbe comportato il condividere la scena mediatica nazionale e internazionale con altri volti e altri nomi, cosa che Balbo, probabilmente, volle evitare.

Procrastinare di un anno i decolli, inoltre, poté incontrare anche il favore dello stesso Mussolini. Il decennale della rivoluzione, con i discorsi, gli scritti, le inaugurazioni e le diverse attività che sarebbero state organizzate, lo avrebbero posto al centro dell'attenzione e delle liturgie, e nulla avrebbe dovuto gettare ombra sulla grandiosità della sua opera. La precedente crociera Roma-Rio de Janeiro, diversamente, aveva messo in evidenza anche la possibilità del verificarsi di tragici incidenti che, nell'anno della festa del regime, sarebbe stato opportuno evitare. Quale sia la ragione, nessuno, a partire dal duce, obiettò la disattenzione dell'ordine impartito per l'anno X – 1932.

Sin dalle prime fasi e dalle notizie che trapelavano sul progetto, non vi fu unanime approvazione. Andando oltre il punto di vista tecnico e aeronautico, il quadrumviro De Bono commentò, infatti, che

il re è impressionato per la futura crociera di Balbo. A suo parere un errore. A lui non se ne può parlare ma per coscienza ne parlerò al duce. Uno scacco di qualunque genere sarebbe dannoso mentre la crociera, in sostanza, non è di nessuna utilità<sup>6</sup>.

Il giudizio di De Bono fu categorico, ma sicuramente orientato dal suo punto di vista. Come la precedente crociera di massa, l'eventuale successo di un nuovo eclatante volo possedeva enormi potenzialità nell'affermazione dell'immagine di potenza del fascismo e del suo duce e, chiaramente, dell'uomo che l'avrebbe compiuto, Italo Balbo. Di «nessuna

---

<sup>5</sup> Per il "bilancio del decennale" si veda S. Colarizi, *L'opinione degli italiani sotto il regime 1929-1943*, cit., pp. 133 e 155-158.

<sup>6</sup> G. Bianchi, *Rivelazioni sul conflitto italo-etiope*, CEIS, Milano 1967, p. 14.

utilità», ovvero di grave danno, sarebbe risultata invece per De Bono e per tutti gli altri gerarchi che proprio con il ministro aviatore si contendevano la scena politica italiana e il benvolere di Mussolini.

Il volo di massa per il Brasile, come visto, non generò, in realtà, sentimenti di unione tra il duce e Balbo e gli attriti sorti tra i due durante quell'impresa si fecero sentire anche nell'attesa della nuova crociera. Questa situazione fu percepita anche all'estero, come riscontrabile nella lettura dell'articolo pubblicato dal «Paris Midi», segnalato da una informativa giunta da Parigi il 26 novembre 1932. Il quotidiano francese, riportando il pensiero di un suo giornalista inviato in Italia che aveva acquisito molte notizie sui rapporti del momento tra il ministro dell'Aeronautica e il Capo del Governo e sul fatto che Balbo «sarà fatalmente il successore di Mussolini nella dittatura italiana», commentò anche la notizia della futura impresa aerea. Al proposito, nell'articolo francese

si è anche parlato del prossimo raid interoceanico, e sono stati ripetuti i vecchi luoghi comuni secondo i quali Mussolini spingerebbe Balbo ad imprese pericolose nella speranza che ci lasci le penne<sup>7</sup>.

L'informativa, oltre ai suoi contenuti, ci fornisce anche l'indicazione temporale circa il fatto che, nel novembre del 1932, l'«ancora più grande prova aerea» richiesta da Mussolini era ancora nella sua fase organizzativa.

Appare evidente come il progetto, oltre ai possibili imprevisti, necessitò di un adeguato periodo di studio, organizzazione e addestramento oltre, chiaramente, della disponibilità di risorse economiche.

Balbo, nell'anno X - 1932, non lanciò proclami o grandi pubblicità su ciò che la Regia Aeronautica, sotto la sua guida, stava progressivamente organizzando. L'annuncio del nuovo volo transoceanico lo diede, sommessamente, nel discorso che tenne alla Camera dei Deputati, il 27 aprile 1932, in occasione dell'illustrazione del bilancio del Ministero dell'Aeronautica<sup>8</sup>.

Proprio a partire dalla complessiva lettura del testo di questa orazione possiamo facilmente constatare che solo dopo aver dato ampio spazio ad altre informazioni sull'attività aerea nazionale, in conclusione, comunicò:

e quando ci accingiamo a qualche grande impresa che deve esaltare nel mondo la patria italiana, attraverso lo studio e l'organizzazione trasformiamo l'evento in una battaglia. Questo lo stile dell'aeronautica italiana, tutto materiato di quella cosciente audacia che mi piace esaltare oggi, innanzi al Parlamento, nel momento in cui 100 giovani stanno preparandosi al tentativo orgoglioso di portare al di là dell'oceano, verso la grande repubblica stellata, un messaggio di fraterna simpatia dell'Italia fascista<sup>9</sup>.

Il ministro spese poche righe per illustrare una grandiosa impresa che avrebbe realizzato di lì a poco. Come nella precedente crociera atlantica, in occasione della quale non diede alcuna comunicazione di ciò che stava per compiere, anche questa volta non volle clamori

---

<sup>7</sup> ACS, SPD, CR, b. 61, f. 362/R, Balbo Italo. Informativa della PS e notizie a stampa.

<sup>8</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussione della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura – Sessione 1929 – 32 (07/04/1932 – 10/05/1932), Volume (VI) dal 07/04/1932 al 10/05/1932, Roma, Tipografia Camera dei Deputati, pp. 6590 e ss.

<sup>9</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussione della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura – Sessione 1929 – 32 (07/04/1932 – 10/05/1932), Volume (VI) dal 07/04/1932 al 10/05/1932, Roma, Tipografia Camera dei Deputati, pp. 6590 e ss.

attorno al suo progetto. Considerate le capacità e le possibilità nell'ambito mediatico, queste limitate informazioni prima dei decolli sembrerebbero indicare la precisa volontà di non generare particolare enfasi sull'avvenimento. A questo concorse anche il Capo del Governo che, con il suo Ufficio Stampa, inviò tre veline ai direttori dei quotidiani nazionali recanti la disposizione di non scrivere sulla prossima crociera aerea e di attendere i comunicati ufficiali<sup>10</sup>. Le difficoltà organizzative e l'incerta riuscita lo spinsero probabilmente a preferire questo orientamento nella consapevolezza, fornita dal volo Italia-Brasile, che gli allori sarebbero stati raccolti al traguardo. Non solo. In caso estremo, la preventiva pubblicità avrebbe potuto mettere a rischio la crociera prima ancora della sua partenza, in caso di forti opposizioni politiche. Come De Bono, infatti, molti altri gerarchi avrebbero potuto svolgere opera di convincimento sul duce o sul re per impedire a Balbo la possibilità di porsi in maniera positiva all'attenzione dell'opinione politica e pubblica internazionale.

Balbo, quindi, non menzionò i ventiquattro idrovolanti ordinati alla SIAI-Marchetti o i tempi e le rotte, ma semplicemente che era in itinere l'addestramento di cento giovani per «portare al di là dell'oceano, verso la grande repubblica stellata, un messaggio di fraterna simpatia dell'Italia fascista»<sup>11</sup>.

Indicata la nazione che sarebbe stata raggiunta, occorre individuare anche le città presso cui ammarare e la rotta che avrebbero percorso i cento aviatori. In entrambi i casi fu sempre Balbo a descrivere, a grandi linee, le scelte fatte.

Nei pensieri discussi con i suoi collaboratori al rientro dal volo Italia-Brasile<sup>12</sup>, oltre al Nord Atlantico che di per sé conteneva l'incognita della via dei ghiacci o quella delle Azzorre, prese ipotesi anche un altro percorso che, sostanzialmente, avrebbe circumnavigato il mondo. Per valutare le reali possibilità di questa seconda ipotesi, dopo il rientro in Italia, fu inviato il capitano Recagno in una lunga missione in medio oriente<sup>13</sup>. Dalle risultanze acquisite Balbo non eccitò problemi tecnici ma attribuì la non perseguibilità di tale impresa alla forte tensione fra la Cina e il Giappone che, già minacciosa durante il soggiorno di Recagno, sfociò poi nella guerra.

A questo ostacolo, inoltre, aggiunse anche la propria opinione circa la grande difficoltà finanziaria nel realizzare un progetto così impegnativo:

a partire dal 1931 la stretta economica che travagliava, già da qualche mese, il mondo, si fece sempre più grave. Quello fu anzi l'anno acuto della crisi. E l'Italia non ne evitava le dure conseguenze. Una crociera era così lunga, sopra regioni tanto diverse, comprendente nel suo itinerario Tokyo e New York, ai poli opposti del mondo, non avrebbe impegnato meno di 20 milioni di lire. Preventivo troppo alto per i nostri bilanci in un momento come quello. Bisognava rinunciare<sup>14</sup>.

Le valutazioni economiche sommarie, che univano gli effetti della crisi internazionale con gli alti costi attuativi del progetto, determinarono, quindi, la rinuncia al volo con transito

---

<sup>10</sup> N. Tranfaglia, *La stampa del regime 1932-1943: le veline del Minculpop per orientare l'informazione*, Bompiani, Milano 2005, veline dell'11 maggio 1933, del 2 giugno 1933 e del 19 giugno 1933, p. 104.

<sup>11</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussione della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura – Sessione 1929 – 32 (07/04/1932 – 10/05/1932), Volume (VI) dal 07/04/1932 al 10/05/1932, Roma, Tipografia Camera dei Deputati, pp. 6590 e ss.

<sup>12</sup> Cfr. I. Balbo, *La centuria alata*, cit., p. 29.

<sup>13</sup> Cfr. *Ivi*, p. 31.

<sup>14</sup> *Ivi*, p. 35.

in Giappone. Evidenziamo, perché discusso più avanti, il giudizio espresso nella circostanza dal ministro sulla cifra di venti milioni, indicata come troppo elevata per il bilancio della Regia Aeronautica.

Scartato quindi l'«altro percorso», al rientro dal Brasile si puntò sul primo: un viaggio a tappe che avrebbe collegato l'Italia agli Stati Uniti d'America attraverso l'Atlantico. Per questo occorreva, però, individuare un traguardo, una città da raggiungere che avrebbe dovuto svolgere la funzione che Rio de Janeiro ebbe nel precedente volo.

Questo obiettivo fu consolidato nell'estate 1932 e la scelta cadde su New York City. L'idea di raggiungere quella città, al di là di qualsiasi percorso da oriente o da occidente, dalle Azzorre o dalla Groenlandia, sembrerebbe una decisione già presa quando l'Italia stabilì e pianificò anche la sua partecipazione all'Esposizione Universale di Chicago *A Century of Progress International Exposition*.

Nella fase preparatoria di questo importante evento mondiale in programma a partire dal mese di maggio del 1933, il console italiano Castruccio pensò ad un collegamento tra l'esposizione e la crociera aerea, in considerazione del fatto che entrambi gli eventi erano in fase organizzativa. Per concretizzare la sua idea, nell'estate del 1932, rientrò a Roma per proporre a Balbo di prendere in considerazione un ammaraggio della Seconda Squadra Atlantica a Chicago, prima di giungere a New York. Il ministro sembrò da subito favorevole e comunicò che avrebbe preso seriamente in considerazione tale proposta. Il carteggio tra i due, oltre ad illustrarci come si giunse ad inserire la città dell'Illinois nella rotta da percorrere, ci rende conto che, ancor prima del loro incontro, era stata fissata la tappa di arrivo in New York, seppur, evidentemente, non era stato ancora definito l'itinerario per raggiungerla<sup>15</sup>.

Il ministro dell'Aeronautica accolse, quindi, la proposta di Castruccio e il rapporto tra l'Esposizione Universale e la crociera aerea si fece molto stretto. Entrambi gli eventi avrebbero facilmente ottenuto un reciproco vantaggio nel loro incontro, soprattutto una scambievole pubblicità internazionale.

Posti i due obiettivi nelle città di Chicago e New York, fu quindi necessario definire le rotte che avrebbero permesso di raggiungerle. Non erano molte le possibilità e, soprattutto, sempre legate al grado di autonomia dei mezzi impiegati. Da questo punto di vista, nel 1933 ancora non ci si poteva discostare molto da quanto teorizzato dal generale ingegnere Alessandro Guidoni<sup>16</sup> circa dieci anni prima, quando indicò due possibili rotte: una attraverso il volo tra l'Islanda e le coste canadesi, e una seconda ipotesi costituita dal volo che avrebbe collegato il Portogallo con il continente nordamericano attraverso una sosta intermedia presso le Azzorre. La Seconda Squadra Atlantica le percorrerà entrambe.

La fase preparatoria, considerata la straordinarietà di ciò che si voleva realizzare, acquisì un valore fondamentale e Balbo, consapevolmente, vi dedicò molte energie.

Facendo tesoro di tutto il bagaglio acquisito nei precedenti voli di massa, l'organizzazione e la pianificazione furono svolte tanto sul piano pratico, con l'apposita istituzione della Scuola di Navigazione Aerea d'Alto Mare, e con missioni preparatorie lungo la rotta, quanto su quello teorico, attraverso un convegno internazionale finalizzato a raccogliere

---

<sup>15</sup> Questo argomento è stato analizzato da F. Di Legge, *L'aquila e il littori: direttive, strutture e strumenti della propaganda fascista negli Stati Uniti (1922-1941)*, cit.

<sup>16</sup> Cfr. *Aviazione, idroaviazione: origine, storia, sviluppi, dagli albori alle traversate aeree dell'Atlantico. Note, documenti, disegni, progetti, studi, esperienze ideate ed effettuate dall'eroico generale Alessandro Guidoni*, note e documenti ordinati da G. Mattioli, Roma 1935.

tutte le possibili indicazioni dei piloti che, in solitaria, avevano attraversato quella parte di Atlantico.

Come in occasione della missione Cagna-Calò Carducci per il volo Italia-Brasile, ci soffermeremo su questi elementi organizzativi che, oltre a fornire un più compiuto quadro del lavoro svolto negli anni 1931-1933, costituiscono, a tutti gli effetti, parte integrante della nuova impresa aerea.

La fase preparatoria ebbe inizio il 15 aprile 1931, quando fu istituita la Scuola di Navigazione Aerea Alto Mare<sup>17</sup>: un nuovo reparto, con uffici e funzioni appositamente istituite e finalizzate unicamente alla realizzazione del quarto volo di massa della Regia Aeronautica. Rileviamo, in particolare, la differenza con l'organizzazione della precedente crociera dove il 93° Gruppo Bombardamento Marittimo<sup>18</sup>, che divenne la Squadra Atlantica per essere posta al comando del generale di squadra, derivò da sole variazioni organiche di accorpamento di più squadriglie già esistenti, senza l'istituzione di nuove strutture.

Il comando della scuola fu assegnato al generale Aldo Pellegrini mentre il maggiore Guasconi fu nominato comandante in seconda. Pellegrini prese il posto che era stato del colonnello Maddalena, già comandante del 93° Gruppo Bombardamento Marittimo<sup>19</sup> per la realizzazione del volo Italia-Brasile. Questi, il precedente 19 marzo, insieme al suo secondo pilota Fausto Cecconi, era morto in un incidente di volo. Anche Guasconi andò incontro ad un'avversa sorte, morendo il 18 aprile 1932, anch'esso per di un incidente di volo proprio presso la scuola. Fu sostituito nell'incarico dal tenente colonnello Longo, già comandante in seconda di Maddalena al 93° Gruppo<sup>20</sup>.

Durante le esercitazioni, che constarono circa cinquecento ore di volo per ciascun equipaggio, ripartite in circa due anni, oltre a Guascone Guasconi morirono, sempre per incidente di volo, anche il capitano Pietro Ratti, il 9 luglio 1932, e il tenente Moscardini, il 3 agosto 1932. Anche per questa seconda trasvolata, i caduti iniziarono nella fase addestrativa e, purtroppo, non furono i soli.

Tra le varie articolazioni dipendenti dal Comando della Scuola furono previsti, in particolare, tre importanti uffici e due commissioni: l'Ufficio Rotte, cui fu chiaramente devoluta la definizione di massima delle basi e del percorso da svolgere fornendo le dotazioni cartografiche ad ogni velivolo; l'Ufficio per le Telecomunicazioni e la Meteorologia, a cui furono assegnate tutte le incombenze atte a realizzare sicuri e rapidi collegamenti da tutte le basi istituite lungo il percorso, su terra o in mare, a impiantare un servizio meteorologico capace di porre a disposizione del comando della crociera l'esatta descrizione del tempo in corso e la previsione delle sue evoluzioni, a posizionare, durante i vari voli oceanici, le navi destinate al servizio di scorta e ad assicurare il collegamento degli aerei in volo tanto con le stazioni dislocate lungo la rotta quanto con le basi di partenza e di arrivo; l'Ufficio Materiali, competente a provvedere a tutte le incombenze logistiche della crociera legate ai mezzi e alle esigenze degli uomini in volo e a terra, ovvero a tutto quanto fu necessario per la predisposizione degli ormeggi, per la costituzione delle scorte di parti di ricambio, per i rifornimenti di carburante, olio e acqua, per gli alloggi, le mense e il vestiario del personale. Il tutto, non solo secondo le quantità

---

<sup>17</sup> USAM, Memorie Storiche, b. 20, f. 100, Scuola Navigazione Aerea Alto Mare.

<sup>18</sup> USAM, Memorie Storiche, b. 16, f. 71, Memorie Storiche 93° Gr. B.M.

<sup>19</sup> USAM, Memorie Storiche, b. 16, f. 71, Memorie Storiche 93° Gr. B.M.

<sup>20</sup> USAM, Memorie Storiche, b. 16, f. 71, Memorie Storiche 93° Gr. B.M.

necessarie e nei tempi in cui dovevano trovare utilizzo ma anche con specifica attenzione alla variante climatica delle località del loro impiego.

Oltre a questi uffici, il 31 agosto 1932 Balbo nominò due commissioni con l'incarico di verificare il materiale appositamente prodotto per la crociera presso la SIAI e presso l'Isotta Fraschini. Queste due importanti realtà industriali italiane da tempo e con continuità ottennero commesse dalla Regia Aeronautica, ma solo in occasione dei lavori prodotti per la crociera furono soggette a questi particolari controlli.

Presso la scuola di Orbetello, per tutto il periodo addestrativo, si recarono in visita diverse delegazioni italiane e straniere. Tra queste ultime ci preme segnalare l'arrivo, il 6 aprile 1932, di una delegazione russa, segno evidente che l'ammarraggio ad Odessa dei trasvolatori mediterranei nel 1929 aveva ancora un seguito nei rapporti aeronautici tra i due paesi.

L'addestramento svolto dagli equipaggi comportò il ritorno sui banchi per i corsi di matematica, fisica, teoria del volo, navigazione, astronomia, inglese e condotta dei motori. Per le prove pratiche, da aprile a dicembre 1931, furono effettuate 2453 ore e 30 minuti di volo, con il rilascio di 143 abilitazioni su idrovolanti S. 59, S.55, S.62 bis e Dornier Wal.

Tutto il personale fu indicato come "allievo" e venne suddiviso in due sezioni per alternare i momenti di studio con l'attività di volo. I corsi furono aperti da Balbo il 27 maggio 1931.

Il 29 novembre e il successivo 8 dicembre 1931 giunsero dalla SIAI di Sesto Calende due idrovolanti S.55 sperimentali. A questi, prima ancora dell'arrivo degli idro S.55 X della crociera, l'8 agosto 1932, se ne aggiunsero altri due. Tutti erano stati acquistati dalla Regia Aeronautica per effettuare delle prove in proiezione della crociera aerea.

Durante l'inverno 1932-1933 gli allievi svolsero anche numerose esercitazioni marinaresche. Alcune di queste, svolte sulla nave *Alice*, servirono per il particolare e delicato indottrinamento alle prove di comunicazione.

Particolare impegno fu messo nell'addestramento dei piloti al volo in condizioni meteo avverse. Fu il caso, tra l'altro, di una esercitazione che il 23 febbraio 1933 coinvolse una formazione di quindici S.55 al comando del tenente colonnello Longo: sei ore in condizioni climatiche definite pessime, durante le quali non si segnalò nessun incidente.

Furono realizzati anche voli senza visibilità, anche se, come ricorda Ranieri Cupini, «non c'erano ancora dei veri e propri istruttori in tale disciplina»<sup>21</sup>. Nell'occasione Ivo De Wittembersky, capocorso del corso Bora e sciabola d'onore per esserci classificato primo in tutti e tre gli anni d'accademia, fu inviato in Inghilterra a frequentare un apposito corso.

Il personale fece anche un addestramento specifico per basse temperature, condizioni che avrebbe trovato nella prima parte della crociera. Nei primi mesi del 1932 e del 1933, gli equipaggi furono quindi inviati a frequentare corsi sciistici a Misurina, dove non c'erano impianti di risalita, per «far prendere confidenza col freddo, la neve e i ghiacci»<sup>22</sup>. Considerata la pratica svolta con maltempo, nebbia e ghiacci, si comprende come l'iter addestrativo si concentrò su quella che, da subito, fu individuata come la tappa più difficile: il volo dall'Islanda al Canada.

Nonostante le indicazioni di Balbo alla Camera dei Deputati circa la scarsità dei mezzi a disposizione della forza armata, tanto in termini di aerei quanto più genericamente

---

<sup>21</sup> R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 200.

<sup>22</sup> *Ivi*, p. 184.

economici<sup>23</sup>, l'iter formativo, che si concluse il 14 giugno 1933 quando Balbo assunse il comando della Seconda Squadra Aerea Atlantica, fu effettuato con gli idrovolanti sperimentali e sfruttando quelli in utilizzo dalla forza armata aerea. Gli S.55 X, dove "X" indicava la versione del decennale, furono consegnati dalla SIAI solo a partire dal 4 maggio e tutte le consegne furono concluse nello stesso mese.

I piloti che parteciparono alla nuova impresa, tra primo e secondo pilota, furono cinquanta per ventiquattro idrovolanti più uno di scorta, l'I-MARI del capitano Trimboli. Ventuno di essi, il 42%, avevano già preso parte ad uno dei precedenti voli di massa, mentre otto piloti, Balbo, Cagna, Questa, Biseo, Miglia, Napoli, Cannistracci e Calò Carducci avevano partecipato a tutte le crociere.

Gli S.55 X furono divisi in squadriglie composte da tre unità e identificate secondo il seguente schema: *Nera Stellata*, con gli idro di Balbo, Questa e Biseo; *Nera Cerchiata*, Pellegrini, Miglia e Borghetti; *Rossa Stellata*, Nannini, Lippi e Rovis; *Rossa Cerchiata*, Baldini, Leone e Teucci; *Bianca Stellata*, Giordano, Napoli e Vercelloni; *Bianca Cerchiata*, Recagno, Gallo e Abbriata; *Verde Stellata*, Biani, Ranieri e Aramu e la *Verde Cerchiata* con gli idro comandati da Longo, Cannistracci e Calò Carducci. Alla verde fu assegnato anche il velivolo di riserva del capitano Trimboli.

Questi codici cromatici furono anche segni identificativi sia tra gli stessi idrovolanti sia per le imbarcazioni di supporto nel momento in cui gli S.55 X le avrebbero sorvolate.

L'aereo del comandante, in testa all'intera formazione e al centro della sua squadriglia, era distinto da una stella nera. La stella era dipinta sulla faccia esterna della deriva e dei due timoni di direzione e sulla faccia superiore degli alettoni e dei flap. L'aereo del gregario di destra della prima squadriglia recava, negli stessi punti, due stelle nere. Quello del gregario di sinistra tre stelle nere. Gli aerei della II Squadriglia, invece di una, due o tre stelle nere recavano uno, due o tre cerchi neri. La III squadriglia era distinta da una, due o tre stelle rosse, la IV da uno, due o tre cerchi rossi. Sugli aerei della V e della VI Squadriglia, le stelle i cerchi erano bianchi, mentre su quelli della VII e VIII erano verdi. Tutti gli aerei erano distinti da una striscia di forma particolare, dipinta sul bordo anteriore delle ali, e da due strisce minori, dipinte sul dorso delle ali. Queste strisce erano nere sugli aerei della prima e seconda squadriglia, rosse su quelli della terza e quarta, bianche su quelli della quinta e sesta, verdi su quelli della settima e ottava. Ogni apparecchio era inoltre contrassegnato da una propria sigla scritta sotto le ali, che serviva anche come nominativo radiotelegrafico ed era costituita dalla lettera "I", distintivo internazionale dell'Italia e, generalmente, dalle prime quattro lettere del nome del comandante.

L'apparecchio del generale Balbo recava, dunque, una stella nera sulla parte fissa dei timoni di direzione, una stella nera sulla faccia superiore degli alettoni, tre strisce nere dipinte sul bordo anteriore e sulla faccia superiore delle ali e la sigla scritta I-BALB riportata sotto le ali.

Proprio in relazione alla composizione della sua squadriglia con I-BISE di Biseo e I-QUES di Questa, il ministro specificò come essi lo avrebbero seguito uno a destra e una a sinistra contando di adoperarli per speciali compiti come ad esempio nel caso di nebbia, per eventuali perlustrazioni di diverse quote, o in caso di avaria della radio, per comunicare con le altre squadriglie o con le imbarcazioni di supporto<sup>24</sup>. Appare evidente

---

<sup>23</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni alla Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura – Sessione 1929 – 1930 – Volume (II). Tipografia della Camera dei Deputati, p. 1835 e ss.

<sup>24</sup> Cfr. I. Balbo, *La centuria alata*, cit., pp. 66-67



come Balbo mise bene a frutto gli insegnamenti di De Pinedo nell'organizzazione dei voli di massa.

La fase preparatoria, oltre a tutto l'iter addestrativo, prevede anche importanti missioni per lo studio della rotta e delle basi, nonché per prendere preventivi contatti e accordi con le autorità locali. Di tali missioni non abbiamo un dettagliato riscontro al pari della missione Cagna-Calò Carducci svolta per la prima crociera atlantica sulle coste dell'Africa occidentale, ma riteniamo utile fornirne almeno un'elencazione.

La prima missione vide il generale Pellegrini imbarcarsi a Napoli il 30 gennaio 1932 diretto negli Stati Uniti. Il suo compito fu quello di stabilire contatti e preventivi accordi con le autorità locali per l'arrivo degli idrovolanti italiani. Fece ritorno il successivo 6 marzo.

Poi fu la volta di Recagno che, già reduce dall'estremo oriente, nell'aprile 1932, fu inviato in Groenlandia mentre, alla stessa data, il suo vecchio compagno di Bolama, Abbiata, fu inviato nel Labrador.

Un mese dopo, nel maggio 1932, l'ultima missione preparatoria fu svolta dal tenente colonnello Stefano Cagna che partì per la ricognizione del presumibile itinerario europeo della crociera. Cagna, con il tenente Questa, il motorista tenente Cappannini e il marconista sergente Berti decollò con l'S.55 I-SLAN il 14 giugno 1932 per Amsterdam, il 15 per Londonderry e il 16 giunsero a Reykjavik dove rimase dieci giorni prima del rientro il 20 luglio.

Come nell'esperienza della preparazione della prima crociera atlantica, anche questa volta i piloti furono inviati sui luoghi preposti esattamente un anno prima dello svolgersi del volo verso gli Stati Uniti. In tal modo avrebbero potuto testare mezzi e materiali nelle condizioni climatiche che, probabilmente, avrebbero trovato volando l'anno successivo.

L'organizzazione, inoltre e come anticipato, prevede anche una fase teorica: il Convegno Internazionale dei Trasvolatori Transoceanici<sup>25</sup>, voluto da Balbo, e organizzato dal 22 al 31 maggio 1932 a Roma a cura del Reale Aero Club d'Italia. Il giorno di inizio, dopo la visita ufficiale al Milite Ignoto, vi fu la solenne apertura in Campidoglio con il discorso del duce, la cui presenza appare indice delle grandi aspettative riposte sul consesso. La presenza di Mussolini, inoltre, richiamò nella cerimonia anche alcuni membri del governo, del corpo diplomatico e di altre alte autorità dello Stato che difficilmente avrebbero trovato interesse nella discussione su aspetti teorici del volo. Il 23, dopo la visita al re, furono svolte le prime sedute, mattutina e pomeridiana, e la prima giornata fu conclusa con una passeggiata notturna al Colosseo. I trasvolatori si riunirono ancora il 24 e il 25, chiudendo i lavori congressuali, ma non le loro relazioni interpersonali. Il 26 partirono tutti per Napoli. La città fu visitata il giorno seguente con salita sul Vesuvio, la visita alla "città morta" di Pompei e la festa notturna a Capri. Il 28 i convegnisti furono portati a Caserta, allora sede dell'Accademia Aeronautica, per partire successivamente per Firenze. Palazzo Vecchio, Palazzo Pitti, gli Uffizi e le Cascine furono visitate il 29. Il giorno

---

<sup>25</sup> Vi parteciparono gli statunitensi Gatty, Haldeman, Hegenberger e Richarson, l'ungherese George Endresz, l'australiano Wilkins, i brasiliani Ribeiro de Bassos e Braga, i portoghesi Gago Coutinho e Gouveia, gli spagnoli Ruiz De Alda, Jmenez e Iglesias Brage, l'uruguaiano Borges, l'irlandese Saul, i francesi Cortes, Assolant, Lefèvre, Lotti, Challe, Gimié, Mermoz, Dabry e Bellonte, l'inglese Artur Whitten Brown, i tedeschi Kohl, Von Gronau e Zimmer, e gli italiani Balbo, Valle, Ferrarin, Longo, Agnesi, Marini, Cagna, Donadelli, Biseo, Bonini, Calò Carducci, Cannistracci, Draghelli, Leone, Miglia, Napoli, Ratti, Teucci, Questa, Vercelloni, Moretti, Brenta. Sul Convegno si veda *Il Convegno degli Aviatori Trasoceanici sessant'anni dopo 1932-1992*. A cura di Gregory Alegi, Stato Maggiore dell'Aeronautica – Ufficio Storico, Roma 1992.

seguinte fu la volta di Venezia dove, il 31, tutti i partecipanti visitarono Palazzo Ducale, San Marco, Murano e Burano. Per l'occasione fu anche realizzata una lastrina d'argento recante le firme di tutti i partecipanti al convegno<sup>26</sup>. Oltre ai momenti di dibattito ufficiale, quindi, si poterono creare ampi momenti di convivialità tra i piloti delle diverse nazioni durante i quali stringere quella solidarietà propria di chi, con audacia, aveva tentato imprese aeree particolarmente rischiose. Momenti di comunanza che poterono essere sfruttati per un costruttivo scambio di idee e informazioni, in modo più diretto ed informale di quanto avvenne durante le sedute ufficiali.

Il congresso fu l'occasione per Balbo di raccogliere importanti esperienze per ciò che i cento aviatori italiani si apprestavano a svolgere. Da regolamento furono ammessi a partecipare tutti i piloti e i navigatori di ciascun equipaggio, di aeroplani o di idrovolanti, che avessero compiuto la traversata di un oceano da continente a continente. I comandanti e i capi degli equipaggi furono anche invitati a presentare una relazione sulle trasvolate oceaniche compiute, corredandola di osservazioni sugli insegnamenti derivati. L'argomento posto all'ordine del giorno delle discussioni era la realizzazione di collegamenti aerei transoceanici regolari con le rotte, gli scali e le basi di appoggio, la meteorologia e la radiotelegrafia. Il complesso delle relazioni, delle esperienze e delle informali indicazioni costituì un bagaglio di enorme importanza. Con specifico riferimento alla rotta ipotizzata per la seconda crociera atlantica italiana, segnaliamo, tra le altre, la relazione di Wolfgang von Gronau, *Dall'Europa all'America attraverso l'Islanda e la Groenlandia con un Dornier Wal nel 1930-1931*, quella di Herman Köhl, *La traversata dell'Atlantico del Nord il 12-13 aprile 1928*, quella di Dieudonné Costes, *Il volo da Parigi a New York*, e i diversi studi riportati sulle condizioni climatiche e sulle scelte del tipo di velivolo. Balbo stesso, dopo aver avuto l'opportunità di approfondire alcune conoscenze, riconobbe che «in Europa [vi era, ndr] un aviatore che conosceva in modo particolare e forse unico le regioni del Nord Atlantico: von Gronau»<sup>27</sup>. L'aveva conosciuto in altre occasioni, ma la sua presenza e la sua relazione al Congresso romano si rivelarono di enorme valore. I due si rincontrarono a conclusione della prima tappa della seconda crociera atlantica, ad Amsterdam, quando i trasvolatori ancora dovevano affrontare il difficile sorvolo atlantico.

Tra le relazioni discusse, significativo appare anche il titolo delle argomentazioni proposte dagli italiani: *Progetto di linea aerea Italia-America del Sud*, forse una chiara indicazione delle reali finalità dello sforzo sostenuto a cavallo degli anni 1930-1931 dalla forza armata aerea che, sul finire degli anni Trenta, fu sfruttato anche dalla società commerciale Linee Aeree Transcontinentali Italiane (LATI), in cui confluirono alcuni trasvolatori atlantici<sup>28</sup>.

In questo importante consesso mancò, però, l'apporto di uno dei maggiori trasvolatori oceanici: il generale Francesco De Pinedo, doppio trasvolatore atlantico nel 1928. De Pinedo fu invitato dall'aeroclub organizzatore e la conferma della sua partecipazione fu sollecitata dal Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica generale Valle. Proprio in risposta a Valle, però, De Pinedo telegrafò da Buenos Aires la sua impossibilità per via del fatto che l'invito era giunto solo alla vigilia della partenza dell'unico mezzo che gli avrebbe permesso di arrivare in tempo dall'Argentina e i ristretti tempi non gli avrebbero

---

<sup>26</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Stefano Cagna, Cart. 288, Convegno internazionale degli aviatori transoceanici, Roma 22-31 giugno 1932.

<sup>27</sup> I. Balbo, *La centuria alata*, cit., p. 41

<sup>28</sup> Sulla storia della LATI si vedano A. Castellani, *Il gabbiano in camicia nera. Storia della LATI Linee Aeree Transcontinentali Italiane*, Firenze, LoGisma, 2015.

comunque permesso di ottenere la preventiva autorizzazione per allontanarsi dal suo posto all'ambasciata. Inviò, comunque, le relazioni che gli erano state richieste per quanto fatto con il *Gennariello*<sup>29</sup>.

La levatura del convegno e le notizie che iniziarono a circolare fornirono alla crociera in preparazione una rilevanza internazionale a seguito del quale giunsero al Ministero dell'Aeronautica anche proposte di collaborazione. Il tenente colonnello della riserva giapponese Kenzo Adachi<sup>30</sup>, membro dell'Aeroclub d'Italia, il 13 febbraio 1933, scrisse tramite l'Ambasciata d'Italia a Tokyo. Dopo aver illustrato la sua esperienza quale abile conoscitore delle condizioni meteo e delle attività di volo della regione Seattle-Alaska-Isole Kurili-Aleutine-Giappone per precedenti servizi prestati, Adachi mise i proprio servizi a disposizione del generale Balbo dietro compenso: i primi 5000 yen, circa 21.000 lire dell'epoca, furono richiesti per il solo viaggio in Italia e poter discutere di ulteriori aspetti per i quali indicò di non poter dare illustrazione per iscritto. Nell'occasione fu il colonnello Martelli Castaldi, Capo di Gabinetto, a formulare la risposta negativa, motivando che l'area conosciuta da Adachi non era prevista nell'itinerario della crociera.

Simile alla proposta avanzata dal pilota giapponese, e precedente ad essa, vi fu anche quella del tenente pilota Van Giessen che, dal settembre 1932, si stava adoperando per i rilievi meteorologici dell'anno polare. Giessen, in particolare, comunicò la sua disponibilità a collaborare con l'organizzazione della crociera<sup>31</sup> ma in questo caso non abbiamo contezza della risposta data. Al di là delle due proposte, appare evidente come il progetto italiano, almeno un anno prima della sua realizzazione, fosse conosciuto dagli ambienti aeronautici stranieri.

La pianificazione complessiva e il compimento dei processi organizzativi, sia pratici sia teorici, si tradussero in chiare direttive che, in volumi "riservatissimi", furono approntati dagli uffici della Scuola di Navigazione Aerea Alto Mare: gli *Ordini di massima*, l'*Elenco del materiale di ricambio e attrezzi esistenti presso ogni base*, distribuito ai soli comandanti di Gruppo, il *Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori*, le *Norme di funzionamento dei servizi delle telecomunicazioni e meteorologici della Crociera del Decennale*, il *Portolano Aereo*, la *Dotazione completa e portolano delle rotte da percorrere* e le *Tavole nautiche e astronomiche*.

Questi documenti, unici rispetto all'organizzazione delle precedenti crociere, oltre ad essere stati di fondamentale importanza per il buon esito del volo, appaiono oggi di grande valore per la ricerca storica. Per alcuni di essi, cui faremo spesso riferimento nell'illustrazione delle singole tappe, riteniamo sia di grande interessante proporre anche una descrizione.

Le *Norme di funzionamento dei servizi delle comunicazioni e Meteorologici della Crociera del Decennale*<sup>32</sup> sono il documento ufficiale che permette di individuare la rotta così come fu pensata al momento della partenza: Orbetello, Amsterdam, Londonderry, Reykjavik, Cartwright, Shediac, Montreal, Chicago, New York, Shediac, Shoal Harbor e Valentia. Per il rientro fu prevista una possibile alternativa: Shoal Harbor, Azzorre, Lisbona. Sappiamo che tutto quanto riguardò l'organizzazione della crociera fu definito nel dettaglio e la presenza di una variante per il ritorno trovava giustificazione nelle esigenze di natura

---

<sup>29</sup> ACS, SPD, b. 54, f. 278/R, De Pinedo.

<sup>30</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 26, Kenzo Adachi.

<sup>31</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, tele. 532/293 del 22 maggio 1933 della Legazione d'Italia a Copenaghen.

<sup>32</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 22, Norme di funzionamento dei servizi delle comunicazioni e Meteorologici della Crociera del Decennale.

meteorologica nonché per lo stato di usura del materiale di volo. Quello che invece appare anomalo riguarda l'indicazione di un definitivo ritorno in Italia. Le due alternative di rientro si fermavano infatti a Valentia, in Irlanda, la prima, e a Lisbona, in Portogallo, la possibile alternativa. Rileviamo, quindi, che la mancata indicazione del volo conclusivo per Roma o, eventualmente, Orbetello, sembrerebbe confermare l'ipotesi che Balbo non volle porre iniziali limiti alla sua crociera. Rileviamo, parimenti, che l'ipotesi di effettuare dei voli in Europa, prima di rientrare in Italia, non trova conferma in un'altra delle direttive, *Ordini di massima*<sup>33</sup>, dove la rotta di rientro indicata come «variante Azzorre» prevedeva quale ultima tappa Lisbona-Roma. Insistiamo su questo particolare perché, come avremo modo di approfondire, proprio la rotta dell'ultima tappa finì per diventare causa di forte attrito tra Balbo e Mussolini.

Proseguendo nella disamina dei “riservatissimi” posti a bordo degli S.55 X, questi ci rendono edotti anche sui due fondamentali servizi: quello meteorologico e quello delle telecomunicazioni. Il primo fu affidato a tre direttori: il professor Eredia assegnato alla base di Londonderry, il dottor Bauman assegnato a Julianehaab e il dottor Kinmal che inviò le sue segnalazioni da New York. In ogni postazione furono dislocati anche geofisici e cartografi<sup>34</sup>. Notiamo, anche a livello di partecipazione quantitativa, un importante salto rispetto alle altre crociere aeree dove il fondamentale servizio meteo fu affidato al solo Eredia.

Il servizio telecomunicazioni<sup>35</sup>, diversamente, poté contare su stazioni radiotelegrafiche, telefoni, telegrafi e cavi sottomarini, e fu separato per competenze geografiche. Nella zona di interesse in Europa e Canada il servizio si appoggiò a strutture preesistenti: Struttgart, Colonia, Amsterdam Croydon, Reykjavik, Julianehaab, Cartwright, Azzorre e Lisbona o messe a punto dalla Regia Aeronautica, come a Orbetello, Belfast, Reykjavik, Julianehaab, Bay of Island, Shediac, Rockland, Sayville e Azzorre. A Reykjavik, Julianehaab e sulle Azzorre le stazioni approntate furono due. A tutte queste si aggiunsero, inoltre, le stazioni allestite sulle baleniere, sulla nave Alice e i punti di ascolto di Montreal e Chicago. Negli Stati Uniti le telecomunicazioni furono rese possibili da accordi siglati con la International Telephon e Telegraph Corporation. Tutte le stazioni, come preventivamente stabilito, poterono trasmettere, salvo casi ritenuti eccezionali, solo ed esclusivamente alla frequenza e negli orari assegnati.

Le comunicazioni, inoltre, non si svolsero solo tra gli aerei o con le basi a terra o in mare. Altrettanto importanti furono quelle che si resero necessarie all'interno degli idrovolanti, tra i vari componenti degli equipaggi. Quando si passò dalla fase addestrativa alla crociera, con voli che duravano molte ore, i piloti ebbero necessità di impartire disposizioni o chiedere informazioni al proprio equipaggio, il motorista e il radiotelegrafista di bordo, in un ambiente particolarmente rumoroso. Nonostante l'utilizzo delle cuffie, il continuo frastuono prodotto dalla coppia di motori Asso 750 HP, non permetteva, però, di comunicare verbalmente. In tale contesto, unica possibilità di dialogare fu quella di scrivere a mano dei bigliettini utilizzando i blocchetti di moduli per telegrammi che erano presenti in ogni idrovolante. Interessanti, ad esempio, quelli scritti dal capitano Aramu per 1° aviere Elio Frusciante:

---

<sup>33</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 23, Ordini di massima.

<sup>34</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 22, Norme di funzionamento dei servizi delle comunicazioni e Meteorologici della Crociera del Decennale

<sup>35</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 22, Norme di funzionamento dei servizi delle comunicazioni e Meteorologici della Crociera del Decennale

Frusciante. Dammi le condizioni meteo e la posizione della Bal. A. Dopo prendi il rilevamento RDG<sup>36</sup>

Frusciante. Non sono ancora riuscito ad avere il rilevamento. Prendi quello che puoi A'VA<sup>37</sup>, A'VB, A'VC<sup>38</sup>

Frusciante. Devi prendere anche le baleniere passate [...] <sup>39</sup>

Frusciante. Non dimenticarti di prendere il bollettino che lancerà A'VR<sup>40</sup> dalle 16.00 alle 16.10. Poi prendimi il riferimento di A'VR ed anche eventualmente di A'VB<sup>41</sup>.

Sempre riportando il nome cui era indirizzato l'ordine del capo equipaggio, da questi brevi messaggi rileviamo l'importanza della comunicazione interna alla carlinga per il buon esito del volo. Gli specialisti, radiotelegrafista e motorista, seppur difficilmente citati se non nei casi di eventi eccezionali, furono, chiaramente, figure professionali fondamentali per la realizzazione di ogni singola tappa.

Aramu, come probabilmente tutti gli altri capi equipaggio, oltre ai biglietti-ordini scritti sul momento per esigenze contingenti, impartì, sempre con lo stesso sistema, anche disposizioni generali. Fu così, per esempio, che al suo Frusciante ordinò di non trasmettere assolutamente di propria iniziativa, di essere sempre e continuamente in ascolto su onda 840 m, di dare immediatamente comunicazione, sempre a mezzo di bigliettino, dei messaggi ricevuti avendo cura di indicare il trasmittente e di rispondere sempre ai messaggi con il segnale di ricevuto. Quando il radiotelegrafista era sicuro che I-BALB non stesse trasmettendo ordini o comunicazioni e che nessuno stesse chiamando il velivolo o il suo capo squadriglia, avrebbe dovuto impiegare il tempo nel rilevare le baleniere che in quel momento erano di turno di radiofaro, siano esse di prua o di poppa. Le comunicazioni e le disposizioni interne costituirono per il sottufficiale radiotelegrafista, solo una parte della propria attività. Nella sua cuffia arrivavano anche le comunicazioni emesse dagli altri apparati degli aerei, delle navi e delle basi a terra. Questi, trascritti, dovevano essere recapitati al pilota. Per renderci conto del volume di questa messaggistica abbiamo fatto riferimento al *Quaderno di Stazione* dell'I-RECA, redatto dal 1° aviere radiotelegrafista Francesco Chiamonte<sup>42</sup>. Nelle tredici tappe della seconda crociera atlantica egli registrò 1295 messaggi intercettati, quasi una media di cento messaggi per ogni volo. Per ciascuno di essi registrò il contenuto della comunicazione, anche a mezzo di abbreviazioni convenzionali, e ne annotò l'orario e il mittente. Si poteva andare da un semplice "ricevuto", indicato con una "r", fino a interi bollettini meteorologici.

La fase preparatoria della crociera riguardò anche l'idrovolante S.55 X sia nella sua predisposizione, sia nella capacità, a sua volta, di imporre vincoli organizzativi. L'importanza che tale mezzo ebbe nel volo di massa sul Nord Atlantico rende necessario un nostro approfondimento.

---

<sup>36</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b. 2, f. 24.

<sup>37</sup> A'VA, A'VB, A'VC e A'VD erano gli identificativi delle stazioni radio delle Baleniere A, B, C, e D.

<sup>38</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b. 2, f. 24.

<sup>39</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b. 2, f. 24.

<sup>40</sup> A'VR era l'identificativo della stazione radio della Regia Aeronautica a Reykjavik.

<sup>41</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b. 2, f. 24.

<sup>42</sup> Disponibile al sito internet <http://www.crocieradeldecennale.it/diariodibordo>.

Il tipo portante la denominazione “S.55 X”<sup>43</sup> fu il frutto di una lunga esperienza che diede luogo a perfezionamenti e modificazioni. Era un monoplano bimotore con motori a tandem e due scafi laterali. Differiva dall'idrovolante tipo S.55 usato nella crociera atlantica del 1931, non soltanto per il tipo dei motori, di cui si darà illustrazione, ma anche per le rilevanti modifiche che ne migliorarono le doti, il rendimento, l'assetto aerodinamico e non aerodinamico e per la maggiore sicurezza di funzionamento dei vari organi.

Rispetto a quello precedente, l'idrovolante “del decennale” era più veloce, di maggiore autonomia e più robusto. Questi risultati furono raggiunti con un lungo lavoro metodico e tenace che richiese migliaia di voli sperimentali. Per la scelta delle eliche, dei motori, dei radiatori, dei serbatoi e di vari strumenti furono eseguite laboriose prove aventi lo scopo di permettere una scelta di mezzi adatti agli sforzi.

Le eliche, ad esempio, di metallo a tre pale di costruzione della SIAI, furono scelte dopo la sperimentazione complessiva di ottantotto combinazioni di eliche prodotte dalle maggiori case costruttrici specializzate.

Anche il radiatore fu scelto tra i diciotto tipi sperimentati. I serbatoi precedenti a sezione ottagonale furono sostituiti con serbatoio ovali e cilindrici di capacità e robustezza superiori.

I piani alari e gli scafi furono carenati, forse anche in ricordo del timore di Balbo che, nella precedente crociera, si preoccupò del fatto che una forte pioggia li avrebbe potuti danneggiare<sup>44</sup>, e fu variato il profilo del piano centrale.

L'installazione degli strumenti fu indicata come la più completa che si potesse desiderare su un apparecchio destinato ad una lunga crociera. Tra questi, presentano speciale interesse il complesso di navigazione *Nistri-Biseo*, che conteneva in un unico quadretto luminoso la bussola, l'indicatore di velocità, l'indicatore di salita e discesa e l'indicatore di virata, ai quali furono applicate delle innovative tecnologie, e l'orizzonte artificiale *Sperry*. Questo, mediante un sistema giroscopico, indicava l'assetto longitudinale e trasversale dell'apparecchio. Vi era, inoltre, l'indicatore di direzione costituito da un sistema giroscopico che permetteva il controllo della rotta rispetto ad una direzione prestabilita. Con gli apparati radio goniometrici fu assicurato ad ogni unità della formazione ed in qualsiasi istante, la possibilità di orientarsi senza che questo provocasse una congestione nelle comunicazioni radio, ciò che sarebbe avvenuto sicuramente se i diversi apparecchi fossero stati costretti, per orientarsi, a chiedere il rilevamento ai posti a terra o alle baleniere in navigazione<sup>45</sup>.

Nella strumentazione di bordo, infine, oltre al radiogoniometro, il sestante e i cronometri, furono montate due bussole di tipo differente: la *Smith*, una bussola magnetica che si distingueva dalle altre per la graduazione che era fatta in modo da facilitare la lettura degli angoli e permetteva pertanto un miglior governo dell'apparecchio, e l'*Ascania*, una bussola cosiddetta “a distanza”, costruita allo scopo di diminuire l'effetto del campo magnetico

---

<sup>43</sup> Tutte le caratteristiche tecniche dell'idrovolante S.55 X e del motore Asso 750 HP sono state acquisite dal dattiloscritto del maggiore Prepositi, USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14.

<sup>44</sup> Cfr. I. Balbo, *Storni in volo sull'oceano*, Idrovolante edizioni, s.l., 2017, p. 150.

<sup>45</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

prodotto dalle masse ferrose fisse e in movimento che si trovavano a bordo del velivolo e montata, quindi, lontano dai motori e dalle stazioni radio<sup>46</sup>.

Le correzioni di rotta, comunque, erano sempre possibili nei momenti prestabiliti in cui gli idro furono in grado di rilevare la posizione delle baleniere.

Ogni scafo portava un serbatoio da 1575 litri, due serbatoi da 405 litri e un serbatoio collettore da 150 litri, per un totale di 2535 litri di carburante a scafo e 5070 litri complessivi per idrovolante. Sempre nei due scafi era sistemata una riserva di acqua di 60 litri e due serbatoi di riserva dell'olio anch'essi di 60 litri ciascuno. Nei climi polari il riscaldamento dell'acqua e dell'olio, prima dell'avviamento del motore, fu ottenuto a mezzo di stufe catalitiche, a combustione di benzina senza fiamma<sup>47</sup>.

Gli idro erano costruiti interamente in legno ed erano tutti egualmente rivestiti da una verniciatura color alluminio, forse ad emulare una costruzione in metallo. Essi recavano sui timoni di direzione la bandiera italiana, sia all'interno sia all'esterno. Solo sul tricolore esterno, la striscia bianca recava, al centro, lo stemma di casa Savoia, con l'aggiunta dei fasci, emblema del fascismo. Sulle due facce esterne dei travi di coda, presso l'attacco dei timoni, era dipinto il distintivo della ditta Savoia Marchetti, costruttrice del velivolo. Ciascuna delle due fusoliere recava, su entrambe le facce ed in prossimità della prora, la sagoma nera di un fascio. I galleggianti delle due fusoliere, inoltre, risultavano neri fino alla linea di immersione, essendo rivestiti con catrame.

Il motore scelto fu l'Asso 750 HP, costruito dalla ditta Isotta Fraschini, società del gruppo Caproni. Era composto da 18 cilindri disposti su tre file convergenti con angolo di 40° e raffreddato ad acqua. Il basamento era in elastron e i cilindri realizzati in acciaio al carbonio. Gli stantuffi erano in lega speciale di alluminio con 4 fasce elastiche di tenuta. L'albero motore fu realizzato in acciaio al nichel-cromo con 8 supporti e 6 manovelle. La lubrificazione avveniva a mezzo di pompe ad ingranaggi, una di andata e due di recupero<sup>48</sup>.

All'interno dei velivoli i piloti avevano a propria disposizione le carte delle regioni sulle quali fu tracciata la rotta della crociera con l'indicazione dei punti caratteristici che sarebbero stati sorvolati. A bordo vi erano, inoltre, le tabelle per il calcolo delle rotte e un portolano aereo con le indicazioni dettagliate del chilometraggio e della durata del volo, la posizione geografica delle varie basi, la descrizione delle condizioni meteorologiche medie generali, le tabelle di rotta con le variazioni magnetiche e la descrizione delle manovre di partenza e di ammaraggio per ogni base. Ogni equipaggio fu fornito di un giornale di rotta sul quale riportate le notizie riflettenti la navigazione e tutto ciò che a giudizio del comandante dell'apparecchio poteva essere utile di rilevare<sup>49</sup>.

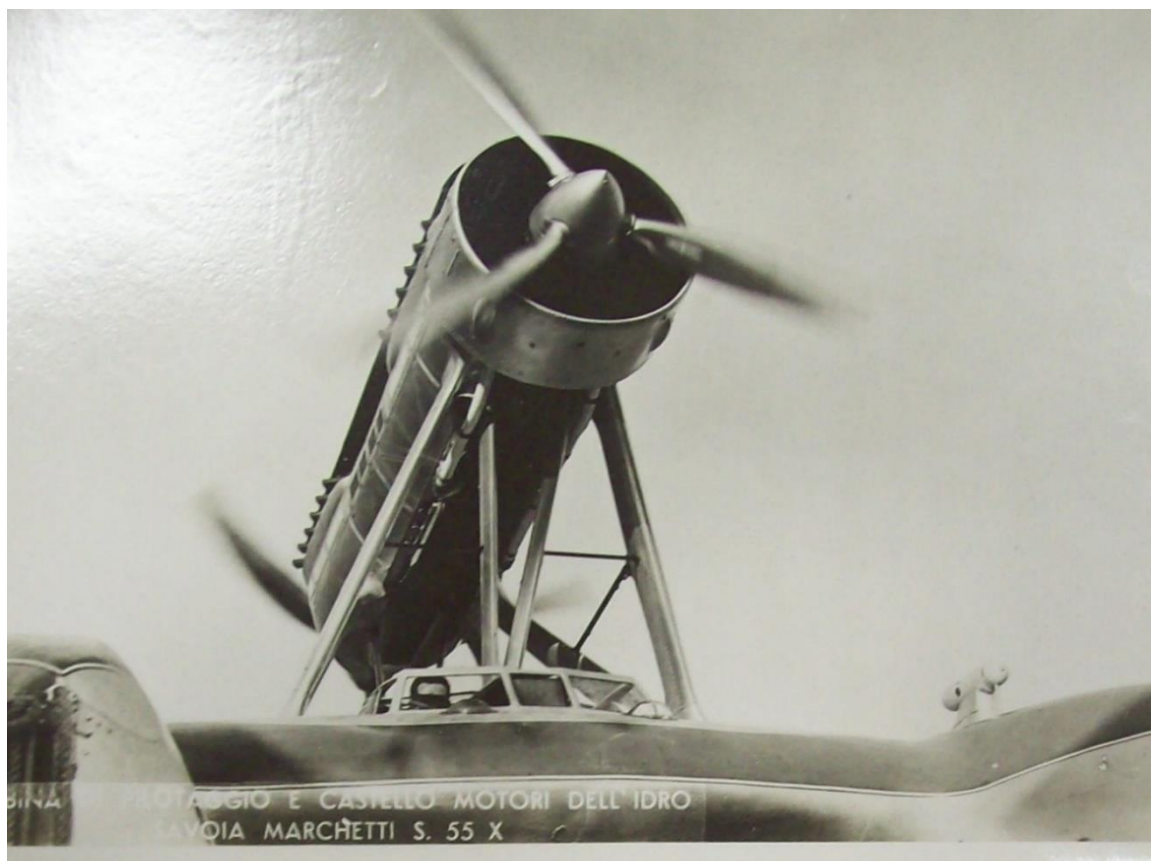
---

<sup>46</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

<sup>47</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

<sup>48</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

<sup>49</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.



Fotografia n. 27 in alto: Cabina di pilotaggio e castello motori dell'idrovolante Savoia Marchetti S.55 X. USAM, Raid e Crociera, b. 5, f. 50. Fotografia n. 28 in basso: Vista di fronte dell'Idro Savoia Marchetti S.55 X. (USAM, Raid e Crociera, b. 5, f. 50).



Come avvenne in tutte le precedenti crociere aeree e come già accennato, lungo la rotta furono impiantate inizialmente dieci basi, poi diventate quattordici. Per alcune di esse e segnatamente quelle di Reykjavik, in Islanda, di Julianehaab, in Groenlandia, e di Cartwright nel Labrador, furono riscontrate una serie di difficoltà dovute al reperimento in loco dei mezzi e dei materiali ritenuti necessari alle possibili esigenze che il volo di massa avrebbe richiesto.

La base di Julianehaab fu quella che necessitò particolari cure sulla quali appare interessante soffermarsi. Il capitano Draghelli, designato per il comando, ebbe un incontro preventivo con il Ministero degli Affari Esteri danese per la definizione di reciproci accordi. L'amministrazione della Groenlandia chiese che tutti gli equipaggi arrivassero forniti di un certificato medico e, dopo l'ammarraggio, fossero sottoposti ad accertamenti sanitari. Gli alloggi italiani dovevano essere alimentati ad olio e per la benzina dei velivoli dovevano essere presi accordi con il sindaco di Julianehaab perché era vietato l'utilizzo del petrolio. Fu autorizzata l'installazione della stazione radio per la quale doveva essere stabilito un preventivo accordo con la quella operante in loco. I vini e le bevande alcoliche dovevano essere ordinate solo attraverso l'amministrazione della Groenlandia e in nessun caso potevano essere offerti alle popolazioni indigene groenlandesi. Le spese potevano essere fatte con una lettera di credito fornita al comandante della base di cui il governo italiano poteva però dare l'indicazione del valore massimo, che fu poi di 30 mila corone danesi intestate a Draghelli. L'amministrazione groenlandese assicurò la presenza di cucine a carbone e la fornitura di carne di pecora e di pesce fresco nonché di imbarcazioni per lo sbarco e l'imbarco del personale e dei materiali<sup>50</sup>. La Danimarca, per la base di Julianehaab, mise a disposizione il capitano di corvetta Salicath, le cui spese di missione furono a carico della Regia Aeronautica italiana. Ogni base, comandata da un ufficiale della Regia Aeronautica, doveva provvedere al servizio degli ormeggi, al carburante e lubrificante, ai materiali di riserva, gli alloggi e all'assistenza degli equipaggi ed alla sicurezza. Ciascun comandante fu coadiuvato da piccoli nuclei di personale specializzato. Le basi costituirono anche stazioni radio meteorologiche<sup>51</sup>. Sei dei quattordici comandanti di base, il 42%, aveva già svolto l'incarico almeno in una delle precedenti crociere.

Durante il volo le otto squadriglie, ciascuna delle quali comandate dall'ufficiale più elevato in grado o più anziano presente sui tre apparecchi che la costituivano, avrebbero dovuto marciare in colonna, con i capi pattuglia e i due sezionali rispettivamente allineati tra loro, ma con quote leggermente a salire dalla prima all'ultima posizione. In tal modo sarebbe stato possibile vedere tutta la formazione con un solo colpo d'occhio.

La crociera, oltre a tutto il circuito aeronautico e diplomatico che fu interessato e mobilitato sia per l'organizzazione, sia nella pratica realizzazione, attivò anche interessi esterni. Tra questi, di particolare rilievo, vi fu la produzione di bolli e annulli postali appositamente realizzati che coinvolse anche le amministrazioni postali di diversi paesi esteri:

La filatelia, che rappresenta la mania più diffusa, più innocente e insieme più dispendiosa del mondo, ha una grande importanza per imprese come la nostra crociera. Prima di tutto, il

---

<sup>50</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, tele 186-A.78 del 16 febbraio 1933 della Legazione d'Italia a Copenaghen.

<sup>51</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

francobollo speciale rimane come un segno, un ricordo, che i raccoglitori conservano con cura gelosa per i secoli venturi. Pochi cimeli hanno sorte più fortunata e più sicura. Poi la vendita del francobollo dà un utile certo che dura per anni e ci permetterà di sopperire almeno in parte alle spese della crociera<sup>52</sup>.

Fu lo stesso Balbo ad indicare le finalità di questa produzione, riconosciute nel ricordo nel tempo dell'epica azione svolta e nel raccogliere utili economici per coprire in parte le spese sostenute. L'idea di realizzare francobolli e annulli speciali, a differenza di quanto fu fatto in occasione della prima crociera atlantica dove il servizio postale svolto non prevede speciali emissioni, non fu in realtà del ministro ma fatta propria da una analoga impresa aerea che raggiunse la penisola italiana pochi mesi prima della partenza della Seconda Squadra Atlantica: la crociera aerea del dirigibile *Graf Zeppelin*. Questo giunse in Italia il 29 maggio 1933, scaricando la posta giunta a destinazione e caricando quella in partenza, tutta con appositi francobolli e annulli evocativi.

La realizzazione di questo progetto interessò diverse soggetti, nazionali e stranieri. Il Ministero delle Comunicazioni e quello dell'Aeronautica siglarono un accordo secondo cui gli idrovolanti avrebbero trasportato corrispondenza postale limitatamente alle lettere, sia nel viaggio di andata sia in quello di ritorno. In realtà, considerata l'incertezza delle tappe per il rientro in Italia, il servizio non fu esteso a tutto il percorso.

Per ogni tappa della crociera dagli aerei fu scaricata la posta destinata nella località raggiunta, caricando contestualmente quella in partenza per tutte le tappe successive. Il costo fu stabilito in 1,25 lire per l'affrancatura ordinaria, 1,50 lire per il diritto di raccomandazione, 2,50 lire per il diritto di espresso, 19,75 lire per il trasporto aereo delle lettere dirette in Europa e 44,75 lire per quelle dirette nell'America del Nord. Con queste indicazioni di costo si poterono realizzare dei tritici: la pala centrale, con il ritratto del re, avrebbe coperto l'affrancatura ordinaria, il diritto di raccomandazione e quello di espresso, per un totale di 5,25 lire; la pala di destra avrebbe coperto il costo del trasporto aereo, 19,75 o 44,75 lire; la pala di sinistra, infine, non ebbe alcun valore postale, ma avrebbe recato in sovrastampa la sigla di uno dei venti idrovolanti, sui venticinque complessivi, adibiti al trasporto postale. I tritici, quindi, avrebbero avuto un costo di 25 lire per il trasporto europeo fino all'Islanda, e 50 lire per il trasporto nell'America del Nord.

La scelta di destinare al servizio solo venti idrovolanti fu determinata da necessità tecniche: ogni foglio emesso poteva contenere solo venti tritici e dovendo stampare su ogni tritico la sigla di un solo idro, cinque ne restarono esclusi.

L'imposta della sovrattassa per il trasporto aereo, secondo quanto concordato, sarebbe stata versata all'amministrazione aeronautica, mentre le altre tasse e sovrattasse sarebbero state di pertinenza dell'amministrazione postale. Per le spedizioni realizzate nelle località estere furono attivate le autorità diplomatiche per concordare l'eventuale emissione di francobolli e annulli speciali anche da parte di questi, con la sola indicazione che la quota prevista per il trasporto aereo dovuta al Ministero dell'Aeronautica sarebbe restata invariata anche per i paesi eventualmente aderenti<sup>53</sup>.

Oltre ai paesi stranieri di transito della crociera aerea, anche il Regio Governo delle Isole Italiane dell'Egeo aderì all'iniziativa chiedendo una specifica emissione di francobolli con

---

<sup>52</sup> I. Balbo, *La centuria alata*, cit., p. 73.

<sup>53</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Maggio-Giugno, fgl 423905/v del 22 aprile 1933 del Ministero delle Comunicazioni.

la sovrastampa “Isole Italiane dell’Egeo”. In questo periodo le isole del Dodecaneso a sovranità italiana stavano vivendo in periodo di importante crescita economica e il governatore Mario Lago cercò di far giungere anche in quella porzione di territorio le iniziative avviate in Italia. Tra queste, appunto, i francobolli della crociera aerea.

Le versioni italiane, le cui pale di destra furono realizzate tutte da Corrado Mezzana, vennero messe in commercio dal 20 maggio del 1933, con la sola validità riservata alla posta imbarcata sugli idrovolanti S.55 X.

Aderirono all’iniziativa l’Olanda, l’Islanda<sup>54</sup>, il Canada e Terranova<sup>55</sup>, mentre non furono avviati contatti con l’Irlanda e il Portogallo per via dell’incertezza della rotta di ritorno e l’indecisione di puntare su Valentia o Lisbona. Anche la Francia, rimasta in sospeso per la scelta della rotta di ritorno, comunicò che avrebbe eventualmente aderito in funzione dell’eventuale passaggio in una località sul proprio territorio<sup>56</sup>. Dalla Germania, infine, ove non era prevista alcuna tappa né all’andata né al ritorno, furono inviati a Roma, e da lì trasferiti a Orbetello per essere imbarcati sugli aerei della crociera, una ventina di aerogrammi annullati a Monaco<sup>57</sup>. In alcuni paesi, come il caso del Canada, la possibilità del trasporto aereo e della speciale affrancatura della posta che avrebbe viaggiato con gli idrovolanti della crociera del decennale fu pubblicizzata anche attraverso la stampa quotidiana<sup>58</sup>.

Gli Stati Uniti, invece, paese di traguardo per i trasvolatori italiani, non aderirono all’iniziativa filatelica in quanto l’utilizzo dei francobolli stranieri era vietato per legge. L’ambasciatore italiano Rosso comunicò, quindi, che l’amministrazione statunitense non avrebbe emesso francobolli speciali per l’occasione. Furono però presi accordi con gli ambienti filatelici americani per la vendita dei francobolli italiani la cui sovrastampa sarebbe stata apposta dal consolato italiano. 5 mila francobolli da 25 lire e 5 mila da 50 lire furono imbarcati il 13 giugno sul transatlantico *Rex* e indirizzati al ragioniere Lobianco, delegato dal Ministero Aeronautica per la vendita<sup>59</sup>.

In Italia, la Direzione Generale delle Poste dispose la cessazione della vendita dei francobolli emessi il giorno della partenza da Orbetello. Daremo in seguito, per quanto possibile, indicazioni dei quantitativi delle spedizioni effettuate nei resoconti delle singole tappe<sup>60</sup>. Il dato, in particolare, risulterà utile anche per verificare l’ipotesi che avanzò il

---

<sup>54</sup> L’Islanda iniziò la vendita dei francobolli il 15 giugno, recanti la dicitura “Hopflug Italia 1933” ossia “Crociera aerea degli italiani 1933”. Furono stampati esemplari da 1, 5 e 10 corone islandesi e il costo complessivo di una lettera non superiore di peso a 15 grammi sarebbe stato di 16 corone islandesi MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Emissione francobolli, tele 687/395 del 3 giugno 1933 della Legazione italiana in Danimarca.

<sup>55</sup> Il Governo di Terranova comunicò successivamente che non avrebbe fatto in tempo a stampare i francobolli commemorativi, MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Emissione francobolli.

<sup>56</sup> Per tutto ciò che riguarda il complesso filatelico derivante dalla seconda crociera atlantica si veda C. S. Cerutti, *La Crociera Nord-Atlantica. Francobolli, timbri e posta*, Edizioni de “il Foglio” dell’Unione Filatelica Subalpina, Torino, 1983 e L. Restaino, *Esposizione filatelica nazionale di qualificazione*, Firenze 23 e 24 ottobre 2015, “La Crociera del Decennale: la partecipazione di paesi diversi dall’Italia”

<sup>57</sup> Cfr. *Ibidem*.

<sup>58</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Emissione francobolli, Articolo su “La Gazzette” del 14 giugno 1933.

<sup>59</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Maggio-Giugno, fgl 423905/v del 22 aprile 1933 del Ministero delle Comunicazioni.

<sup>60</sup> Cfr. C. S. Cerutti, *La Crociera Nord-Atlantica. Francobolli, timbri e posta*, cit. e L. Restaino, *Esposizione filatelica nazionale di qualificazione*, cit.

ministro dell'Aeronautica circa la possibilità di recuperare economie per le spese della crociera attraverso i bolli venduti.

La realizzazione di appositi francobolli svolse anche un'ulteriore funzione consistente nella pubblicizzazione preventiva, nazionale e internazionale, del volo di massa organizzato dagli italiani. Attraverso la loro promozione e la loro vendita, il viaggio dei ventiquattro idrovolanti divenne un evento atteso sia tra gli appassionati collezionisti, che difficilmente si sarebbero avvicinati all'evento senza questa iniziativa, sia da molti cittadini dei paesi esteri interessati che iniziarono a conoscere la crociera in programma anche attraverso questo segno tangibile. La pubblicità per la vendita di questi valori bollati, proposta nelle riviste del settore filatelico ma anche su alcuni quotidiani stranieri fu, chiaramente, anche una pubblicità per l'arrivo della Seconda Squadra Atlantica e concorse a creare un clima di attesa.

Un'ultima analisi delle attività organizzative è rivolta l'azione svolta dal Ministero degli Affari Esteri. Questo, prima ancora delle azioni poste in essere dalle varie ambasciate e dai diversi consolati italiani coinvolti, intervenne per chiedere e ottenere le autorizzazioni al sorvolo e all'ammarraggio dei velivoli italiani a tutti i paesi esteri interessati, anche solo potenzialmente, al passaggio degli idro italiani, e alle analoghe azioni per il percorso previsto dal gruppo navale di supporto alla crociera<sup>61</sup>. Non fu una banale azione diplomatica. Se tutti i paesi accordarono i permessi richiesti, non mancarono comunque piccole tensioni e precisi vincoli, come nel caso della Svizzera e del Canada. Il Governo Federale Svizzero, come approfondiremo nell'illustrazione della prima tappa della crociera, negò il passaggio richiesto dagli italiani, concedendone solo uno alternativo. Il Canada, invece, specificò nella concessa autorizzazione che a bordo degli idrovolanti italiani non vi dovevano essere armamenti e macchine fotografiche. Nessun problema per i primi, mentre per gli strumenti fotografici e cinefotografici risulta evidente la disattenzione della richiesta avanzata.

Dai paesi coinvolti non vi furono solo limitazioni, ma anche offerte di aiuto, come nel caso della Danimarca che, oltre ad autorizzare il sorvolo e l'ammarraggio, offrì anche assistenza per la base di Julianehaab<sup>62</sup>.

### **3.1.a Il supporto delle Regia Marina e delle imbarcazioni a noleggio**

Nella rotta decisa, almeno per il viaggio di andata, gli idrovolanti italiani avrebbero percorso 1400 km da Orbetello ad Amsterdam, 1000 km per Londonderry, 1500 km per Reykjavik, 2400 per raggiungere il continente americano a Cartwright. Poi, per le tappe interne, 1288 km per Shediac, 700 per Montreal, 1700 km per Chicago, 1530 per New York, 1200 km per ritornare a Shediac e 900 km per raggiungere Shoal Harbor. Il viaggio di ritorno, stabilito solo in seguito, vide le tappe Shoal Harbor-Azzorre di 2700 km, Azzorre-Lisbona di 1500 km e Lisbona-Roma di 2300 km. Nessuna tappa superava in distanza i circa 3000 km di volo transoceanico percorsi da Bolama a Natal nella prima crociera atlantica.

---

<sup>61</sup> Fu richiesto il benestare per attraccare a Gibilterra, Madera, Bermuda, Boston, Saint John e Cartwright. Tutti i permessi richiesti furono accordati.

<sup>62</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, fgl riservatissimo prot 89 RR del 20 marzo 1933 del ministero aeronautica gabinetto del ministro.

Proprio a partire dall'esperienza del 1930-1931, a sua volta debitrice delle crociere aeree del Mediterraneo, considerati i delicati voli transoceanici di andata e ritorno, fu richiesto il concorso della Regia Marina<sup>63</sup>.

La forza armata navale partecipò con i sottomarini *Balilla* e *Millelire*, comandati rispettivamente da capitano di fregata Vincenzo Della Campana e dal capitano di corvetta Franco Zannoni, e con le vedette *Biglieri* e *Matteucci*, agli ordini dal capitano di corvetta Rouselle e del capitano di corvetta Bedeschi. Queste furono affiancate dalla *Alice*, un'imbarcazione in origine di proprietà del principe di Monaco utilizzata per le crociere del Mediterraneo. Successivamente, sempre in ambito privato, la stessa nave fu utilizzata per svolgere il servizio ausiliario per la linea aerea tra Roma e l'Egitto, gestita dalla Società Anonima di Navigazione Aerea (SANA). Proprio dalla SANA, come visto, fu prima noleggiata dal Ministero dell'Aeronautica per le esigenze del volo Roma-Rio de Janeiro, per essere poi acquistata, al costo di 300 mila lire più un aeroplano non meglio specificato, in occasione del volo di massa per gli Stati Uniti<sup>64</sup>. Prima del volo per Chicago fu dotata anche di un velivolo Caproni CA. 100, *Caproncino*, monomotore biposto.

Alle unità navali italiane furono successivamente aggiunte, tramite noleggio, sei baleniere e un rompighiaccio. Quest'ultimo, l'*Ungava*, inizialmente non previsto, fu necessario per permettere alla *Alice* di raggiungere Cartwright dove avrebbe assunto le funzioni di base della tappa.

In fase addestrativa le imbarcazioni italiane si recarono nelle acque circostanti Orbetello. Lì, particolare attenzione fu posta nell'addestramento al sistema di comunicazioni e alle relative procedure. Ultimate queste operazioni, il 23 marzo 1933, il «Gruppo Balilla», come fu ufficialmente chiamato, al comando del capitano di fregata Valerio Della Campana, ripartì per Spezia. Dopo aver provveduto all'imbarco dei materiali ed effettuato i rifornimenti, tutto il gruppo salpò con la sola disposizione di raggiungere Saint John di Terranova non più tardi del 25 maggio. Nel loro itinerario fecero tappa e rifornimento a Gibilterra, Madera, Bermuda, Boston e Halifax. In questo spostamento l'*Alice* seguì le componenti della Regia Marina navigando in gruppo con esse. Dopo l'arrivo a Saint John tutte avrebbero atteso gli ordini dal Comando Crociera per la dislocazione nei rispettivi punti oceanici assegnati. Il solo viaggio di andata comportò un percorso di 6193 miglia con un consumo di 270.518 tonnellate di nafta, 437.677 di carbone e 13.592 di olio.

I principali compiti attribuiti a ciascuna imbarcazione furono quelli di ricerca e assistenza di eventuali idrovolanti costretti all'ammarraggio, le comunicazioni e le trasmissioni meteo e le funzioni di radiofaro. Come in occasione del volo Italia-Brasile, e differentemente dalle crociera mediterranee, fu quindi previsto che agli idro in difficoltà avrebbero dovuto provvedere le imbarcazioni e non altri componenti della squadriglia aerea. Nessun idrovolante si sarebbe dovuto staccare dalla formazione per seguire un eventuale velivolo in difficoltà.

Le sei baleniere di supporto, invece, furono noleggiate nel maggio 1933 a Fleetwood, a nord di Liverpool, nel mare d'Irlanda. Nell'affitto fu previsto anche l'equipaggio, composto da marinai inglesi, cui fu assegnato un comandante italiano. Per ciascuna di esse, il capitano Luigi Antonioli provvide ad installare, e recuperare al termine della

---

<sup>63</sup> USMM, b. 1729, Crociera del decennale. Rapporto di navigazione del gruppo «Balilla» e b. 2295, Relazione Crociera Atlantica.

<sup>64</sup> I. Balbo, *La centuria alata*, cit., p. 47.

crociera, gli apparati radio, in modo da avere strumenti compatibili in grado di comunicare con tutte le altre installazioni e con gli S.55 X in volo<sup>65</sup>.

Complessivamente, quindi, il concorso delle forse di mare ammontò alla seguente flotta: baleniera *Autorphe*, baleniera *Somersby*, baleniera *Wellvale*, baleniera *Deily Chronicle*, baleniera *Malaga*, baleniera *San Sebastian*, vedetta *Biglieri*, vedetta *Mattenucci*, sommergibile *Balilla* e sommergibile *Millelire*.

Per il solo supporto al servizio meteorologico, infine, vi fu il concorso di ulteriori quattro imbarcazioni danesi: la *Maagen* e la *Hvidbjørnen*, che furono dislocate sulle coste occidentali della Groenlandia; la *Fylla*, che fu dislocata sulle coste dell'Islanda e la *Island Falk*, impiegata presso le Isole Färoër<sup>66</sup>. Queste, fornite gratuitamente dal governo danese, non furono poste alle dipendenze dal comandante Della Campana.

La seconda crociera atlantica poté contare sul concorso complessivo di tredici imbarcazioni e due sottomarini. Ad esse, ancora, fu aggiunto in piroscampo *Roma* che non operò un ausilio diretto agli aerei in volo ma svolse la preventiva opera di distribuzione dell'olio lubrificante a Cartwright, 3840 kg, a Shediac, 1140 kg, a Montreal, 2000 kg, a Chicago, 2000 kg, a New York, 3840 kg, a Shediac, 1450 kg, e a Shoal Harbor, 4850 kg<sup>67</sup>.

Complessivamente, per una crociera di ventiquattro idrovolanti furono quindi impiegati quindici mezzi navali, ovvero due imbarcazioni per ciascuna squadriglia di tre idrovolanti. Tutte le unità navali del Gruppo Balilla furono indicate con una lettera e a ciascuna fu assegnato un identificativo radiotelegrafico: la *Autorphe*, Baleniera "A" – AVA, la *Somersby*, Baleniera "B" – AVB, la *Wellvale*, Baleniera "C" – AVC; la *Deily Chronicle*, Baleniera "D" – AVD, la *San Sebastiano*, Baleniera "E" – AVE, il sommergibile *Millelire*, Baleniera "F" – IAXD, il sommergibile *Balilla*, Baleniera "G" – IAXA; la vedetta *Biglieri*, Baleniera "H" – IADO, la vedetta *Mattenucci*, Baleniera "I" – IAMN, la *Malaga*, Baleniera "X" – AVX, mentre la nave *Alice* non ebbe identificativo alfabetico ma solo radiotelegrafico IDFA.

Durante le tappe transoceaniche, da Londonderry a Reikiavik e poi fino a Cartwright, ciascuna baleniera fu assegnata a precise coordinate lungo la rotta aerea percorsa ed ebbe la responsabilità di un determinato quadrante oceanico per le attività di ricerca e soccorso. Al passaggio sopra le singole imbarcazioni ogni idrovolante avrebbe dovuto scendere di quota in modo tale da poter rendere visibile il proprio identificativo che, come illustrato, era tracciato a grandi caratteri sul lato inferiore delle ali<sup>68</sup>. Ove non fosse stata possibile l'identificazione visiva, come nel caso di forti nebbie e nuvolosità molto bassa, questa sarebbe stata sostituita con una identificazione radiotelegrafica, un messaggio inviato da ciascun apparecchio alla baleniera di riferimento.

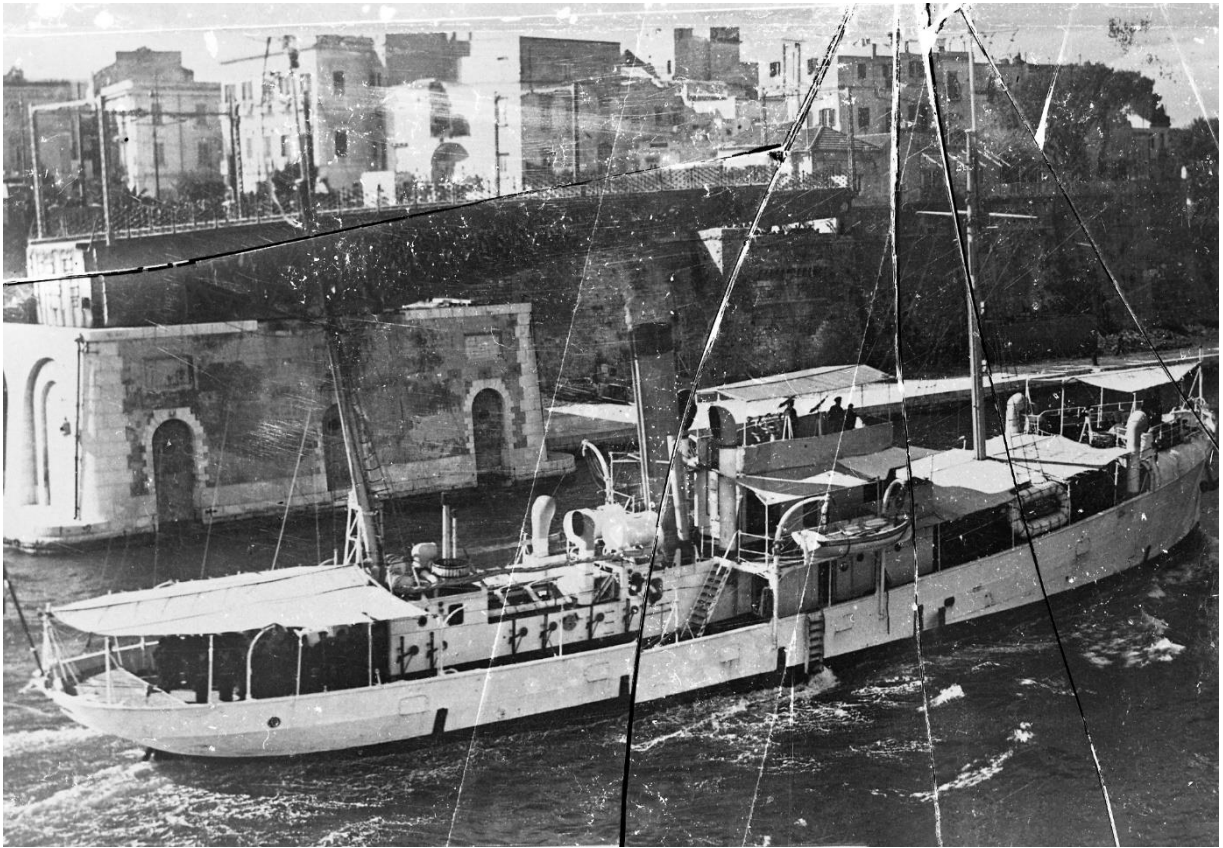
---

<sup>65</sup> Cfr. R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 203.

<sup>66</sup> La presenza e la collocazione delle baleniere affittate è indicata in vari documenti tra cui R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 204.

<sup>67</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, fgl 93472 del 31 marzo 1933 del Ministero dell'Aeronautica.

<sup>68</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 23, Ordini di massima.



Fotografia n. 29. Il *Pellegriino Mattucci*, in transito nel canale navigabile di Taranto, Ex peschereccio germanico – Cantiere Deutsche Werft, Hamburg (Germania) – varato nel 1924. Acquistato il 1° novembre 1931. Affondato per urto contro mina presso l'Isola di Santa Maura (Ionio) il 21 maggio 1941 (Fonte: Fototeca Ufficio Storico Stato Maggiore Marina).

### 3.2 Le tappe della crociera aerea sull'Atlantico settentrionale<sup>69</sup>

La seconda crociera atlantica è, tra le quattro crociere di massa, quella di cui è conservata e consultabile la maggior quantità di carteggio. Questo ha reso possibile una sua più ampia e dettagliata ricostruzione.

Di alcuni documenti, come il *Portolano aereo*, il *Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori*, le *Norme di funzionamento dei servizi delle comunicazioni e meteorologico*, e gli *Ordini di massima*, abbiamo dato indicazioni nel discutere l'elaborato processo organizzativo del volo di massa. Sono quattro dettagliati manuali in grado di fornire precise indicazioni sul lavoro svolto dagli uffici della Scuola di Navigazione Aerea d'Alto Mare di Orbetello e che indicarono agli equipaggi cosa e come avrebbero dovuto fare per ciascuna rotta.

Oltre alla documentazione tecnica, di grande utilità risultano anche le testimonianze fornite da tutta la messaggistica prodotta dagli uomini in volo, nelle basi a terra e nelle imbarcazioni di supporto. Tra queste, in particolare, abbiamo potuto far riferimento alle comunicazioni trasmesse tra il comandante Italo Balbo e il «Gabaereo», nome telegrafico del Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica al tempo diretto dal colonnello Sabato Martelli Castaldi e dei radiomessaggi registrati sul *Quaderno di Stazione* dell'I-RECA.

<sup>69</sup> Per illustrare le singole tappe si farà riferimento a USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi, USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto contenente i messaggi tra Balbo e il suo capo di gabinetto Martelli Castaldi e R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., che visse in prima persona questa crociera, se non diversamente indicato in nota.

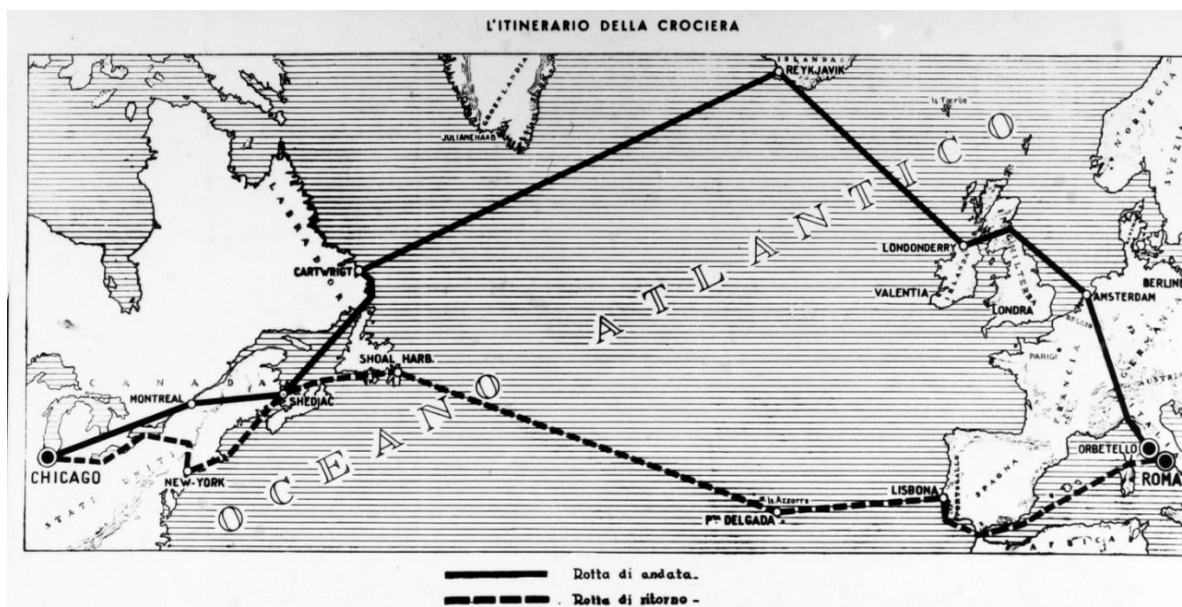


Immagine n. 6: l'itinerario della seconda crociera atlantica. (La stessa immagine fu pubblicata su molti quotidiani nazionali, USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 17).

Nel primo caso la documentazione ci ha permesso di approfondire aspetti relativi al gerarca, come la crescente tensione che la crociera produsse tra lui e Mussolini, mentre il *Quaderno di Stazione* ci ha permesso di conoscere, con precisione oraria, ciò che fu vissuto da tutti gli equipaggi, per ciascuna tappa.

Considerato, inoltre, l'importante ruolo svolto dai mezzi navali, abbiamo ritenuto necessaria anche una analisi del carteggio ad essi relativo. Le relazioni di chi attese in un punto dell'oceano Atlantico il passaggio degli idrovolanti per contarli e identificarli ha fornito, in parte inaspettatamente, importanti notizie sul reale svolgimento della crociera e, in particolare, sulla tappa del sorvolo oceanico.

Come nelle analisi delle precedenti crociere, anche per il volo di massa sul Nord Atlantico procederemo alla descrizione delle singole tappe, al fine di dare un senso di continuità al viaggio e a meglio comprendere gli avvenimenti che direttamente o indirettamente seguirono o conseguirono al volo.

Orbetello, Amsterdam, Londonderry, Reykjavik, poi via sull'oceano, Cartwright, sulla costa nord americana. Da lì in tour per Canada e Stati Uniti: Shediac, Montreal, Chicago, New York, ritorno a Shediac, Shoal Harbor e nuovamente sull'oceano fino a Ponta Delgada, poi sulle isole Azzorre per spezzare in due il lungo viaggio verso Lisbona, prima del rientro a Roma. Considerando che la tappa di congiunzione tra l'Europa e il Nord America costituì il momento più delicato dell'intera crociera e quella che idealmente rappresenta l'intero volo di massa, abbiamo ritenuto dedicarvi maggiore spazio.

Nell'analisi di ciascun volo proporremo, inoltre, due dati quantitativi: le pagine che, parzialmente o nella loro interezza, furono dedicate alla crociera aerea dal «Corriere della Sera», assunto come indicatore della quantità e della continuità con cui la crociera interessò il principale mezzo di comunicazione di massa dell'epoca e, quindi, della quantità e continuità di comunicazione diretta ai lettori italiani, e il numero delle raccomandate trasportate dagli idro italiani, che permetterà un conteggio economico, seppur approssimativo, dei francobolli venduti.



La progressiva analisi della seconda crociera atlantica, infine, ha fatto emergere alcuni avvenimenti, da questa derivanti, per i quali abbiamo ritenuto di dover procedere ad uno specifico approfondimento. Il primo è relativo al dono di una nuova colonna romana che Mussolini volle far giungere a Chicago. Fu, apparentemente, un dono al pari di quello fatto in altre occasioni aeronautiche che, in realtà, celò un secondo fine del duce. Un altro avvenimento di interesse fu la grande partecipazione della città di New York nelle cerimonie organizzate in favore degli equipaggi italiani. Anche in questo caso, l'approfondimento si è reso necessario per fornire una adeguata spiegazione di quanto si verificò lungo le strade della Grande Mela. Un'ultima e più breve analisi sarà proposta, infine, sul rapporto tra il volo di massa svolto nel 1933 e il moto di protesta, e il dibattito che ne è seguito, per la rimozione di monumenti e targhe legate al passato, esploso negli Stati Uniti nell'estate del 2017.

### **3.2.a 1° luglio 1933: Orbetello-Amsterdam**

Alla partenza da Orbetello, tutti gli orologi furono regolati sul Tempo Medio di Greenwich – TMG e tale fu mantenuto per tutta la crociera<sup>70</sup>. Ogni idrovolante, tra equipaggio, bagagli, attrezzatura, candele, acqua, olio e benzina decollò con un carico di circa 2935 kg. Fu calcolato che, al passaggio delle Alpi, dovendo salire di quota, il carico sarebbe sceso a 2490 kg, per via dei consumi<sup>71</sup>.

Proprio per il passaggio del confine montuoso, oltre al percorso originale che prevedeva il sorvolo di Genova e Sesto Calende, del San Gottardo, Basilea, Magonza e di Nijkerk, per giungere infine ad Amsterdam, furono previste tre varianti: la variante del Sempione, che da Sesto Calende si dirigeva su Brig, Losanna e poi riprendeva per Basilea; la variante dello Spluga, che fu poi la rotta effettivamente percorsa<sup>72</sup>, che da Sesto Calende avrebbe deviato per Chiavenna, Malans, Zurigo e di nuovo su Basilea; la variante del Rodano secondo la quale da Orbetello gli idrovolanti avrebbero puntato su Capo Corso, verso la foce del Rodano, Lione, quindi Ginevra per riprendere poi la rotta sempre sopra Basilea.

Lo studio di più varianti fu necessario, almeno in fase organizzativa, per poter disporre di valide alternative in caso di condizioni meteorologiche avverse nei diversi punti dell'arco alpino. In realtà non fu il meteo a determinare l'esclusione della rotta di transito sul Gottardo, inizialmente indicata come prima scelta. Il Ministero degli Affari Esteri, su indicazione ricevuta da Balbo, chiese l'autorizzazione al Governo Federale Svizzero per il sorvolo su tale passo comunicando, contestualmente, che ancora non era possibile indicare le date perché soggette all'andamento dello scioglimento dei ghiacci nell'Atlantico settentrionale. Venne indicato, come presumibile periodo, quello compreso tra la fine di maggio e la prima decade di giugno. Il governo svizzero, però, al di là di qualsiasi data e sentito il suo Stato Maggiore, negò l'autorizzazione richiesta perché la zona era interessata da una fortificazione militare di cui non si voleva evidentemente fornire possibili immagini aeree.

Lo stato elvetico comunicò, comunque, il suo benestare al sorvolo del Colle Spluga e del Colle Sempione. Lo stesso governo, che chiese successivamente i nomi degli ufficiali capi

---

<sup>70</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 23, Ordini di massima.

<sup>71</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

<sup>72</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

equipaggio di tutti gli idro italiani che avrebbero sorvolato il proprio territorio<sup>73</sup>, offrì comunque il proprio supporto per la navigazione aerea per il sorvolo delle Alpi. Per coordinare tale collaborazione furono anche invitati alcuni ufficiali dell'Aeronautica italiana ad andare a Dubendorf per regolare i servizi meteorologici e radiotelegrafici.

La necessità di percorrere rotte alternative al Gottardo non fu presa serenamente dal ministro Balbo che, seppur ringraziando per il permesso accordato per lo Spluga e il Sempione, richiese una nuova azione diplomatica. Di fronte a tale insistenza, però, l'ambasciatore italiano, dopo aver sondato informalmente le sue possibilità di accoglimento, si astenne da inviarla ufficialmente. Il timore palesato dal diplomatico fu quello di poter suscitare errate interpretazioni da parte del Governo Federale Svizzero alle eventuali insistenze italiane<sup>74</sup>. La vicenda, nel complesso, ci permette di comprendere sia il tenore dei rapporti esistenti tra l'Italia e la vicina Svizzera sia il timore, o quantomeno il sospetto, di uno stato di essere sorvolato da un volo di massa straniero.

Restarono quindi le due alternative: Colle Spluga e Sempione. Il meteo avrebbe determinato la scelta finale.

In attesa di ricevere dati confortati dallo scioglimento dei ghiacci del Nord Atlantico, tutto fu predisposto per i decolli, almeno dal 20 giugno 1933, quando Mussolini scrisse a Balbo a Orbetello: «[...] tieni fermi i tuoi nervi e quelli dei tuoi camerati [...] devi partire all'ora giusta e non un minuto prima [...]»<sup>75</sup>. Il duce, sin dall'inizio, manifestò le sue preoccupazioni, che sembrerebbero più rivolte agli aspetti caratteriali del gerarca che alle condizioni tecniche generali dell'impresa.

Il 1° luglio, scelto il passaggio sullo Spluga,

dallo specchio d'acqua di Orbetello alle 5.39 le otto squadriglie della Seconda Squadra Aerea Atlantica hanno decollato a breve intervallo l'una dall'altra e, dopo aver compiuto un ampio giro sull'Idroscalo, hanno repentinamente assunto la formazione di colonna dirigendo quindi sulla rotta predestinata. Firmato il Capo di Gabinetto Colonnello Pilota Sabato Martelli Castaldi<sup>76</sup>.

Durante tutto il percorso della seconda crociera atlantica, fitta fu la corrispondenza di messaggi tra Balbo e il suo Capo di Gabinetto<sup>77</sup>. Quest'ultimo, infatti, in assenza di Balbo e soprattutto in relazione alle varie necessità legate allo svolgersi della crociera aerea, fu l'unico autorizzato a comunicare con il ministro durante i voli. Egli fu quindi comandato di curare i rapporti con il duce, di fornire i comunicati alla stampa, di avere rapporti con gli altri ministeri interessati, Marina e Affari Esteri soprattutto, e di svolgere tutte le azioni che si fossero rese necessarie a variante di quanto programmato.

Sin dalla partenza, l'attenzione sociale verso la crociera aerea, oltre ad interessare i lettori dei quotidiani e quella dei radioascoltatori, attirò anche più direttamente gli italiani che poterono seguire con i propri occhi gli idrovolanti che solcarono i cieli delle proprie città.

<sup>73</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Luglio, tele 220071 del 1° luglio 1933 del Ministero degli Affari esteri.

<sup>74</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Maggio-Giugno, fgl 03891 del 27 maggio 1933 del Ministero dell'Aeronautica.

<sup>75</sup> Telegramma 13600 trasmesso alle 18:40 del 20 giugno 1933.

<sup>76</sup> Comunicato EIAR 34883 de 1° luglio 1933

<sup>77</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f.61 Orbetello-Amsterdam, f. 62 Amsterdam-Londonderry, f. 63 Londonderry-Reykjavik, f. 64 Reykjavik-Cartwright, f. 65 Cartwright-Shediac, f.66 Shediac-Montreal, f. 67 Montreal-Chicago, f. 68 Chicago-New York, f. 69 New York-Shediac, f. 70 Shediac-Shoal Harbor, f. 71 Shoal Harbor-Ponta Delgada, f. 72 Ponta Delgada-Lisbona, f. 73 Lisbona-Roma.

A Genova, ad esempio, rileviamo il caso del signor Angelo Viviani, uno dei tanti cittadini del capoluogo ligure che dopo aver atteso il passaggio delle squadriglie, scrisse al padre di Stefano Cagna: «ore 7.30 passa la Squadriglia gloriosa [...] L'augurio di fortuna per tutti che presto al ritorno saluteremo con entusiasmo e con orgoglio»<sup>78</sup>. Il Viviani, nell'occasione, ci rende conto non solo del coinvolgimento sociale e del fatto che lui, e presumiamo molti altri, di buon ora si impegnò ad attendere il passaggio degli idrovolanti, ripagata da pochi secondi di reale contatto visivo, ma anche del fatto che rotta e tempi di sorvolo furono in qualche modo resi noti ai cittadini. Da Genova si raggiunse anche Sesto Calende, per un sorvolo di cortesia alla SIAI-Marchetti dai cui cantieri uscirono tutti gli S.55 X.



Fotografia n. 30: gli idrovolanti S.55 X della Seconda Squadriglia Atlantica sorvolano l'arco alpino. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

La prima parte del volo fino allo Spluga fu caratterizzato da ottimo tempo, tanto che le comunicazioni tra Balbo e Martelli Castaldi riguardarono solo dati tecnici e qualche indicazione meteo. La traversata delle Alpi fu invece eseguita alla bussola perché le montagne erano in parte coperte. Non mancarono momenti di tensione: alle 7:28 Pellegrini comunicò di non vedere più la prima squadriglia, quella di Balbo. La tensione si alzò immediatamente tanto che appena un minuto dopo ancora Pellegrini ribadì: «dite

---

<sup>78</sup> F. Caffarena, C. Stiaccini, *Chi vola vale. L'immagine della Regia Aeronautica nell'archivio del generale Cagna*, cit., p. 38.

dove si trova perché non vedo». Trascorsero cinque lunghissimi minuti prima che l'I-BALB tranquillizzò, confermando che si trovavano sopra Thusis.

La mancata visione fu presumibilmente dovuta al fatto che la Squadra Atlantica non sorvolò compatta le Alpi. Di questo volo sparpagliato ci dà la conferma lo stesso Balbo che, alle 08:13, ordinò alle squadriglie di serrare sopra Basilea, facendo alcuni giri sopra la città. L'ordine verrà ripetuto ad un'ora e a due minuti di volo prima di Amsterdam<sup>79</sup>.

All'altezza di Strasburgo, raggiunta alle 9:55, e per tutto il volo attraverso il cielo dell'Alsazia, l'11° Reggimento francese di aviazione da caccia scortò gli idrovolanti italiani<sup>80</sup>. Anche questo, oltre ad essere un omaggio di cavalleria aerea, può essere inteso come esigenza di un controllo da svolgere sulla rotta e sull'operato del volo di massa italiano, mentre Göring, da Colonia, inviò un messaggio di augurio a Balbo<sup>81</sup>.

Alle 12.40 iniziarono gli ammaraggi ad Amsterdam. L'arrivo nella città olandese fu segnato subito da un tragico incidente. L'I-DINI impattò violentemente sull'acqua comportando la rottura di uno scafo e la morte del sergente Ugo Quintavalle. Gli altri membri dell'equipaggio riportarono solo delle contusioni. La relazione del console italiano sull'accaduto fu acquisita anche dal Ministero dell'Aeronautica che ne diede notizia in un comunicato. Diversamente da quanto avvenne a Bolama nella prima crociera atlantica, dove la notizia dell'incidente e dei conseguenti morti fu diffusa solo alcuni giorni dopo, e forse proprio a seguito di quella esperienza dove il ritardo della comunicazione aprì una breccia alle critiche verso Italo Balbo e alla necessità della crociera, si preferì evidentemente non celare il tragico evento.

La morte di Quintavalle fu comunque messa in secondo piano tanto che la Stefani, pur illustrando le fasi salienti della prima tappa, non ne riportò traccia nei suoi comunicati del 2 luglio mentre la voce dell'EAIR diffuse che:

[...] dell'equipaggio il capitano stesso e gli altri componenti non hanno riportato che lievi escoriazioni guaribili dai tre ai cinque giorni; “soltanto” [virgolette nostre] il sergente motorista Ugo Quintavalle e deceduto<sup>82</sup>.

Le informazioni sullo stato di salute degli altri componenti dell'equipaggio furono comunque molto scarse tanto che i familiari, il 3 luglio, ovvero due giorni dopo l'incidente, scrissero al Gabinetto del Ministro un telegramma per poter ricevere notizie dei propri cari<sup>83</sup>.

La relazione del console generale non si limitò solo ad illustrare agli specifici avvenimenti che riguardarono Balbo e gli atlantici ma dedicò anche molto spazio alla presenza nella città olandese di Giovanni Bassanesi<sup>84</sup>. Questi, esule antifascista, era noto perché, con Gioacchino Dolci e sotto l'organizzazione del repubblicano Rodolfo Pacciardi, l'11 luglio 1930 sorvolò Milano lanciando 150 mila volantini di propaganda antifascista recanti il

---

<sup>79</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociaradeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>80</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

<sup>81</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociaradeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>82</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3. Conversazione tenuta il 1° luglio 1933, ora 19.30.

<sup>83</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f.61 Orbetello-Amsterdam.

<sup>84</sup> Per la vita dell'esule antifascista Giovanni Bassanesi si veda Gino Nebiolo, *L'uomo che sfidò Mussolini dal cielo. Vita e morte di Giovanni Bassanesi*, Rubettino Editore, Soveria Mannelli, 2006.

motto di Emilio Lussu «insorgere per risorgere». Le autorità diplomatiche italiane segnalavano la presenza di Bassanesi alla autorità olandesi chiedendone l'espulsione, nel timore che, con la trama di amicizie da questi intessute nella città lagunare, si potessero verificare attentati a cose o persone. A queste indicazioni non seguì comunque alcun incidente.

Subito dopo l'ammarraggio, come da disposizioni, furono effettuati i rifornimenti di olio e carburante acquistati dalla American Petroleum Company<sup>85</sup>.

A seguire, dai venti idrovolanti previsti, tra cui vi era quello incidentato, furono sbarcate le raccomandate dirette in Olanda. I sei sacchi di posta trasportati dall'I-DINI furono recuperati e affidati all'idrovolante di riserva I-MARI<sup>86</sup> che proseguì per l'intera crociera.

Contemporaneamente, gli incaricati delle poste olandesi, avevano già pronti due dispacci composti da 127 buste: 65 per l'Islanda e 62 per il Nord America, giunte dai vari distretti olandesi e sulle quali era stato apposto il timbro speciale in rosso della crociera<sup>87</sup>.

Mentre i futuri trasvolatori si preparavano alle cerimonie di rito, alle 19:30 iniziò la prima delle trasmissioni radiofoniche con cui Corrado Zoli illustrò agli ascoltatori italiani come era composta la formazione di volo, la rotta svolta nella prima tappa e, come anticipato, parlò anche dell'incidente dell'I-DINI<sup>88</sup>.

Dopo l'arrivo, con il peso della morte di Quintavalle e la perdita di un S.55 X, Balbo inviò subito un telegramma al re. Consapevole che sarebbe stato colui che avrebbe raccolto gli onori dell'impresa o che avrebbe pagato per l'eventuale fallimento, il tragico incidente che si verificò alla prima tappa fece evidentemente ritenere opportuno comunicare al monarca il suo pensiero. Balbo, a rendere meno sgradevole il suo messaggio, riferì che, al passaggio su San Rossore, la squadra aerea gli aveva reso omaggio con il rombo dei suoli motori. Non possiamo non notare il fatto che Balbo avrebbe potuto omaggiare il monarca inviando una comunicazione dal suo idrovolante proprio nel momento in cui stava sorvolando la sua residenza, come fece per comunicazioni più o meno urgenti in altre occasioni. Egli, invece, trasmise solo dopo l'arrivo ad Amsterdam, nella probabile consapevolezza di ciò che scrisse De Bono: «il re è impressionato per la futura crociera di Balbo. A suo parere un errore»<sup>89</sup>.

Dopo la sistemazione degli idrovolanti e lo sbarco degli equipaggi, aderendo all'invito rivoltogli dai dirigenti della radio olandese, Balbo pronunciò brevi parole con le quali espresse la sua viva riconoscenza per le numerose accoglienze fatte alla Seconda Squadra Atlantica dal governo e dalla popolazione olandese e rilevò la felice coincidenza del compimento della prima tappa della crociera con la celebrazione del trentesimo anniversario di fondazione dell'Aeronautica olandese<sup>90</sup>. Il triplo di quanto poteva vantare la molto più giovane Regia Aeronautica italiana.

Le parole del ministro italiano, in realtà, celavano una ben diversa verità sulle accoglienze ricevute. Il ministro della Aeronautica olandese, prima ancora dell'arrivo degli idro italiani, comunicò l'impossibilità sue e quella degli equipaggi olandesi a partecipare ad eventuali

---

<sup>85</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, note verbali del 1° aprile 1933.

<sup>86</sup> Cfr. C. S. Cerutti, *La Crociera Nord-Atlantica. Francobolli, timbri e posta*, cit., e L. Restaino, *Esposizione filatelica nazionale di qualificazione*, cit.

<sup>87</sup> Cfr. *Ibidem*.

<sup>88</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

<sup>89</sup> G. Bianchi, *Rivelazioni sul conflitto italo-etiope*, cit., p. 14.

<sup>90</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

manifestazioni e invitò gli italiani a limitare la sosta nelle acque territoriali. Lo stazionamento degli S.55 X, per imprescindibili ragioni tecniche, doveva essere strettamente circoscritto al tempo necessario per effettuare i rifornimenti<sup>91</sup>.

Appare evidente che la presenza degli idrovolanti italiani e, probabilmente, quella del gerarca, fosse sgradita. Già in una precedente occasione, nel dicembre 1927, quando Balbo giunse ad Amsterdam per visitare l'industria aeronautica Fokker, fu accolto dai diversi manipoli dei fasci delle cittadine olandesi ma, come risulta dal resoconto della Legazione d'Italia a l'Aia, non vi fu nessuna autorità politica o militare a riceverlo o salutarlo<sup>92</sup>.

La sera gli equipaggi italiani cenarono con von Gronau, già conosciuto per la sua preziosa relazione al Congresso Internazionale dei trasvolatori svolto a Roma e rappresentante del ministro della Luftwaffe Göring, con il costruttore aeronautico Fokker e lady Drummond Hay, reduce dal giro del mondo su dirigibile Graf Zeppelin. Tutti non olandesi.

La fredda accoglienza ricevute non ebbero alcuno spazio nella cronaca giornalistica italiana dove, sugli avvenimenti del volo Orbetello-Amsterdam, il quotidiano nazionale «Corriere della Sera» di sabato 1° luglio, dedicò la prima, terza e settima pagina: «Nel nome del Duce le squadriglie comandate da Balbo iniziano il formidabile volo che dovrà portarle oltre oceano».

### **3.2.b 2 luglio 1933: Amsterdam-Londonderry**

Il 20 marzo 1933, quando Balbo comunicò al Ministero degli Esteri il programma di massima, indicò Belfast come punto di arrivo della seconda tappa<sup>93</sup>. Solo successivamente fu deciso di ammarare presso Londonderry.

Come per ciascuna delle tredici tappe, la prima discriminata per l'ordine di partenza fu la previsione derivante dai bollettini meteo. Alla rilevazione delle 05:00 fu segnalato tempo buono e, conseguentemente, si avviarono le partenze.

Il decollo da Amsterdam fu svolto con poco ordine. Fu lo stesso Balbo a dover richiamare tutti con un messaggio circolare e ribadire che avrebbero dovuto decollare per squadriglia e che i gavitelli dovevano essere lasciati solo dopo il decollo della squadriglia precedente<sup>94</sup>. Con un carico individuale di 2490 kg<sup>95</sup>, gli S.55 X si diressero verso Newcastle, Glasgow e quindi Londonderry<sup>96</sup>.

Il colonnello Senzadenari, addetto militare in Olanda, comunicò a Gabaereo che la Seconda Squadra Atlantica, con Balbo in testa, iniziò i decolli alle 6:10. Considerata l'impossibilità a proseguire dell'I-DINI, il suo posto, come detto, fu preso dall'idro di scorta I-MARI e la squadra tornò ad essere composta da ventiquattro idrovolanti.

Le condizioni meteo, dopo il bel tempo iniziale, si rivelarono instabili con la presenza di banchi di nuvole sotto i 200 metri. Poi, di tanto in tanto, si verificarono anche lievi

---

<sup>91</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Maggio-Giugno, fgl 03891 del 27 maggio 1933 del Ministero dell'Aeronautica.

<sup>92</sup> MAE, DGAC, 1927, b. 50, f. 84, Visita di Italo Balbo alla Fokker.

<sup>93</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, fgl riservatissimo prot 89 RR del 20 marzo 1933 del ministero aeronautica gabinetto del ministro.

<sup>94</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieradeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>95</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

<sup>96</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b.3, f. 32, Portolano Aereo.

piogge. La prima ora di volo fu eseguita a quota 300 metri sul mare, mentre nelle successive ore il tempo migliorò e le nuvole progressivamente scomparvero.

Radio Montecelio, che svolse il servizio di transito radio da Amsterdam e da Londonderry perché queste stazioni non riuscirono a comunicare direttamente con il Ministero, ricevette le indicazioni meteo alle 5:54 da Amsterdam e alle 7:00 da Londonderry. Alle 10:15 anche l'addetto militare italiano colonnello Bertoli che si trovava nell'Irlanda del Nord comunicò che il Foyle, fiume su cui gli idro italiani avrebbero dovuto ammarare, era perfettamente calmo. Solo all'arrivo si formò un po' di foschia che divenne poi nebbia. La parziale incertezza sulle condizioni che avrebbero effettivamente trovato convinse comunque Balbo ad avvisare gli equipaggi che, se la nebbia avesse reso difficoltosi gli ammaraggi, sarebbero tornati indietro per scendere sul lago di Belfast, in precedenza sorvolato e giudicato in ottime condizioni di visibilità<sup>97</sup>.

Gli idro italiani giunsero a Londonderry alle 11.29, ora italiana. Seguendo le previste procedure, avrebbero dovuto scendere solo i capi equipaggio, mentre tutto il resto del personale sarebbe sbarcato solo dopo i rifornimenti, per essere pronti alla partenza. Balbo, considerato il tempo di volo per l'Islanda pensò anche di decollare lo stesso pomeriggio. Tutta la procedura, compresa quella postale, non prevede però che, essendo domenica, non vi fu disponibilità di un numero sufficiente di motoscafi, sia per lo sbarco degli equipaggi sia per i rifornimenti. La cattolica Irlanda rallentò la Squadra Atlantica e Balbo decise di pianificare la partenza per Reykjavik il giorno successivo. L'I-BALB fu raggiunto con un'imbarcazione dal comandante delle forze aeree inglesi Maresciallo dell'Aria Clark Hall che lo trasportò a terra.

Dopo le rallentate operazioni, Hall guidò il corteo dei trasvolatori fino al municipio dove furono accolti dal sindaco McCorkell. Lì, in una situazione molto diversa da quella trovata in Olanda, fu offerto un pranzo dal ricco menù italiano con tortellini di Bologna, filetti di sogliola alla milanese e pollo novello con patate e insalata, il tutto accompagnato con vini Capri e Chianti.

Il morale del personale partecipante alla crociera, nonostante la sorte dell'I-DINI e la non perfetta partenza, sembrò comunque molto alto. Balbo, diversamente, apparve teso ed espresse in maniera decisa il suo disappunto per alcuni articoli di giornale che avevano pubblicato informazioni sull'organizzazione delle rilevazioni meteorologiche organizzate per la crociera<sup>98</sup>. Specificò che non voleva offrire questo tipo di informazioni ai paesi esteri perché tutto quanto avesse a che fare con il volo di massa doveva considerarsi un'attività militare. Appare più probabile, però, che tale tensione sia potuta derivare dal non voler fornire indicazioni a eventuali compagnie aerei civili straniere interessate allo sfruttamento commerciale della tratta. Ulteriore ipotesi, infine, poteva risiedere nel fatto che dare evidenza al supporto di un così ingente numero di imbarcazioni e di servizi, rispetto ai precedenti voli transoceanici svolti da singoli aerei, avrebbe potuto sminuire l'impresa che si accingeva a compiere.

A Londonderry, nel ristretto ambito militare italiano, non mancò anche un piccolo incidente diplomatico: gli addetti militari dell'Esercito e della Marina, dopo essersi presentati in abiti borghesi alla cerimonia di arrivo della crociera, andarono via prima che se ne fosse andato il generale Balbo. Valle segnalò prontamente l'accaduto a Sirianni e Gazzera, ministri della Regia Marina e della Guerra, che telegrafarono immediatamente le

---

<sup>97</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociadeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>98</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f.62 Amsterdam-Londonderry.

proprie scuse al ministro dell'Aeronautica. Balbo, raggiunto per la cena anche dall'ambasciatore italiano a Londra Dino Grandi, li rassicurò nella sua risposta.

In Italia, intanto, alle 19:30 ci fu il secondo appuntamento radiofonico con Corrado Zoli che, illustrando la rotta percorsa, ne descrisse anche i paesaggi naturali sorvolati, le pareti rocciose della costa orientale dell'Inghilterra e l'incontro con particolari insediamenti umani, come il promontorio di Flamborough Head con la torre bianca circolare del suo faro, la terra pianeggiante e cosparsa di laghi che si stendeva a ponente di Glasgow e l'arrivo nell'isola irlandese<sup>99</sup>.

Il giorno seguente, lunedì 3 luglio, a prescindere dai ritardi domenicali, lo stormo non poté partire per una segnalata profonda zona di depressione che si era formata sulla Groenlandia meridionale che provocava un vento fortissimo proprio attorno a Reykjavik. La mattina fu quindi impegnata con visite turistiche e una serie di ispezioni ai velivoli, mentre nel pomeriggio gli equipaggi ricevettero la visita del vescovo.

Anche il successivo 4 luglio i bollettini confermarono il perdurare di condizioni meteo non idonee, costringendo gli equipaggi ad un altro giorno di attesa.

Ad Amsterdam, intanto, si svolsero i solenni funerali del sergente Quintavalle. La salma, dopo la celebrazione, fu trasferita a Rotterdam per l'imbarco sul piroscafo *Ronchi* che l'avrebbe riportata in Italia.

Nei giorni di permanenza in Irlanda, i quotidiani italiani fornirono servizi sia sul precedente arrivo ad Amsterdam sia per quello di Londonderry. Il «Corriere della Sera» dedicò ad entrambi gli ammaraggi la prima pagina e altre due pagine interne. Anche il giorno 4, nonostante non vi fu alcuno spostamento ma solo una condizioni di attesa, alla crociera fu dedicata la prima e tre pagine interne del quotidiano nazionale. Che si volasse o si rimanesse ancorati ai gavitelli poco importava: l'alimentazione del potere carismatico necessitava comunque una comunicazione degli avvenimenti costante nel tempo, con riferimento a Balbo e alla guida di Mussolini; gli italiani dovevano, evidentemente, continuare ad essere forniti di letture leggere.

### 3.2.c. 5 luglio 1933: Londonderry-Reykjavik

Il *Portolano Aereo* indicò la rotta prevista per raggiungere Reykjavik attraverso la penisola di Inishowen, prima di puntare verso l'Islanda. Raggiunta l'isola, gli idrovolanti avrebbero sorvolato Rey Kjanes e, quindi, Reykjavik<sup>100</sup>.

Alle 10:30 locali iniziarono gli imbarchi a Londonderry. Fu calcolato, in funzione del carburante e dell'olio imbarcati, un carico approssimativo di 2935 kg per ciascun idrovolante<sup>101</sup>.

Lungo la rotta furono dislocate tre Baleniere, la "A", la "B" e la "C", posizionate a intervalli di 340 km circa, ovvero un'ora e mezza stimata di volo. Una quarta imbarcazione, la Baleniera "D", invece, fu posizionata a 150 km di distanza dal punto di arrivo, in direzione della Groenlandia.

---

<sup>99</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

<sup>100</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b.3, f. 32, Portolano Aereo.

<sup>101</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.





Immagine n. 7: piantina con la rotta da Londonderry a Reykjavik con l'indicazione delle posizioni assunte dalle imbarcazioni di supporto alla crociera aerea. (Elaborazione Edoardo Grassia).

Alle 11:15 locali, 13:15 italiane, iniziarono i decolli. Dopo le prime tre ore di volo svolte con buone condizioni meteorologiche la Squadra Atlantica incontrò una densa nebbia. Balbo, preoccupato, ordinò che i velivoli si distanziassero tra loro<sup>102</sup>. Alle 13:25 passarono sopra la prima baleniera, alle 15:44 nei pressi della seconda e alle 16:40 fu sorvolata la terza. A causa della scarsa visibilità il passaggio degli idro sulle imbarcazioni fu segnalato via radio in funzione di radiofaro.

La scarsa visibilità, inoltre, creò problemi di avvistamento anche tra gli idrovolanti che, talvolta, oltre a quello visivo, persero anche il contatto radio generando preoccupazione. Alle 16.23 l'I-RANI, della "verde stellata", contattò l'I-LONG, capo squadriglia della "verde cerchiata" perché il suo capo squadriglia I-BIAN non rispondeva. Erano momenti di grande tensione per tutti, tanto in volo, quanto a terra. Alle 16:45 anche l'I-

LONG segnalò analogo problema a Balbo: «usciti dalla nebbia vedo un solo sezionario». Fortunatamente, subito dopo, lo stesso Longo comunicò all'I-BALB che la settima e l'ottava squadriglia avevano superato la Baleniera "C" al completo<sup>103</sup>.

Alle 17:48 fu avvistata Reykjavik. Alle 18:00 iniziarono gli ammaraggi. Il mare era mosso per cui i rifornimenti furono rinviati all'indomani. Balbo ordinò via radio, poco prima dell'arrivo, che avrebbero dovuto sbarcare i soli comandanti di squadriglia. I restanti comandanti di apparecchio ricevettero l'ordine di restare a bordo con gli specialisti per una ispezione ai materiali. In questa tappa furono svolte anche le manutenzioni straordinarie dei motori a cura dei motoristi della Isotta Fraschini appositamente inviati nella capitale islandese<sup>104</sup>.

Dopo lo sbarco tutti gli equipaggi, raggiunsero l'Hotel Borg. Balbo, ricevuto dal consigliere di legazione Tommasi e dal capitano Altomare, comandante della base di Reykjavik, fu accompagnato all'incontro con il primo ministro islandese e con le principali autorità locali.

<sup>102</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieradeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>103</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieradeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>104</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

In questo scalo i “postini atlantici” sbarcarono un consistente quantitativo di posta. Tutti i piloti avevano un loro sacco contenente da un minimo di 22 plichi, quelli di Calò Carducci e di Leone, ad un massimo di 168, quello di Balbo<sup>105</sup>.

Fu così compiuta la prima parte del sorvolo atlantico. Mancava ora la tappa più difficile, che avrebbe permesso di raggiungere le coste del continente nordamericano. Mentre gli idrovolanti venivano ancorati ai rispettivi gavittelli, le imbarcazioni di supporto si mossero in navigazione per prendere la posizione assegnata nell’oceano. Solo la nave *Alice*, che già stazionava a Cartwright, non si mosse. Da questa, con il *Caproncino* che aveva imbarcato, il tenente colonnello Barba poté svolgere dei sorvoli sia sul ghiaccio alla deriva sia sui banchi di nebbia nel Canale di Davis, e segnalare al comando della squadra atlantica la situazione nella zona di arrivo.

In Italia, alle 21.15, per tutti coloro che poterono mettersi all’ascolto della radio, nelle case o nei bar, la voce di Corrado Zoli, Presidente della Società Geografica Italiana già conosciuto dal pubblico per la sua partecipazione all’esperienza fiumana con D’Annunzio e per il suo precedente incarico di Governatore dell’Eritrea, iniziò ad assumere i caratteri della consuetudine. Diversamente dalle precedenti due puntate, per la descrizione dell’odierno volo Zoli si concentrò e si dilungò molto sul carattere dell’impresa aerea, specificando accuratamente che non si trattava di un raid di un singolo pilota o di una gara di velocità o di un esercizio sportivo e molte pagine del suo discorso furono quindi dedicate all’idrovolante S.55 X «il più perfetto del mondo». Solo in conclusione dedicò poche righe all’Islanda e alla sua capitale<sup>106</sup>.

Il giorno 11, sin dalle 04:00, iniziarono i contatti radio per le indicazioni meteo, ma dalla base di Julianehaab in Groenlandia, il principale posto di osservazione per i bollettini di questa tappa, non riuscirono a comunicare i “presagi”. Dalle baleniere dislocate lungo la rotta, invece, furono segnalate le condizioni rilevabili sul momento: mare poco mosso. Solo la Baleniera “C” comunicò possibili difficoltà di ammaraggio nel suo settore. Alle 6:26 il radio faro italiano di Reykjavik trasmise: «qtc [ho telegrammi per voi] dd et qap [rimanete in ascolto] apparecchi che devono partire»<sup>107</sup>. Avevano probabilmente ricevuto le indicazioni del prof. Bauman indicanti buone condizioni meteo di decollo e gli equipaggi iniziarono a prepararsi. Dalla base di Reykjavik si unirono ai trasvolatori il maggiore ingegnere Pezzani, imbarcato sull’I-BALB, il tenente Corsini, sull’I-LEON, il sottotenente Chiodi, sull’I-LONG, e il 1° aviere montatore Landi sull’I-MARI.

Balbo, dopo aver deciso per la partenza, come norma, staccò per primo dal gavittello, ma la manovra fallì. Alle 7:06 l’I-BALB, in difficoltà, comunicò al radio faro italiano a Reykjavik: «Non sono riuscito a decollare stop mandateci un rimorchio stop partenza sospesa». L’ordine fu tempestivamente ritrasmesso: «a tutti apparecchi della crociera la partenza è sospesa. Balbo»<sup>108</sup>. Considerate le indicazioni meteo di Bauman e il fatto che non vi fu alcuna segnalazione di guasti meccanici, di sostituzione di componenti o di manutenzione resa necessaria sull’idrovolante del ministro, occorre considerare che la mancata partenza sia stata determinata dall’errore umano nella manovra di decollo.

---

<sup>105</sup> Cfr. C. S. Cerutti, *La Crociera Nord-Atlantica. Francobolli, timbri e posta*, cit., e L. Restaino, *Esposizione filatelica nazionale di qualificazione*, cit.

<sup>106</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

<sup>107</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell’I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocierradeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>108</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell’I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocierradeldecennale.it/diariodibordo>.

Con la sola esclusione del giorno 9 luglio, dove alla crociera atlantica furono dedicate solo due pagine interne, dal 5 all'11 luglio 1933, anche nei giorni in cui non si volò in attesa di un tempo favorevole, il «Corriere della Sera» presentò ai lettori gli avvenimenti degli idro dedicandovi sempre uno spazio in prima pagina.

### 3.2.d 12 luglio 1933: Reykjavik – Cartwright

Oltre alle relazioni e alle varie indicazioni emerse dai trasvolatori oceanici durante il congresso internazionale svolto a Roma l'anno precedente, importanti suggerimenti per lo svolgimento di questa tappa giunsero dal Canada. Il 17 febbraio 1933 il Consolato Generale d'Italia a Ottawa scrisse al gabinetto del Ministero degli Affari Esteri italiano, che lo girò prontamente a Balbo, un'importante promemoria riservatissimo sulla rotta che avrebbe percorso la crociera italiana. In esso si fece particolare riferimento alle notizie acquisite dalle autorità aeronautiche canadesi per il tratto di volo dalle coste della Groenlandia verso la costa del Labrador, fino a Cartwright e a Red Bay. Secondo le autorità canadesi tali coste erano scarsamente conosciute, quasi disabitate, e non visitate che raramente da battelli di pescherecci. La colonia inglese di Terranova, inoltre, non disponeva di servizi aerei e quindi non era in grado di poter supportare ammaraggi di emergenza eventualmente necessari. Le autorità aeronautiche canadesi, infine, misero in guardia anche sul fatto che l'estremità meridionale della penisola groenlandese era pericolosissima da attraversare in volo nel periodo da maggio fino a buona parte di luglio a causa di fitte nebbie. Il tratto di oceano dalle coste della Groenlandia fino a Cartwright era chiuso alla navigazione fino alla metà di luglio e dopo tale data era comunque proibitivo per via dei ghiacci flottanti fino al mese di agosto. La zona compresa tra il Labrador e la Groenlandia era stata fatta oggetto di soli due rilievi aerei, uno nel 1921 con tre aerei americani e uno nel 1929 dal velivolo tedesco di von Gronau. Le autorità aeronautiche canadesi, in definitiva, sconsigliavano il passaggio aereo nelle zone indicate nel periodo da maggio a giugno consigliandolo tra la fine di luglio e agosto. Le stesse indicavano, anche nel periodo consigliato, di evitare l'amaraggio lungo le coste del Labrador, prive di rilevamenti meteo aggiornati e sempre soggette alla presenza di ghiacci fluttuanti. Il generale canadese Mc Naughton che originò il documento, non sconsigliò, comunque, la realizzazione di questa importante impresa<sup>109</sup>, consapevole, riteniamo, che i paesi nordamericani sarebbero stati i primi a beneficiare dell'esperienza aerea italiana.

Di enorme importanza per lo svolgimento della tappa fu il lavoro svolto dalle baleniere distribuite lungo il percorso: le Baleniere "A", "B", "C" e "D", competenti per la prima parte del volo, furono assegnate in quadranti tra Reykjavik e le coste della Groenlandia, con la "C" e la "D" in linea con la rotta aerea svolgendo la funzione di radiofaro e la "A" e la "B" poste fuori rotta rispettivamente a nord e a sud della stessa pronte ad intervenire nel caso in cui qualche idrovolante avesse perso il proprio orientamento. Immediatamente a sud della punta meridionale della stessa Groenlandia, dove c'era anche la base di Julianehaab, furono collocate le Baleniere "E" e "F", mentre nel tratto finale, tra la Groenlandia e Cartwright, furono posizionate le baleniere "G" e "H"<sup>110</sup>.

---

<sup>109</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, promemoria dell'11 marzo 1935, non firmato.

<sup>110</sup> Dati ricavati dalla documentazione in USMM, b. 1729, Crociera del decennale. Rapporto di navigazione del gruppo "Balilla" e b. 2295, Relazione Crociera Atlantica.

Al decollo da Reykjavik ciascun idro imbarcò carichi approssimativi per 2825 kg<sup>111</sup> per un volo che diresse prima verso Grotta, poi su Skagi e quindi, dopo circa 2300 km sull'oceano Atlantico, per giungere infine a Cartwright<sup>112</sup>.

Poco prima delle 6 del mattino le baleniere iniziarono a comunicare le condizioni meteorologiche rilevate. Prima la "D", a seguire la "C", la "G", l'"H" e la "D" segnarono tutte al radiofaro di Reykjavik buone condizioni di volo e di ammaraggio. Alle 07:08 Reykjavik, nella comunicazione di ritorno alle imbarcazioni, indicò di iniziare l'attività di radiofaro: tutti gli idro erano infatti partiti<sup>113</sup>.

Il volo fu caratterizzato, almeno per la prima metà, da un'intensa nebbia e da nuvolosità. La tensione generata dalle condizioni meteo traspare anche dai radiomessaggi di Balbo con continue richieste di aggiornamenti sulle condizioni del tempo cui gli idro andavano incontro.

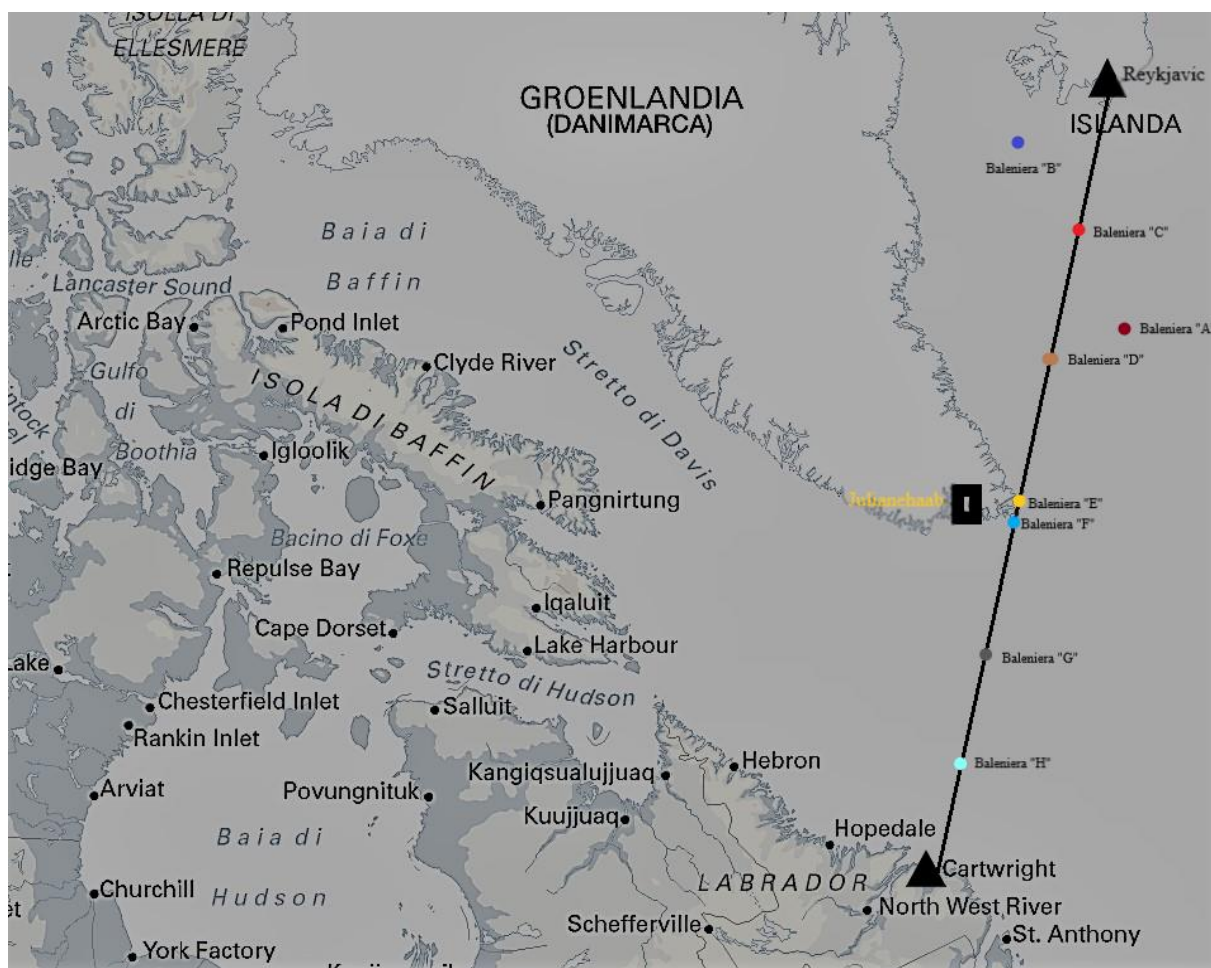


Immagine n. 8: piantina con la rotta da Reykjavik a Cartwright con l'indicazione delle posizioni assunte dalle imbarcazioni di supporto alla crociera aerea. (Elaborazione Edoardo Grassia).

<sup>111</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

<sup>112</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b.3, f. 32, Portolano Aereo.

<sup>113</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieradeldecennale.it/diariodibordo>.

L'andamento della più difficile tappa di questa seconda crociera aerea fu raccontato anche dai diversi protagonisti, soprattutto Balbo e Cupini. Entrambi, nei loro testi, hanno descritto i difficili momenti, la nebbia incontrata e i progressivi passaggi sopra le singole baleniere. Proprio per questi ultimi, però, mancarono di fornire indicazioni maggiormente dettagliate che abbiamo ritenuto opportuno rilevare negli scritti di chi svolse la funzione di rilevamento del passaggio degli S.55 X. L'interesse per questo particolare deriva dal fatto che esso è in grado di certificare il sorvolo transoceanico e se esso abbia effettivamente posseduto le caratteristiche di un volo di massa.

Al proposito, il comandante del Gruppo Balilla Della Campana, nel settembre 1933, al rientro dalla missione, riportò la sua esperienza in una relazione che proporremo integralmente perché riteniamo essere una importante testimonianza sull'andamento generale della tappa e per via di alcuni avvenimenti che videro protagonista l'I-BALB e l'I-PELL<sup>114</sup>.

Alle 10:15 (ora TMG, ndr) del 12 luglio gli apparecchi decollano da Reykjavik ma il decollo avvenne si può dire successivamente apparecchio per apparecchio perché fu necessario rimorchiarli ad uno ad uno fuori dal canalone per evitare l'inconveniente del decollo con vento di traverso. Alle 10:35 fu intercettato il radio che annunciava la partenza della Squadra Aerea e con circolare fu ordinato l'inizio della fase di volo (in precedenza le imbarcazioni si trovavano in una fase di "veglia", ndr) per le ore 11.00.

Il servizio bollettini fase di volo, radiofari, ecc. iniziò così alle 11:00 in modo assoluto mente perfetto.

Il volo si svolse nelle prime ore in mezzo a nuvole e frequenti nebbie che obbligarono la squadra a mantenersi in quota di circa 600 metri. Il vento era normalmente, lungo tutta la rotta, proveniente da nord-ovest e in alcune posizioni raggiungeva velocità di circa 40 km orari.

Il Balilla intercettò alcuni segnali lanciati da I-BALB agli apparecchi per correzioni di rotta sulle baleniere E (San Sebastiano, ndr) ed F (Millelire, ndr) successivamente.

Lo scarto verso sud dovuto al vento si accentuò man mano, e le correzioni che gli aerei apportarono alla rotta basandosi sui radiofari delle navi raggiunse verso il Balilla valori di circa 15°.

Julianehaab frattanto poteva lanciare su 750 (radiofrequenza, ndr) al Balilla qualche presagio che venne immediatamente rilanciato su 840 (radiofrequenza, ndr) all'I-BALB ed a tutti gli aerei in volo.

Anche l'Alice trasmise su 750 al Balilla due bollettini compilati in base alle osservazioni fatte in volo dal colonnello Barba a mezzo del CA-100 (Caproncino) che era stato trasportato a Cartwright per questo scopo a mezzo dell'Alice.

Detti bollettini furono trasmessi dal Balilla su 840 ad I-BALB e quello delle 16:00 informava la Squadra che per 60 miglia da Cartwright la visibilità era buona e l'ammarraggio possibile.

Dopo aver illustrato le comunicazioni intercorse, Della Campana descrisse le azioni di avvistamento svolte dalle imbarcazioni:

La Baleniera E avvistò solo qualche velivolo, il Millelire (F) ne avvistò 23.

Alle 16:17 passò sul Balilla (G) il primo apparecchio (I-QUES), ed in 15 minuti passarono tutti gli aerei della 1<sup>a</sup> squadriglia (nera): soltanto uno non passò in vista ma ne fu intercettato il nominativo R.T. lanciato al Balilla e si trattava di I-BALB o di I-PELL.

Successivamente tutti gli altri aerei passarono sopra il Balilla e confermarono il loro passaggio con lancio del nominativo R.T..

---

<sup>114</sup> Occorre evidenziare che le risultanze dello scritto di Della Campana non trovano riscontro nei *Quaderni di Stazione* contenente le comunicazioni radio ricevute/inviolate dall'I-RECA e quelle dell'I-NANN.

L'ultima Squadriglia (verde) passò alle 18:50.

Complessivamente il passaggio durò 2h 30'; i grandi distacchi fra squadriglie di apparecchi furono dovuti sia alla partenza frazionata sia alla navigazione svolta per alcune ore in nebbia nella prima parte della tappa.

Millelire e San Sebastiano alle 18.30, giusto le norme emanate, avendo contato un apparecchio di meno, chiesero di dirigere alla ricerca. Il Balilla, pur avendo avvistato 23 apparecchi, poté assicurare che il 24° era stato numerose volte intercettato e che si trattava di I-BALB o di I-PELL.

Fu ordinato perciò a tutti di attendere sulle posizioni.

Ogni passaggio venne segnalato al Biglieri ed all'Alice.

Il Biglieri (H) a suo tempo diede notizia dei passaggi sia all'Alice che al Balilla.

Avuto conferma dell'avvistamento di I-BALB e I-PELL da parte del Biglieri, fu confermato che tutta la squadra era in volo.

Alle ore 21:00 (TMG, ndr) la Squadra al completo ammarò felicemente a Cartwright.

Alle 22:00 (TMG, ndr) fu diramato l'ordine di rientro a Saint Johns per tutte le unità escluso il Biglieri che diresse verso lo stretto di Belle Isle ed il San Sebastiano che diresse verso Julianehaab. Il Biglieri doveva costituire stazione meteo e radiofaro nello Stretto di Belle Isle per la tappa Cartwright-Shediac, e il San Sebastiano doveva tentare l'imbarco del prof. Bauman e personale della stazione meteo principale di Julianehaab<sup>115</sup>.

Il primo dato di interesse è il mancato passaggio o alla mancata identificazione dei velivoli italiani da parte delle imbarcazioni poste lungo la rotta. Il *San Sebastiano* riuscì ad identificare visivamente «solo qualche» idrovolante; il *Millelire* ne avvistò ventitré sui ventiquattro totali; il *Balilla* non identificò un idro e non riuscì a certificare se il mancante fosse l'I-BALB o l'I-PELL. Le tre imbarcazioni erano rispettivamente le baleniere “E”, “F” e “G”, ovvero quelle che avrebbero dovuto seguire i velivoli italiani nel tratto più difficile nel passaggio a sud della Groenlandia fino al *Biglieri*, che avrebbe seguito la restante parte di volo fino l'arrivo a Cartwright. Questa mancata identificazione visiva dei velivoli, che può trovare giustificazione della nebbia o nella nuvolosità, considerata anche la deriva cui furono soggetti, apre anche all'ipotesi che gli idrovolanti non abbiano percorso la stessa rotta. Alcuni, quelli identificati dalle baleniere, volarono secondo le traiettorie stabilite, altri, invece, percorso rotte parallela, ma comunque disgiunte.

Un secondo e più importante elemento che emerge dalla relazione de Comandante del Gruppo Balilla riguarda l'arco temporale di passaggio dei velivoli sul *Balilla*: due ore e mezza.

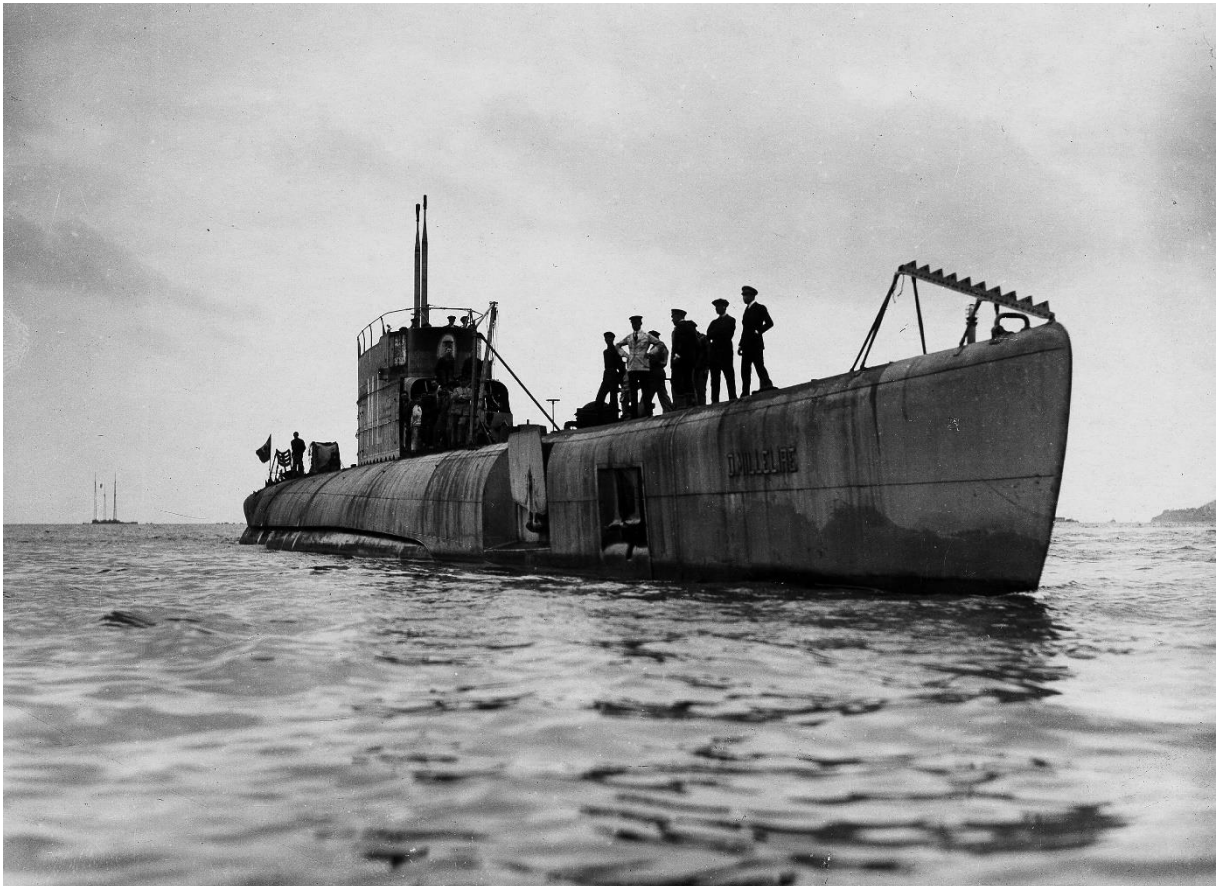
Fu lo stesso Della Campana, nella relazione, a fornire la giustificazione di questa ampia frammentazione della Seconda Squadra Atlantica indicandone le cause nelle partenze frazionate da Reykjavik, confermate anche dalle comunicazioni radiotelegrafiche<sup>116</sup>, e per la nebbia che accompagnò la navigazione per alcune ore nella prima parte della tappa.

---

<sup>115</sup> USMM, b. 1729, Crociera del decennale. Rapporto di navigazione del gruppo “Balilla”, Relazione sulle missioni di scorta aerea compiute dal Gruppo Balilla per le trasvolate oceaniche della 2^ Squadriglia Atlantica, fgl. prot. 700 del 7 settembre 1933.

<sup>116</sup> Il radiofaro di Reykjavik comunicò la partenza dell'ottava e ultima squadriglia alle 9,26, due ore dopo la partenza dell'I-BALB, Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieralddecennale.it/diariodibordo>.





Fotografia n. 31: il sommergibile *Domenico Millelire* alle prove. Si notano i periscopi alzati. Sommergibile oceanico (MI) cl. "Balilla" (Cantiere Odero Terni, La Spezia) Varato il 19 settembre 1927, fu collocato in disarmo dal 15 aprile 1941 e impiegato come deposito combustibili liquidi. Trovato affondato a Palermo a fine guerra - recuperato il 28 febbraio 1946. (Fonte: Fototeca Ufficio Storico Stato Maggiore Marina).

Il dato, al di là delle giustificazioni, fa comunque vacillare, se non cadere completamente, l'immagine di un volo compatto di massa di ventiquattro idrovolanti sull'Atlantico settentrionale e diretti verso un unico obiettivo, così come era stato pensato dal ministro<sup>117</sup> e realizzato nelle tappe precedenti. Ventiquattro idrovolanti che volarono in formazione compatta tra le due sponde dell'Atlantico fu la falsa immagine proposta, attraverso testi e disegni, dal complesso comunicativo e fatta propria dall'immaginario collettivo italiano e internazionale.

Con riferimento alle cause di questo diradato volo, indicate nelle partenze frazionate, occorre rilevare come tale procedura non tenne conto di quanto prescritto dagli *Ordini di massima*. Secondo tali disposizioni ogni partenza avrebbe dovuto essere seguita da un volo circolare per compattare la formazione aerea e solo in caso di tappe ove era prevista nebbia, il decollo di ogni squadriglia sarebbe dovuto avvenire non prima di tre minuti dopo il decollo della squadriglia precedente, abolendo il volo circolare di compattazione<sup>118</sup>.

<sup>117</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussione della Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1924-1928 Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, pp. 8874 e ss. I. Balbo, *L'aeronautica italiana: realizzazioni e propositi*. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati sul bilancio dell'aeronautica nella tornata del 23 marzo 1928.

<sup>118</sup> USAM, Raid e crociere, b. 3, f. 23, *Ordini di massima*.

Appare evidente che questa norma procedurale, secondo cui tra la prima e l'ultima squadriglia sarebbe dovuto esserci un distacco alla partenza di circa mezz'ora, non fornisce giustificazione ad un intervallo di due ore e mezzo. Tali ritardi, riteniamo, vadano imputati alla mancata organizzazione dell'intera procedura di decollo dalla base islandese, proprio quella dove avrebbe dovuto esserci maggior cura prima del salto sui ghiacci fluttuanti dell'oceano.

La necessità avuta a Reykjavik di portare a rimorchio ogni idrovolante in mare aperto, dove decollarono in maniera non coordinata con la propria squadriglia, e dove le squadriglie non poterono coordinarsi tra loro, fu un grave errore di gestione. Anche in assenza totale di nebbia, che indubbiamente accentuò il problema, difficilmente si sarebbero potute applicare le previste procedure perché i primi aerei trasportati in mare aperto e decollati avrebbero dovuto attendere tempi troppo lunghi, e consumato troppa benzina e olio, in attesa del trasporto e decollo degli idro dell'ultima squadriglia.

La tappa Reykjavik-Cartwright, la più difficoltosa della crociera e quella che consentì di unire i due continenti fu, quindi, una combinazione di un volo per squadriglie composte da tre idrovolanti con altri singoli velivoli che, non avvistati dalle baleniere lungo il percorso, compirono probabilmente un raid aereo solitario. Sicuramente non fu una crociera di massa sull'Atlantico settentrionale di ventiquattro idrovolanti.

I dati di riferimento forniti da Della Campana indicano, inoltre, anche in 15 minuti il passaggio dei cinque idro<sup>119</sup>, considerato il mancato avvistamento dell'I-BALB o I-PELL, della Squadriglia Nera. Questo ci indica che i velivoli di questa squadriglia viaggiarono, di media, a tre minuti di distanza, un tempo abbastanza ragionevole per un volo compatto, seppur non tutti visibili in formazione con un solo sguardo. Parimenti, però, i dati della Squadriglia Verde Cerchiata di I-LONG, I-CANN e I-CALO che, almeno per alcuni tratti, venne segnalata compatta passando alle 16:36 sulla *San Sebastiano* e della Squadriglia Bianca Stellata i cui componenti I-GIOR, I-NAPO e I-VERC comunicarono alle 17.40 di volare compatti sul *Balilla*<sup>120</sup>, indicano chiaramente che la Verde Cerchiata non volò assieme alla Verde Stellata che la precedeva e la Bianca Stellata non volò assieme alla Bianca Cerchiata che l'avrebbe dovuta seguire.

In esito a tutte queste indicazioni, infine, appare difficile ritenere che alle 21:00 ora TMG, 18:00 locali, la Squadra Atlantica ammarò «al completo» a Cartwright, secondo la conclusione proposta nella relazione del Comandante del Gruppo Balilla.

Gli orari degli ammaraggi furono segnalati anche nelle comunicazioni da e per il Gabinetto del Ministro. Da queste possiamo rilevare che la I Squadriglia ammarò alle 18:55, la II alle 20:00, alle 20:20 giunsero la III e la IV Squadriglia, non ci sono indicazioni orarie di ammaraggio della V e VI Squadriglia, la VII giunse a Cartwright alle 21:15 e l'VIII alle 21:20. Oltre alla mancata comunicazione degli orari di arrivo di due delle otto squadriglie, al Gabaereo non fu comunque indicato se esse giunsero compatte.

Complessivamente, dobbiamo ritenere comunque disatteso il pensiero che Balbo perseguì dal 1928, al di là dei numeri da esso indicati, circa il concetto di “crociera collettive”:

---

<sup>119</sup> Non sappiamo se il documento fa riferimento alla Squadriglia Nera complessiva o ad una delle sue due componenti Nera Stellata e Nera Cerchiata. Se riferita alla Squadriglia Nera complessiva i velivoli erano sei, se il riferimento è ad una delle due componenti il numero di idro era di tre.

<sup>120</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociadeldecennale.it/diariodibordo>.



Io penso quindi, che oggi si devono cercare obiettivi nuovi per la gara d'ardimento, della velocità e della perizia dei nostri volatori non tanto in raid individuali, ma crociere collettive di più squadriglie con non meno di 80 aeroplani destinati a volare insieme per arricchire il nostro personale navigante non soltanto di esperienze preziose di cielo, di clima e di paesi lontani, ma di una pratica necessaria per il volo di massa. Le formazioni serrate da caccia, i gruppi chiusi di apparecchi da ricognizione e da bombardamento, il volo collettivo, in generale, costituiscono un'ottima scuola per il comando, per la disciplina, per formare il carattere degli uomini anche attraverso il pericolo che rappresentano<sup>121</sup>.

Diversa dalla nostra fu l'analisi che fece lo stesso ministro aviatore che dal piroscampo *Alice*, via radio Montecelio, telegrafò il suo comunicato alla Stefani:

[...] gli ammaraggi sono avvenuti per squadriglie distanziate stop questa tappa ha pienamente confermato la mia teoria del volo di massa possibile su ogni percorso e su ogni rotta con uomini come i miei, con macchine all'altezza dei tempi come lo sono indubbiamente i nostri Savoia Marchetti con motori Isotta Fraschini stop<sup>122</sup>.

Pur indicando come «distanziati» gli ammaraggi, intese comunque conferire al volo appena concluso l'applicazione dei caratteri della «sua» teoria di volo massa, non considerando che essa, oltre all'univoca direzione, avrebbe dovuto prevedere la concentrazione dei velivoli in limitate coordinate di spazio aereo e, soprattutto, di tempo. Diversamente da quanto riportò alla stampa, nel quotidiano rapporto al duce Balbo ammise che la formazione fu «molto disgiunta» e che arrivarono in gruppi di tre velivoli, ponendo in evidenza, come per trovare una giustificazione dell'arrivo diradato, che tutti gli idrovolanti portarono a termine il difficile sorvolo dell'oceano Atlantico:

[...] causa decollo e volo nebbia la formazione è stata molto disgiunta ma tutte le squadriglie sono arrivate a Cartwright in strette pattuglie di tre apparecchi stop mentre scrivo ammaro regolarmente il ventiquattresimo [...]<sup>123</sup>

Alle 21:15 italiane, sempre con la voce del Presidente della Società Geografica Italiana, andò in onda il resoconto della tappa<sup>124</sup>. Dopo aver brevemente illustrato il servizio meteorologico, Zoli elogiò il lavoro di preparazione svolto ad Orbetello e descrisse, a grandi linee e con l'utilizzo di alcuni messaggi del generale Balbo, le difficoltà della tappa. Gli italiani poterono anche conoscere alcune descrizioni delle coste groenlandesi e delle cittadine di Julianehaab e Cartwright.

Appena ammarati, come da norma, scesero subito solo i capi equipaggio. I restanti componenti procedettero alla revisione degli idrovolanti, anche con i motoristi inviati in loco dalla Isotta Fraschini<sup>125</sup>, e ai rifornimenti. Per questi ultimi, il consolato di Montreal fece sapere che il Governo di Terranova, per il proprio territorio, aveva firmato il contratto per la fornitura di gasolina e olio lubrificante con la Imperial Oil Company,

---

<sup>121</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussione della Camera dei Deputati, XXVII Legislatura – Sessione 1924-1928 Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, pp. 8874 e ss. I. Balbo, *L'aeronautica italiana: realizzazioni e propositi*. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati sul bilancio dell'aeronautica nella tornata del 23 marzo 1928.

<sup>122</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 64 Reykjavik-Cartwright.

<sup>123</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 64 Reykjavik-Cartwright.

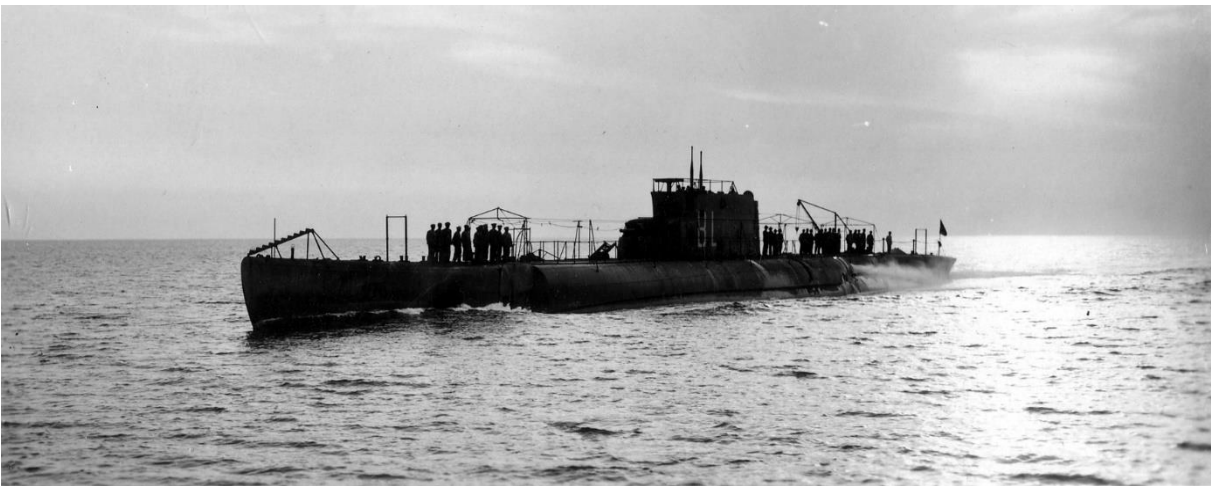
<sup>124</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

<sup>125</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

imponendo di fatto alla spedizione italiana di rifornirsi presso tale società<sup>126</sup>. Questo, per quanto di interesse, conferma che carburante e olio non furono forniti gratuitamente da sponsor.

Anche presso lo scalo nella cittadina della regione di Terranova e Labrador, per quanto luoghi di non elevata densità abitativa, fu svolto il servizio postale degli atlantici. L'impiegato dell'emporio di Cartwright, che fungeva anche da ufficio postale, conservò per parecchi anni la documentazione di accompagnamento dei 6 dispacci italiani, di quello islandese e il foglio d'Irlanda. Questo ci ha consentito di essere oggi in possesso di dati precisi in merito non solo ai dispacci ma anche ai singoli aerogrammi trasportati<sup>127</sup>.

La notizia della partenza per il sorvolo atlantico fu comunicata nella prima pagina delle "Recentissime" del «Corriere della Sera». Lo stesso quotidiano, il seguente giorno 13, dedicò all'arrivo degli idrovolanti a Cartwright tutta la prima, la seconda, la settima e l'ottava pagina, titolando che «Le forti e audaci ali dell'Italia di Mussolini trionfano per la seconda volta dell'Atlantico». Un'intestazione priva del nome di Balbo e della Regia Aeronautica.



Fotografia n. 32: Balilla in navigazione. Sommergibile oceanico (Cantiere Odero Terni, La Spezia). Varato il 20 febbraio 1927, fu posto in disarmo dal 28 aprile 1941. (Fonte: Fototeca Storica Stato Maggiore Marina).

---

<sup>126</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, fgl 936/63 del 3 marzo 1933 del Consolato d'Italia a Montreal.

<sup>127</sup> Per tutto ciò che riguarda il complesso filatelico derivante dalla seconda crociera atlantica si veda C. S. Cerutti, *La Crociera Nord-Atlantica. Francobolli, timbri e posta*, Edizioni de "il Foglio" dell'Unione Filatelica Subalpina, Torino, 1983 e L. Restaino, *Esposizione filatelica nazionale di qualificazione*, Firenze 23 e 24 ottobre 2015, "La Crociera del Decennale: la partecipazione di paesi diversi dall'Italia".

# LA DOMENICA DEL CORRIERE

NEL REGNO ESTERO  
Anno . . . . . L. 15.- L. 40.-  
Semestre . . . . . S.- > 21.-  
Per le inserzioni rivolgersi all'Amministrazione del Corriere della Sera - Via Solferino, 28 - Milano.

Si pubblica a Milano ogni settimana

Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"

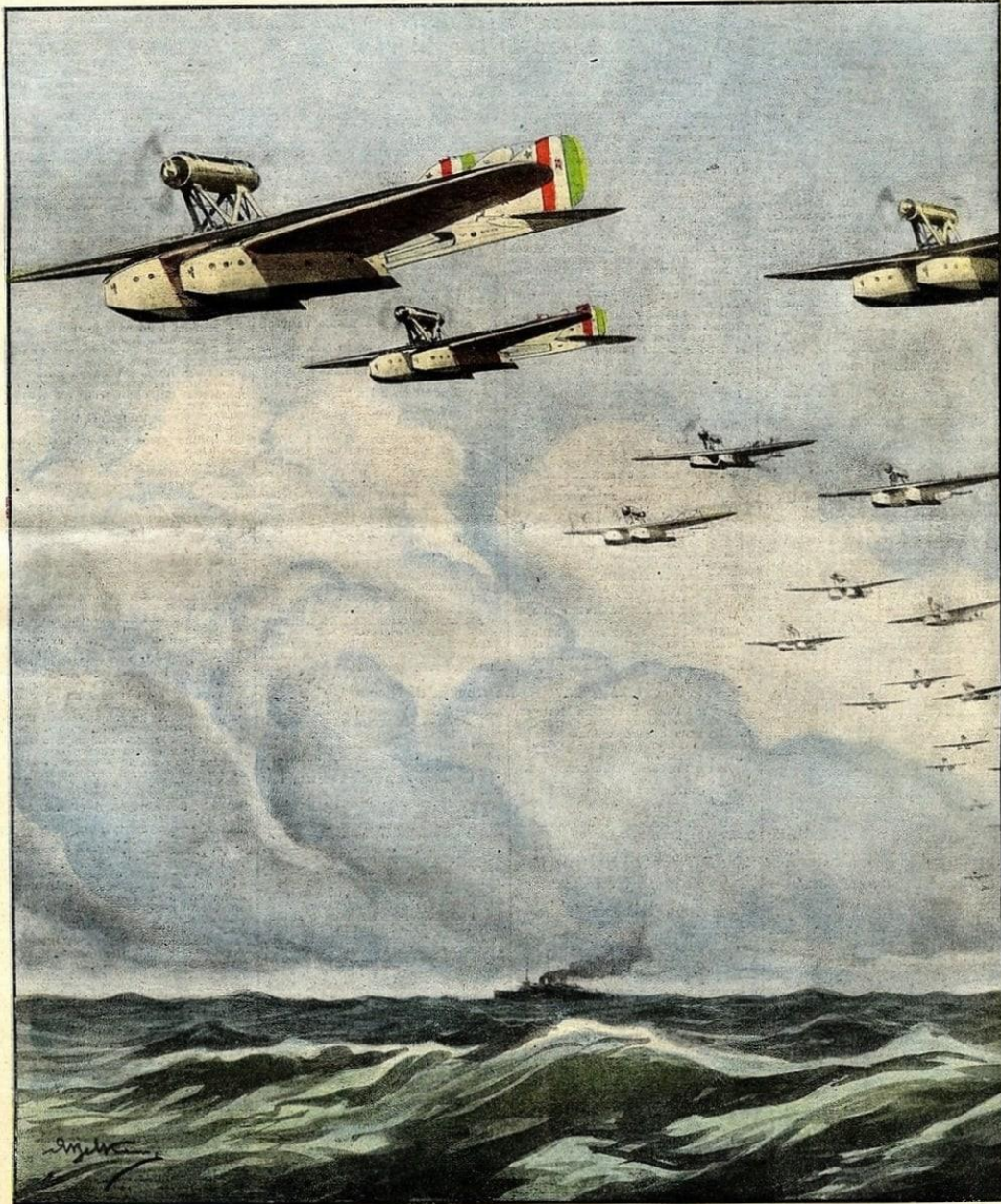
Uffici del giornale:  
Via Solferino, 28 - Milano

Per tutti gli articoli e illustrazioni è riservata la proprietà letteraria e artistica, secondo le leggi e i trattati internazionali.

Anno XXXV - N. 29

16 Luglio 1933 - Anno XI

Centesimi 30 la copia



**L'ARDIMENTOSO STORMO ITALIANO IN VOLO SULL'ATLANTICO**

(Dis. di A. Beltrame - Vedere a pag. 8 e 9 i ritratti di tutti i piloti della Crociera).

Immagine n. 9: «La Domenica del Corriere» del 16 luglio 1933. Chiaro esempio di comunicazione che veicolò il messaggio di sorvolo "in massa" degli S.55 X dell'Atlantico settentrionale. Il questo caso fu Achille Beltrame, storica firma di molte copertine del settimanale, a "compattare" lo «stormo italiano in volo sull'Atlantico». Dopo questa del 16 luglio, anche in occasione dell'edizione della domenica successiva, 23 luglio 1933, «La Domenica del Corriere» ribadì il messaggio di sorvolo "in massa" degli S.55 X dell'Atlantico settentrionale. In questo secondo caso si fa riferimento all'arrivo sulle coste del Labrador e l'immagine indica un arrivo in massa degli idrovolanti italiani che appaiono tutti concentrati in un solo colpo d'occhio. (Collezione privata Edoardo Grassia)





Immagine n. 10: il “volo di massa” fu anche l’elemento rappresentato nelle molte stampe pubblicitarie che furono realizzate dai grafici e dagli artisti futuristi che si dedicarono all’“aeropittura”.

In questo caso Marcello Dudovich realizzò la pubblicità della Savoia-Marchetti, della Isotta Fraschini, della Magneti Marelli e della Stanavo attraverso la “Crociera Aerea del Decennale-1933”.

Oltre alle industrie che fornirono i loro prodotti per la realizzazione dell’impresa aerea, il manifesto, come tutti quelli che utilizzarono lo stesso soggetto, trasmise l’esecuzione di un volo compatto degli S.55 X lungo le rotte “ROMA-CHICAGO e NEW YORK-ROMA. In realtà, nel primo caso gli aerei giunsero non compatti in un arco temporale di due ore e mezza, mentre nella rotta di rientro si divisero in due formazioni di volo. (Crociera Aerea del Decennale, 1933, stampa litografica a colori su carta 140x100 cm. Fonte: © 2018 Fondazione Massimo e Sonia Cirulli).

### 3.2.e 13 luglio: Cartwright-Shediac

Nel programma stilato al 20 marzo 1933 Shediac fu preferita alla Baia delle Sette Isole, all'andata e ad Halifax per il viaggio di ritorno, che erano state precedentemente individuate quali possibili punti di ammaraggio<sup>128</sup>.

Sin dall'arrivo a Cartwright Balbo, sull'*Alice*, poté verificare le idonee condizioni meteo per la ripartenza che fu fissata il successivo giorno 13 luglio. I decolli avvennero tutti tra le 13:35 e le 13:55 TMG con carichi approssimativi di 2935 kg<sup>129</sup>.

La rotta prevede il passaggio per Capo Table, sempre sulla penisola di Terranova, per Capo St. George, all'interno del Golfo di San Lorenzo, per arrivare a Shediac<sup>130</sup> e fu accompagnata dallo spettacolo della banchisa in frantumi e dai numerosi iceberg alla deriva<sup>131</sup>. Della partenza fu avvisato anche il duce. Mussolini, in quei giorni, si occupò della crociera con una insolita preoccupazione tanto dal volersi accertare, tramite il colonnello Martelli Castaldi, se Balbo avesse ricevuto il suo precedente messaggio e, fatto altrettanto inconsueto, chiese al colonnello se quanto comunicato «andava bene»<sup>132</sup>. Il duce si riferiva al telegramma inviato all'arrivo della tappa atlantica, che riprenderemo in seguito, nel quale, memore probabilmente dei clamori e della gloria concessa a Balbo in occasione del sorvolo dell'Atlantico meridionale nel 1931, indicò al suo ministro un preciso atteggiamento: limitare al massimo i festeggiamenti che erano in preparazione in suo onore. Per Mussolini fu, sicuramente, una preoccupazione di primaria importanza tanto che l'ordine fu impartito anche attraverso i canali diplomatici. L'ambasciatore d'Italia a Washington, Augusto Rosso, lo girò anche al suo dipendente consolato di Chicago, prima dell'arrivo degli atlantici<sup>133</sup>.

Appare evidente il fatto che Mussolini si preoccupò, prima ancora del buon esito del volo transoceanico, delle possibili nuove glorie che avrebbe conseguito Balbo. Per limitare nuovi eclatanti momenti di celebrità del suo ministro impartì, quindi, alcune disposizioni, con il dubbio, conoscendo Balbo, della sua effettiva volontà di perseguirle.

Durante il volo verso Shediac, per ordine del ministro e considerate le buone condizioni climatiche, la Seconda Squadra Atlantica poté volare in formazione, con la sola accortezza che le squadriglie si scaglionassero a quote diverse. Proprio per serrare le fila, questa volta, gli aerei di punta diminuirono le proprie velocità in attesa che l'ultima squadriglia capitanata da Longo compattasse<sup>134</sup>. Dopo un volo di circa sette ore gli idro italiani ammararono a Shediac: «[...] naturalmente sbarcano solo i comandanti di squadriglia et si rifornisce subito stop Balbo»<sup>135</sup>.

La base a Shediac fu allestita dal capitano Ernesto Campanelli, già motorista di De Pinedo nel suo volo con il *Gennariello*.

---

<sup>128</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, fgl riservatissimo prot 89 RR del 20 marzo 1933 del ministero aeronautica gabinetto del ministro.

<sup>129</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

<sup>130</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b.3, f. 32, Portolano Aereo.

<sup>131</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 65 Cartwright-Shediac.

<sup>132</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 65 Cartwright-Shediac.

<sup>133</sup> MAE, RDC, Ambasciata Washington, b.40.

<sup>134</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieraedeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>135</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieraedeldecennale.it/diariodibordo>.

Oltre al rifornimento immediato, vi fu l'altrettanto veloce sbarco della posta: 8 dispacci contenenti le 23 raccomandate imbarcate a Orbetello e 2 da Reykjavik<sup>136</sup>.

Il volo da Cartwright a Shediac non fu seguito, come consuetudine, dalla trasmissione radiofonica curata dalla Reale Società Geografica Italiana, ma il suo resoconto fu esposto assieme a quello della tappa successiva per Montreal<sup>137</sup>.

### 3.2.f 14 luglio: Shediac-Montreal

Con un carico complessivo di circa 2480 kg<sup>138</sup> per ciascun idrovolante, la sesta tappa si svolse lungo la rotta in direzione Moncton, Lac-Médantic per raggiungere Montreal<sup>139</sup>.

Gli S.55 X decollarono tra le 13:52 e le 14:38 TMG imbarcando anche Lino Balbo, Nello Quilici, Pio Gardenghi, segretario personale di Balbo e Capo Ufficio Stampa del Ministero, e il maresciallo montatore Bartolucci.

Il volo, nella prima parte, fu caratterizzato da un lieve vento contrario e da una leggera foschia. Successivamente, dopo la scomparsa della foschia, gli idro volarono su ampie distese di foreste la cui bellezza colpì anche da Balbo, tanto che il ministro aviatore le descrisse anche nelle sue comunicazioni per il Capo di Gabinetto<sup>140</sup>.

Poco prima di ammarare il ministro ordinò che dopo l'attracco ai gavitelli, ciascun velivolo fosse ispezionato dal maggiore Pezzani<sup>141</sup>. La crociera si stava avvicinando ai due momenti di maggior valore simbolico costituiti dagli arrivi a Chicago e a New York e tutto sarebbe dovuto funzionare al meglio.

Presso lo scalo di Montreal, dove l'ancoraggio dei velivoli fu disposto sul fiume San Lorenzo, tredici dei ventiquattro idrovolanti sbarcarono gli altrettanti dispacci formati ognuno da una o due raccomandate. Solo l'I-BALB, con il suo carico di 38 buste, portò con sé un maggior numero di raccomandate provenienti dall'Italia, dalla Libia, dall'Egeo e le tre buste da Reykjavik<sup>142</sup>.

L'arrivo a Montreal fu accolto da una buona partecipazione di pubblico che attese l'arrivo degli idrovolanti italiani sulla riva del fiume, ma non fu un coinvolgimento completamente spontaneo. I cittadini canadesi che si adoperarono in un non meglio «specificato servizio prestato», inviarono, successivamente, al tenente colonnello Sbernadori, addetto aeronautico a Washington, la richiesta di concessione di decorazioni per quanto avevano svolto<sup>143</sup>. Sembrerebbe che il mito delle facili onorificenze concesse dal fascismo fosse noto anche in Canada così come l'onorificenza, e non il desiderio di rendere omaggio, costituì la motivazione di parte del pubblico accorso all'arrivo dei trasvolatori.

---

<sup>136</sup> Cfr. C. S. Cerutti, *La Crociera Nord-Atlantica. Francobolli, timbri e posta*, cit., e L. Restaino, *Esposizione filatelica nazionale di qualificazione*, cit.

<sup>137</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

<sup>138</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

<sup>139</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b.3, f. 32, Portolano Aereo.

<sup>140</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 66 Shediac-Montreal.

<sup>141</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieradeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>142</sup> Cfr. C. S. Cerutti, *La Crociera Nord-Atlantica. Francobolli, timbri e posta*, cit., e L. Restaino, *Esposizione filatelica nazionale di qualificazione*, cit.

<sup>143</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Parte Generale, tele 3093-547 del 10 agosto 1933 dell'Ambasciata d'Italia.

In Italia, alle 20.15, il Presidente della Società Geografica commentò, in un'unica puntata, le tappe Cartwright-Shediac e il volo per Montreal ai microfoni dell'EIAR<sup>144</sup>. A differenza dei precedenti appuntamenti radiofonici, Zoli si profuse nelle descrizioni geografiche delle regioni e delle città sorvolate, senza porre particolare enfasi sulla figura di Balbo e degli elementi propri della crociera aerea. Nel confronto con i testi delle precedenti trasmissioni, sembrerebbe fosse giunta anche in radio l'indicazione di «limitare i festeggiamenti», ovvero le manifestazioni in gloria di Balbo.

Questa possibilità appare confermata anche dai titoli della stampa. Nella continuità della trattazione della crociera atlantica, il «Corriere della Sera» iniziò a dedicare alla figura del duce una maggiore visibilità: «Le ali forti di Mussolini trionfano per la seconda volta sull'Atlantico», titolò, come accennato, il 13, giorno della traversata. La tappa più difficile era stata portata a termine con successo e giunse, quindi, il momento di legare il nome di Mussolini a questa impresa. Balbo, gli equipaggi, la Seconda Squadra Atlantica o qualsiasi altro riferimento ai protagonisti fu progressivamente eliminato.

Lo stesso quotidiano, il seguente giorno 14 luglio, continuò a mantenere acceso il ricordo dell'importante obiettivo raggiunto il giorno precedente e dedicò cinque pagine al volo di massa. Mussolini, anche in questo caso, fu messo al centro dell'attenzione, quale benediciente dell'impresa: «Il duce esprime a Balbo il più profondo compiacimento per la trasvolata oceanica».

Le notizie diffuse sull'arrivo degli idrovolanti italiani sul continente nordamericano, la cui eco si diffuse sul piano internazionale, risultò funzionale alla figura duce anche per contemporanei avvenimenti che lo stavano ponendo al centro dell'attenzione politica.

La possibilità fornitagli dal volo di massa di diffondere un'immagine di forza del regime, nelle ali trionfanti, e di sua guida paterna verso i cento trasvolatori, gli diedero un ulteriore punto di forza, interna e internazionale, proprio nei giorni immediatamente precedenti a quanto sarebbe avvenuto il giorno 15 a Palazzo Venezia: la firma del Patto a Quattro con Germania, Francia e Gran Bretagna.

### **3.2.g 15 luglio: Montreal-Chicago**

Per la settima tappa, da Montreal a Chicago, gli idrovolanti imbarcarono un carico di 2690 kg<sup>145</sup>. Inizialmente la rotta prevedeva il sorvolo di Wolfe Island, Buffalo, Cleveland e Toledo<sup>146</sup>. Infante, da New York, comunicò consistenti perturbazioni sul lago Ontario e fu quindi prevista la possibilità di una rotta alternativa che invece della direttrice Buffalo-Cleveland percorresse il lato nord dei laghi sulla rotta Toronto-Detroit. Il messaggio, trasmesso alle 15:30 TMG, 9:30 locali, non giunse in tempo prima degli avvenuti decolli, iniziati alle 14:52 TMG. Balbo, che per questa tappa prese a bordo anche l'ambasciatore italiano a Washington, Augusto Rosso, poté acquisire la comunicazione di Infante solo in volo, riservandosi di decidere la rotta da percorrere<sup>147</sup>.

Le indicazioni di condizioni meteo temporalesche continuarono anche successivamente tanto che, sempre dalla base di New York, Infante consigliò di fare rotta distanziandosi di

---

<sup>144</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

<sup>145</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

<sup>146</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b.3, f. 32, Portolano Aereo.

<sup>147</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociereadecennale.it/diariodibordo>.



100 km a Nord del lago di Ontario. Quando Balbo decise, alle 15:50 TMG, che avrebbe seguito le indicazioni suggerite dirigendo quindi a Nord sulla direttrice Toronto-Detroit, le ultime tre squadriglie decollate non riuscirono ad intercettare il messaggio radio a causa della distanza tra gli aerei di testa e quelli di coda e delle difficili e disturbate comunicazioni, e tirarono dritto lungo la rotta prestabilita. Questo, considerato che la variante fu resa necessaria per le avverse condizioni di tempo, comportò un serio pericolo. Fortunatamente non si registrarono incidenti, ma ancora una volta i ventiquattro idrovolanti della crociera di massa non viaggiarono compatti e lungo la medesima rotta.

L'I-BALB alle 18:43 TMG – considerato l'attraversamento di un ulteriore fuso orario – ordinò a tutti gli idro, compresi quelli che stavano percorrendo la rotta diversa dalla sua, di convergere e radunarsi sopra Detroit. Raggiunta la città, però, a causa della foschia, il ministro comunicò che avrebbe proseguito il volo senza attendere. Proprio al passaggio sulla Motor City, lo stormo italiano fu affiancato e scortato fino a Chicago da venti aerei da caccia statunitensi.

L'arrivo a Chicago, però, non poteva essere fatto in maniera disgiunta dai due distinti gruppi. Si sarebbe corso il rischio di non fornire la voluta immagine di volo compatto tra l'Europa e l'America e di annullare, in un sol colpo, tale immagine sapientemente costruita nei giorni precedenti. Considerato il mancato aggancio delle squadriglie a Detroit, alle 20:28 TMG l'I-BALB chiese a l'I-LONG di aumentare i giri per raggiungere la prima parte della formazione. L'ordine fu ribadito, alle 21:45, segno evidente dell'importanza di entrare trionfalmente nei cieli di Chicago. Il distacco delle squadriglie che dovettero attraversare l'area temporalesca, però, non avrebbe mai permesso di compattare la formazione con il solo aumento della velocità e si rese quindi necessario un ampio giro sul lago Michigan da parte dei velivoli di testa, prima di puntare su Chicago<sup>148</sup>.

Anche questa manovra non sembrerebbe aver sortito completamente gli effetti desiderati tanto che alle 22:28 TMG, in prossimità degli ammaraggi, Balbo “lancerà una sveglia”:

circolare serrate sotto stop dirigo su Chicago in vista stop quota 500 stop signori ritardatari si sveglino stop ammarerà per ultima la squadriglia I-GIOR stop appena ormeggiati et cappottati i motori innalzare la bandiera stop i comandanti scendano sulla nave assieme al loro equipaggio completo stop Balbo<sup>149</sup>.

Alle 22:51 TMG, Balbo tramise la sua posizione: era giunto a Chicago.

Gradualmente sbarcarono tutti gli equipaggi e raggiunsero la coperta della nave *Alice* che, partita da Cartwright, aveva anticipato gli idrovolanti. Tutti gli atlantici furono presentati alle autorità e iniziò un vortice di festeggiamenti. Con un corteo di cinquanta automobili i trasvolatori furono portati in visita all'Esposizione Universale, dove restarono per circa un'ora, prima di proseguire per lo stadio *Soldier Field*, gremito per l'occasione.

Lì si tennero i discorsi di rito e il sindaco Kelly comunicò che quella giornata, per decreto del governatore dell'Illinois, sarebbe stata proclamata *Italo Balbo Day*, da celebrare in tutto lo stato.

Il consiglio comunale, parimenti, decise di avanzare la proposta di titolare la Settima Strada di Chicago, che collegava la parte meridionale della città con la fiera, *Balbo*

---

<sup>148</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociadeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>149</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociadeldecennale.it/diariodibordo>.



*Avenue*<sup>150</sup>, quale ringraziamento alla nazione italiana. Presso lo stadio, il ministro aviatore, nel suo discorso, parlò di una missione di amicizia, per portare al popolo degli Stati Uniti il saluto dell'Italia di Mussolini, riprendendo i concetti espressi in Italia all'atto della partenza<sup>151</sup>.

Terminati quelli dei presenti, gli altoparlanti del *Soldier Field* diffusero anche i discorsi trasmessi via radio da città lontane: il Segretario di Stato dell'Esercito Dern parlò da Pittsburgh, da Washington trasmise il Segretario di Stato alla Marina Swanson e, infine, da New York intervenne la trasvolatrice atlantica Amelia Earhart. La sera si concluse all'Hotel Brache dove le signore dell'alta società di Chicago offrirono il pranzo seguito dalla serata danzante.



Fotografia n. 33 il corteo di automobili che portano gli equipaggi italiani a lo stadio Soldier Field di Chicago. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

L'accoglienza ricevuta nella prima tappa statunitense fu effettivamente molto calorosa, soprattutto se comparata con quella olandese e, in parte, con quella "interessata" dei canadesi. All'origine delle festose giornate di Chicago riteniamo possano aver influito diversi fattori. Certamente un peso importante lo ebbe l'aspettativa comune di veder giungere ventiquattro grandi idrovolanti dall'Europa, il cui ammaraggio fu inserito nel più ampio protocollo celebrativo dell'Esposizione Universale. Questo, in particolare,

<sup>150</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

<sup>151</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi

determinò anche una pubblicizzazione dell'evento da parte americana per dare visibilità alla *Century of Progress*. Oltre agli interessati allo specifico arrivo degli equipaggi italiani, quindi, furono coinvolti anche i normali visitatori dell'Expo, in quel giorno numerosi anche per il fatto che si trattò di un sabato.

La presenza di molti americani e il coinvolgimento delle autorità statunitensi, intervenute anche da diverse località lontane dalla capitale dell'Illinois, riteniamo possa essere cercata anche nella favorevole considerazione di cui godeva Mussolini e il fascismo. Il duce, infatti, in quel periodo godeva degli effetti prodotti nei lettori americani dei commenti dei reporter statunitensi inviati in Italia. Già a partire dalla seconda metà degli anni Venti il capo del fascismo, spesso accostato a F. D. Roosevelt, fu indicato come colui che aveva salvato il paese dal bolscevismo e i giornalisti americani, salvo qualche rara eccezione, attraversavano l'Atlantico per intervistarlo, portando un sentimento di ammirazione. Nel giugno 1933, a ridosso della seconda crociera atlantica, si segnalò anche l'arrivo in Italia di Anne O'Hare McCormicker, giornalista del «New York Times» e persona dall'influente posizione politica per le strettissime relazioni con i principali uomini politici americani. Questa, che tra il 1926 e il 1937 incontrò molte volte il duce, firmò numerosi articoli favorevoli al regime italiano e al suo capo che il giornale americano mise in grandissima evidenza<sup>152</sup>. Questa complessiva azione mediatica americana favorevole al duce e al fascismo ebbe sicuramente un effetto favorevole nelle festose accoglienze riservate a Balbo e agli equipaggi, che da Mussolini erano inviati.

Il giorno successivo, domenica, gli equipaggi si recarono nella cattedrale per assistere alla messa e Balbo ricevette anche un telegramma di congratulazioni da parte di Papa Pio XI, inviato dal cardinale Pacelli.

Il tema apostolico interessò anche un'altra particolare circostanza:

Qualche mia uscita fa il giro dei giornali. Così vedo che ha incontrato successo la risposta che ho dato a chi mi chiedeva, durante il ricevimento in municipio, se non ritenessi possibile che presto o tardi il Papa si recasse in America. “A voi”, soggiungeva, “farebbe piacere che il Papa varcasse il mare?” “Neppure per sogno”, ho risposto prendendo molto sul serio la domanda, “ma ritengo che se il Santo Padre si deciderà un giorno a fare un viaggio in America, accetterà di venire in aeroplano con noi”<sup>153</sup>.

In realtà passeranno più di trent'anni prima che un Papa venga portato con un aereo in un viaggio apostolico. Il primo fu Paolo VI, per il suo pellegrinaggio in Terra Santa del 4 gennaio 1964, quando vi fu lo storico incontro a Gerusalemme con il Patriarca ecumenico di Costantinopoli. In quella occasione, il volo fu effettuato da un DC8 dell'Alitalia, con la coda dipinta con i colori della bandiera della Città del Vaticano. Sempre Papa Montini fu il primo a recarsi in aereo negli Stati Uniti d'America, l'anno successivo, in occasione del suo discorso all'assemblea dell'ONU. Un volo, questo verso gli Stati Uniti, che fecero anche Giovanni Paolo II nel 1985 e Benedetto XVI nel 2008. Dopo le prime due esperienze, Papa Montini compirà ulteriori sette voli, raggiungendo così tutti i continenti<sup>154</sup>. Nonostante le parole di Balbo, non fu, chiaramente, la crociera aerea ad aprire il futuro dei viaggi aerei extraeuropei dei pontefici.

Nel pomeriggio, per gli equipaggi italiani giunti a Chicago, vi fu nuova visita all'Esposizione Universale, temporaneamente chiusa al pubblico proprio per loro. La

---

<sup>152</sup> Cfr. M. Canali, *La scoperta dell'Italia. Il fascismo raccontato dai corrispondenti americani*, cit.

<sup>153</sup> I. Balbo, *La centuria alata*, cit., p. 218.

<sup>154</sup> Cfr. A. Guarnieri, *I viaggi dei Papi: da Montini a Francesco*, «la Repubblica», 24 maggio 2014.

giornata si concluse con la cena con la comunità italiana allo Stevens Hotel, oggi Hilton, al quale parteciparono circa 5 mila persone. Balbo, a conclusione della serata, fece l'appello di tutti i trasvolatori, a cominciare dal nome di Ugo Quintavalle, cui risposero “presente” tutti gli equipaggi.

La seconda crociera atlantica e l'Esposizione Universale di Chicago, oltre ad intrecciare le proprie storie a partire del menzionato incontro di Castelluccio con Balbo per stabilire un ammaraggio a Chicago, furono legate anche da un particolare elemento estetico. La struttura del padiglione italiano, più che un omaggio, fu una diretta derivazione della crociera aerea e del suo mezzo: l'idrovolante S.55 X. L'ingresso del padiglione, infatti, si componeva di due elementi: la parte frontale era costituita da un grande monolite centrale, slanciato verso l'alto, che stilizzava il fascio littorio. Questo, nella parte inferiore, era tagliato da due ali molto simili, se non identiche per forma, a quelle dell'idrovolante utilizzato dalla squadra atlantica. Nella parte centrale dell'ingresso, sulle ali, vi era la scritta “ITALIA”.



Immagine n. 11: *The Italian Pavillon*, in *Official Pictures in Color. Chicago 1934* (Century of Progress International Exposition Publications, Crerar Ms 226, Special Collections Research Center, University of Chicago Library, Box 22, Folder 5).

Per la realizzazione estetica del padiglione italiano, in un primo momento, si pensò ad una ambientazione urbanistica veneziana e, successivamente, alla ricostruzione della casa e del chiostro di Colombo a Genova. Le due soluzioni, però, non consideravano che l'edificio della mostra doveva avere un altro carattere: il carattere dell'Italia nuova. Fu quindi bandito un concorso che, d'accordo con il Segretario Nazionale del Sindacato degli Architetti, fu circoscritto ai giovani professionisti. Numerosi furono i partecipanti, tra cui, Enrico Prampolini, Mario Paniconi e Giulio Pediconi. Furono però Adalberto Libera e Mario De Renzi, autori della facciata della Mostra della Rivoluzione Fascista, e Antonio



Valente, autore del Sacrario dei Martiri fascisti nella stessa mostra, ad essere incaricati di costruire il padiglione dell'Italia. L'esecuzione del progetto fu curata da Alessandro Capraro, architetto italiano residente a Chicago, che si sarebbe occupato anche dello smantellamento dell'edificio nel 1935. Quello che Libera, De Renzi e Valente concepirono per la mostra americana fu una sorta di pendant della grande Mostra della Rivoluzione Fascista, inauguratasi nel 1932 nel Palazzo delle Esposizioni di Roma.

Il padiglione per Chicago non fu, come quello, un impianto scenografico applicato ad un edificio preesistente, ma una nuova, raffinata costruzione, chiaramente ispirata alla trasvolata atlantica. L'ala che faceva da coronamento al padiglione alludeva tanto alle recenti imprese aeronautiche che all'arte futurista; il secondo elemento iconico, un enorme fascio littorio stilizzato – di metallo tinto di nero – era talmente astratto da essere quasi irriconoscibile con la lama dell'ascia fatta di vetro e acciaio. I caratteri che componevano la scritta Italia, infine, e parte del grande portale e dei corpi laterali, erano tinteggiati di un rosso acceso<sup>155</sup>.



Immagine n. 12: copertina dell'*Official book of the flight of general Balbo and his Italian air armada to a Century of Progress Chicago 1933*. (Century of Progress International Exposition Publications, Crerar Ms 226, Special Collections Research Center, University of Chicago Library, Box 9, Folder 8).

<sup>155</sup> Cfr. L. Masina, *Vedere l'Italia nelle esposizioni universali del XX secolo: 1900-1958*, Atti della Summer School EXPOSizioni, Educat, Milano 2016, pp. 244-257; cfr. Krasovec L. e Mayer L., *Rappresentazione del razionalismo italiano. Il caso del Century of Progress Chicago 1933-1935*. Key Editore, Vicalvi (FR) 2017.

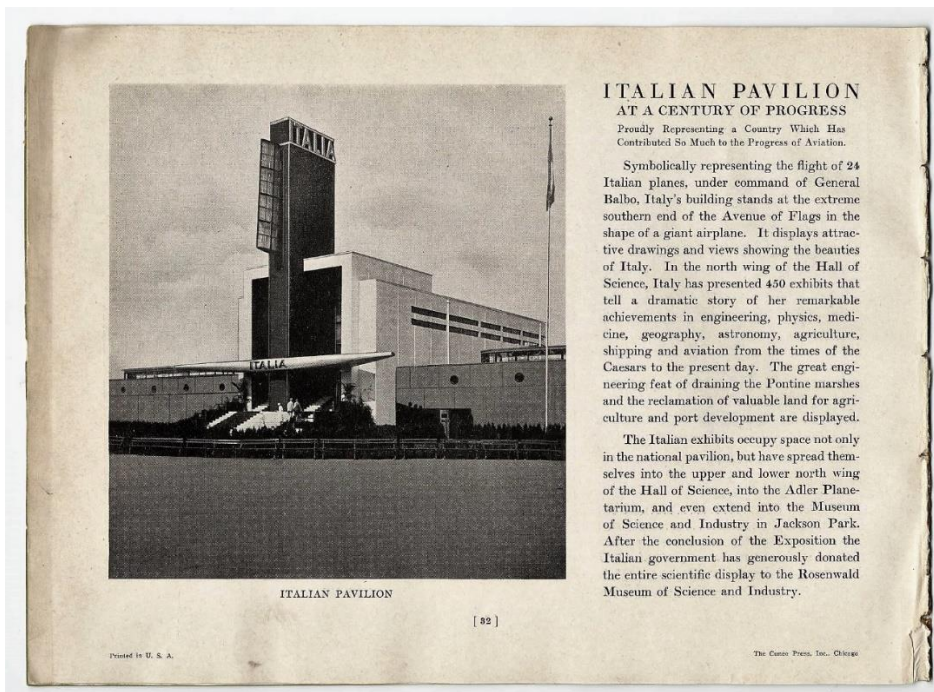


Immagine n. 13: pag. 32 dell'*Official book of the flight of general Balbo and his Italian air armada to a Century of Progress Chicago 1933*. (Century of Progress International Exposition Publications, Crerar Ms 226, Special Collections Research Center, University of Chicago Library, Box 9, Folder 8).

La forma architettonica scelta, quindi, oltre a richiamare l'accostamento tra i due eventi, appare un segno evidente della volontà di rendere memoria del volo di massa a tutti i visitatori che, nei mesi successivi, si fossero recati presso l'esposizione, del fatto che la crociera aerea venne assunta come simbolo della grandezza dell'Italia e del regime fascista all'estero e, infine, della volontà dello stesso regime di legarsi cognitivamente al volo con i caratteri di modernità che esso rappresentava.

Nel proseguo dei festeggiamenti in onore degli atlantici, lunedì 17, dopo l'arrivo del telegramma di congratulazioni del re, fu scoperta la targa della *General Balbo Avenue* e, nel pomeriggio, vi fu la visita al villaggio della comunità dei Sioux. Balbo fu battezzato con il nome di "Aquila volante".

La sera nuovo banchetto a cura del governo statunitense.

Martedì 18 luglio, terzo e ultimo giorno di permanenza a Chicago: nuovo pranzo offerto dalla Marina USA con conseguente cerimonia militare a Fort Sheridan. Lì gli italiani furono portati con un lento corteo con macchine scoperte, reparti a cavallo e motociclette. Lungo la strada, la marcia fu seguita da una imponente folla e da una pioggia di fiori e volantini.

Abbiamo insistito nel dare indicazioni sulle attività di cerimoniale cui il ministro partecipò, per considerare la disattenzione di Balbo alle indicazioni inviate da Mussolini all'arrivo della crociera a Cartwright: limitare al massimo i festeggiamenti. Su tale disattenzione continueremo ad insistere, illustrando come, in realtà, i festeggiamenti furono progressivi e continui, per comprenderne lo specifico valore nella graduale rottura del rapporto tra il ministro aviatore e il Capo del Governo.

Chi limitò sicuramente i festeggiamenti furono le forze navali di supporto che, rimesse in movimento, tra il 17 e il 22 rientrarono nel porto di Saint John. Da lì, successivamente, partirono per posizionarsi lungo le rotte di rientro. Il 26 luglio ciascuna baleniera aveva ormai raggiunto la posizione assegnata per il nuovo volo atlantico in direzione dell'Irlanda.

Il servizio postale presso lo scalo di Chicago comportò operazioni di sbarco più complesse rispetto alle altre stazioni per via della maggiore quantità di lettere: 891 raccomandate dall'Italia e dai suoi possedimenti, 97 dall'Islanda, 289 da Shediac, 201 da Montreal, alle quali vanno aggiunte quelle dall'Olanda, alcune da Cartwright e dalla Germania, una sessantina del "Servizio di Stato", quelle dei podestà, quelle personali dei piloti e qualche altra fuori sacco. Tutta la posta ricevette i timbri di arrivo tra il 15 e il 18 luglio. Dopo lo scarico, il carico dei quattro sacchetti pronti per le tappe del volo di ritorno: 307 lettere per New York, 37 per Shediac, 43 per Shoal Harbor e 220 per Roma<sup>156</sup>.

In Italia, la settima tappa, andò in onda il 16 luglio alle 12.50<sup>157</sup>. L'orario, se paragonato ai momenti tardo pomeridiani delle precedenti puntate, potrebbe apparire insolito, forse non idoneo a catturare un grande pubblico. In realtà fu molto ben pensato. Essendo domenica, gli italiani, usciti dalla messa, e in attesa dell'ora di pranzo, poterono seguire le vicende della crociera aerea a casa o nei luoghi di ascolto comune come i bar. Zoli, nel suo intrattenimento, non fece menzione delle due diverse rotte seguite dagli S.55 X ma si limitò a descrivere le cattive condizioni meteorologiche affrontate, aggiungendo una breve descrizione dei paesaggi sottostanti. Lo stesso cronista, però, fece riferimento ad un particolare di non secondario rilievo: la rotta percorsa dalla crociera italiana era già in uso dalle linee civili di navigazione aerea locali. Questo indicherebbe che gli idrovolanti italiani avrebbe potuto avvalersi dei servizi meteo e telecomunicazioni di normale supporto alle linee locali e non servirsi dei più difficili canali che facevano capo al tenente colonnello Infante, trasmettente da New York. Questo avrebbe evitato il rischio che i ritardi e le scarse o disturbate comunicazioni mettessero in grave pericolo i velivoli italiani.

Corrado Zoli, intrattenne quindi tutti i radioascoltatori dell'unica emittente italiana anche sugli aspetti economici dell'impresa aerea. Il prezzo complessivo della crociera italiana fu indicato in sei milioni di lire, con la specificazione che nella cifra non era compresa la spesa per i velivoli, perché sarebbero tornati in perfetta efficienza tali da poter continuare il loro servizio nella forza armata italiana, e quella dei carburanti, offerti gratuitamente dalla compagnie presenti nella basi di appoggio. Alla spesa di sei milioni, infine, avrebbero dovuto essere decurtati circa tre milioni derivanti dall'introito che il Ministero dell'Aeronautica avrebbe ottenuto a seguito della vendita dei francobolli. Per il Presidente della Società Geografica Italiana, quindi, il prezzo complessivo della seconda crociera atlantica sarebbe stato di circa tre milioni di lire. Contrapposti a tale spesa, sempre secondo il radiocronista, vi erano i possibili futuri benefici, come quelli che seguirono la prima crociera atlantica che, a suo parere, portarono commesse all'Italia per oltre cento milioni di lire<sup>158</sup>. Dedicheremo ampi spazio alla bilancia dei conti derivanti dall'organizzazione e dalla realizzazione del volo di massa Italia-Stati Uniti, premettendo solo che i dati forniti da Zoli furono pure fantasie pubblicitarie. Le sue indicazioni saranno confutate in seguito, ma furono recepite dagli ascoltatori come un dato veritiero. Dal 15 al 19 luglio, nonostante gli S.55 X restarono ancorati ai gavitelli e gli equipaggi non svolsero alcuna attività, se non cerimonie, pranzi o cene, il «Corriere della Sera» continuò a dedicare sempre almeno un ampio articolo di prima pagina agli avvenimenti degli idrovolanti italiani oltreoceano.

---

<sup>156</sup> Cfr. C. S. Cerutti, *La Crociera Nord-Atlantica. Francobolli, timbri e posta*, cit., e L. Restaino, *Esposizione filatelica nazionale di qualificazione*, cit.

<sup>157</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

<sup>158</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

### 3.2.h Una colonna romana a Chicago

Nel 1927, al fine di immortalare il volo di De Pinedo sul continente americano con la realizzazione di un monumento nella città brasiliana di San Paolo, partì dall'Italia una colonna romana<sup>159</sup>.

Successivamente, in occasione della prima crociera atlantica, abbiamo avuto modo di descrivere l'inaugurazione, tenuta da Balbo a Natal nel gennaio 1931, di un monumento ad Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete, in ricordo del loro raid. Anche questo monumento fu realizzato con una colonna romana emersa dagli stavi che in quel periodo si stavano facendo nell'area del Campidoglio. Fu scelta e inviata per volere di Mussolini.

Il duce, anche in occasione della seconda crociera atlantica e segnatamente nella tappa che portò gli idrovolanti italiani a Chicago, decise di donare un ulteriore analogo reperto archeologico.

Oltre alle più generiche funzioni legate alla memoria degli avvenimenti rappresentati, con la donazione di reperti dell'Antica Roma Mussolini assegnò a quei monumenti il mito imperiale cui lo stato fascista voleva autorappresentarsi.

Riteniamo necessaria l'analisi di quest'ultimo omaggio sia per la sua stretta attinenza al volo di massa sia perché fu un avvenimento che, nel tempo, ha prodotto un continuo interessamento della cronaca giornalistica italiana e statunitense anche più recente, sulla crociera aerea del Nord Atlantico.

Chicago avrà una colonna romana a ricordo incancellabile della grande impresa tua e della tua centuria alata. — Mussolini<sup>160</sup>.

Così il duce concluse il suo messaggio indirizzato a Balbo, quando gli idrovolanti italiani raggiunsero Chicago. L'origine di questa idea sembrerebbe però diversa da quella che il messaggio lascia intendere. L'iniziale pensiero di rivolgere un dono italiano proveniente dagli scavi di Ostia Antica alla città di Chicago, non va ricercata nella partecipazione italiana all'Esposizione Universale in corso proprio in coincidenza dell'arrivo della Seconda Squadra Atlantica e, probabilmente, neanche nella specifica volontà di Mussolini di rendere omaggio a Italo Balbo e ai ventiquattro idrovolanti italiani, anche se, successivamente, il monumento fu legato a questi avvenimenti.

L'origine di questo omaggio va individuata nelle molteplici onorificenze concesse a Italo Balbo in occasione del suo arrivo nella città dell'Illinois<sup>161</sup>, tra le quali, ricordiamo, vi fu la proposta e la successiva titolazione di una importante strada, la dedicazione di un giorno, una laurea *honoris causa* e le chiavi d'oro della città<sup>162</sup>. Nella circostanza, il colonnello Martelli Castaldi, Capo di Gabinetto del Ministero dell'Aeronautica, che suo malgrado

---

<sup>159</sup> Cfr. F. Zega, *"Italiani alta la testa!"*. *La presenza del fascismo a San Paolo (1920-1940)*, cit. Lo studio fa riferimento a R. Maranhão, "Relíquia fascista", in *Boletim Histórico da Eletropaulo*, n° 5, giugno 1986, pp. 5-7.

<sup>160</sup> B. Mussolini, *L'aviazione fascista*, a cura e con prefazione di Paolo Orano, Casa Editrice Pinciana, Roma 1937. Il testo raccoglie tutti i discorsi e gli scritti di Mussolini aventi per oggetto l'aviazione.

<sup>161</sup> Per questa analisi circa le motivazioni dell'arrivo della colonna romana a Chicago si veda, in particolare G. B. Guerri, *Italo Balbo*, Garzanti, Milano 1984, pp. 262-263. L'autore, in particolare, nello studio edito ha avuto possibilità di accedere agli "Atti Balbo", allora custoditi dalla famiglia. Il fondo, donato dalla famiglia all'Archivio Centrale dello Stato, è ad oggi fuori consultazione per la composizione del suo inventario.

<sup>162</sup> Cfr. C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., pp. 297-299.

divenne il mezzo attraverso il quale Balbo e Mussolini comunicarono tra loro durante lo svolgimento della crociera, probabilmente non di sua iniziativa, telegrafò al suo ministro suggerendo l'opportunità di far avanzare dalle autorità locali la proposta di titolare una piazza o una strada principale anche a Benito Mussolini. Ulteriore alternativa suggerita al ministro fu quella di rinunciare proponendo, al suo posto, l'intitolazione a Vittorio Emanuele III. Balbo non volle cedere. Martelli, ancora dietro probabile suggerimento del duce o interpretando il suo pensiero, rincarò la dose:

Permettomi che annunciando dono colonna romana del Capo del Governo non dovrebbe poi essere così difficile far capire che via o piazza o largo ove colonna verrebbe sistemata potrebbe bene chiamarsi Benito Mussolini<sup>163</sup>.

I vari tentativi naufragarono e il ministro confermò l'intenzione di non recedere dalla sua decisione, informando che una eventuale rinuncia alla *Balbo Avenue* sarebbe stata letta come una scortesia dall'amministrazione americana e, per quanto immaginabile la reale provenienza di quei messaggi, intimò al suo Capo di Gabinetto di non immischiarsi troppo<sup>164</sup>.

La colonna, ormai promessa, fu comunque imbarcata e, elemento di non poco conto, la notizia della donazione del Capo del Governo italiano alle autorità locali non fu data da Balbo lì presente, bensì dal console italiano a Chicago, Giuseppe Castruccio<sup>165</sup>. Balbo, si limitò a dire che il saluto agli amici di quella città era in realtà un arrivederci al prossimo anno, quando sarebbe tornato in America per inaugurare la «colonna romana del duce»<sup>166</sup>. Il reperto donato era una delle otto colonne di un portico, originariamente a picco sul mare, realizzato fuori Porta Marina ad Ostia Antica<sup>167</sup> che raggiunse gli Stati Uniti imbarcato su un piroscafo.

Il monumento, inaugurato nel 1934 e posto davanti al padiglione italiano dell'Esposizione Universale in corso a Chicago, non portò mai il nome di Benito Mussolini, come invece auspicato nell'idea iniziale, e non fu neanche «la colonna romana del duce» come la indicò Balbo. Il compromesso fu trovato nell'effigie. Scritta in lingua italiana, nel suo testo si possono rilevare ricercati accostamenti e ferme gerarchie: alla grandezza dell'Impero Romano, con le sue fortune e le sue vittorie, fu fatto seguire il fascismo, l'elemento nuovo che avrebbe voluto acquisirne il carattere di mito a partire dalla nuova esaltazione della Roma Imperiale<sup>168</sup>. Scolpiti sul marmo, all'Impero e al fascismo seguì, quindi, il nome di Mussolini, nella doppia veste di guida della nuova Italia e di magnanimo benefattore che donò la colonna. Balbo, infine, fu relegato nelle ultime righe, nella funzione di guida, e non di comando, della Seconda Squadra Atlantica:

QUESTA COLONNA  
DI VENTI SECOLI ANTICA  
ERETTA SUL LIDO DI OSTIA  
PORTO DI ROMA IMPERIALE  
A VIGILARE LE FORTUNE E LE VITTORIE  
DELLE TRIREMI ROMANE

---

<sup>163</sup> G. B. Guerri, *Italo Balbo*, cit., p. 262.

<sup>164</sup> Cfr. G. B. Guerri, *Italo Balbo*, cit., p. 262.

<sup>165</sup> Cfr. I. Balbo, *La centuria alata*, cit., p. 219.

<sup>166</sup> *Ivi*, cit. p. 249.

<sup>167</sup> Cfr. R. Calza, *Ostia*, Edizioni del Minotauro, Milano 1959, p. 17.

<sup>168</sup> Cfr. E. Gentile, *Il culto del littorio*, cit., pp. 130-131



L'ITALIA FASCISTA SUSPICE BENITO MUSSOLINI  
DONA A CHICAGO  
ESALTAZIONE SIMBOLO RICORDO  
DELLA SQUADRA ATLANTICA GUIDATA DA BALBO  
CHE CON ROMANO ARDIMENTO TRASVOLO L'OCEANO  
NELL' ANNO XI  
DEL LITTORIO

Il reperto archeologico donato a Chicago, come quelli precedentemente inviati a San Paolo e a Natal, se ebbero tutti l'intento di collegare l'immagine dell'Italia fascista al mito della romanità, attraverso l'oggetto, e al carattere di modernità rappresentato dal volo, per ciò che il monumento rappresentava, palesarono anche il fatto che il regime non tradusse questo ambito legame «nell'amore e nel rispetto archeologico per una originale identità del passato da recuperare e restaurare. La stessa passione fascista per l'archeologia non fu animata dalla scienza né rispettava sempre le esigenze della scienza, non arrestandosi infatti neppure di fronte a distruzioni ed arbitrarie restaurazioni»<sup>169</sup> e, aggiungiamo, a importanti donazioni.

Nel tempo, il monumento fu più volte oggetto di iniziative politiche e sociali. Alla fine della Seconda Guerra mondiale l'ambasciatore italiano a Washington Alberto Tarchiani chiese al governo statunitense, senza successo, di eliminare tutti i simboli del passato fascista presenti sul territorio americano, tra cui anche la colonna in argomento. Negli stessi anni dell'iniziativa di Tarchiani, il consigliere comunale di Chicago John Budinger presentò una raccolta di firme specifica per la rimozione della colonna. La richiesta si arenò nei lavori delle sottocommissioni del municipio. Proprio considerando questi tentativi e il loro insuccesso, il settimanale statunitense «Chicago Reader», nel 1998, indicò il monumento come una «presenza enigmatica». In ambito locale, dove evidentemente si sentì maggiormente il suo peso ideologico, negli anni Novanta, ci fu l'interessamento anche di Don Fiore, editorialista del giornale della comunità italoamericana di Chicago «Fra Noi». Questi, al proposito, scrisse, nell'ultimo numero del magazine pubblicato, che «il volo di Balbo non ha più alcun significato per gli italoamericani di oggi [...] non ne sanno nulla e non gli interessa»<sup>170</sup>, indicando quindi un carattere di indifferenza nei confronti del monumento e di ciò che rappresentava.

Oggi la colonna è collocata all'interno di Burnham Park e, oltre a quello della crociera atlantica, costituisce l'unico ricordo anche dell'Esposizione Universale tenuta in quella parte della città nel biennio 1933-1934.

Nell'estate 2017, quella che ormai viene comunemente indicata come “Colonna di Balbo” per effetto della progressiva istituzionalizzazione del nome usato dai mezzi di comunicazione di massa per indicare il monumento, è tornata all'attenzione politica e sociale. Due consiglieri comunali della città, Burke e Villegas, nell'ambito del più ampio moto che ha investito gli Stati Uniti a partire dai così detti “fatti di Charlottesville”<sup>171</sup>,

---

<sup>169</sup> *Ivi*, p. 131,

<sup>170</sup> A. Marinelli, *USA, Chicago vuole eliminare il monumento fascista a Balbo*, «Corriere della Sera», 18 agosto 2017.

<sup>171</sup> L'11 agosto 2017 alcune centinaia di manifestanti di estrema destra manifestarono nella cittadina di Charlottesville, per protestare contro la rimozione di una statua del generale Robert E. Lee che aveva guidato le forze confederate sudiste nella guerra civile americana. Il giorno seguente, in risposta, vi fu una manifestazione antifascista su cui un “suprematista bianco”, piombò con la sua auto in corsa provocando una vittima e molti feriti. Dopo questo tragico avvenimento si propagò rapidamente sul piano politico e sociale la richiesta di eliminare monumenti e targhe legate al passato sudista con il

cittadina della Virginia, hanno presentato una nuova richiesta di rimozione. A tale iniziativa, il 24 agosto 2017, ha fatto seguito anche una manifestazione, svolta proprio a Burnham Park, rivolta all'eliminazione del monumento e alla dedica a Ida Wells, una protagonista della lotta per l'emancipazione degli americani di colore, dell'attuale Balbo Avenue<sup>172</sup>. Contemporaneamente, il sindaco del comune di Sesto Calende, dove ebbe sede la SIAI-Marchetti produttrice degli S.55 X utilizzati per la crociera, ha espresso il desiderio di accogliere il monumento, qualora la città di Chicago volesse provvedere al suo abbattimento. Anche l'iniziativa italiana, però, ha finito per aprire un dibattito sull'opportunità di tale accoglienza<sup>173</sup>, segno evidente del peso simbolico posseduto dall'oggetto in questione, considerato fuori dalla sua storicità.

Attualmente, sotto la pressione degli italoamericani di Chicago, sembrerebbe esserci stato un accordo tra quella comunità e l'amministrazione comunale per lasciare sul posto il monumento provvedendo, però, alla variazione della sua targa: non più dono dell'Italia fascista e di Benito Mussolini, ma più semplicemente dono del popolo italiano<sup>174</sup>.

Questi avvenimenti, seppur legati al dibattito tutt'ora esistente e rivolto all'oggetto marmoreo specifico, hanno contribuito a dare una forte attualità alla seconda crociera aerea transatlantica a ottantacinque anni dalla sua realizzazione.

### 3.2.i 19 luglio: Chicago-New York

I decolli iniziarono con l'I-BALB alle 12.43 TMG. Pochi minuti dopo, il ministro comunicò a tutta la Squadra Atlantica che avrebbe fatto dei giri sopra Michigan City per attendere anche le ultime squadriglie decollate e compattare la formazione<sup>175</sup>.

La rotta seguì la direttrice passante per Toledo, Buffalo, Niagara, Oswego, Albany per giungere a New York<sup>176</sup> alle 20:00 TMG<sup>177</sup>.

Oltre all'ambasciatore Rosso, in questa tappa furono imbarcati anche alcuni giornalisti italiani che Balbo ordinò fossero accomodati negli scafi di sinistra, vicino al radiotelegrafista, in modo tale che potessero seguire meglio le fasi del volo. Adone Nosari fu l'unico che compì tutta la crociera sin dalla partenza<sup>178</sup>; Mario Bassi, volò da Chicago nell'I-NAPO e Paolo Monelli nell'I-ABBR<sup>179</sup>. Completavano la squadra giornalistica i

---

conseguente dibattito legato all'opportunità di eliminare simboli di avvenimenti risalenti a decenni di distanza e al conseguente rischio il rischio di perdere un importante pezzo di storia.

<sup>172</sup> Usa, non solo le statue sudiste: "via il monumento a Italo Balbo". Ma gli italoamericani: "Fa parte della nostra storia", «La Repubblica», 24 agosto 2017.

<sup>173</sup> Si vedano, in particolare, gli articoli di R Rotondo, *Varese, Sesto Calende chiede a Chicago la statua che celebra Italo Balbo*, «Corriere della Sera - Milano», 20 settembre 2017 e alcune risposte a tale iniziativa pubblicate sul magazine online varesenews.it il 22 settembre 2017.

<sup>174</sup> Si veda il servizio "Gli italoamericani contro il buonismo: Balbo deve continuare a volare" disponibile su [www.occhidellaguerra.it/america-balbo-statua](http://www.occhidellaguerra.it/america-balbo-statua).

<sup>175</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociadeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>176</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b.3, f. 32, Portolano Aereo.

<sup>177</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 68, Chicago-New York.

<sup>178</sup> Cfr. I. Balbo, *La centuria alata*, cit. p. 48.

<sup>179</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociadeldecennale.it/diariodibordo>.

fedeli Massai, Quilici e Freddi. Per quelli che raggiunsero New York in volo, Balbo volle che sbarcassero con immediatezza all'arrivo, prima degli equipaggi<sup>180</sup>.

Giunti ai gavitelli, mentre i motoristi dell'Isotta Fraschini, presenti anche in questo scalo, svolsero un'accurata manutenzione dei motori<sup>181</sup>, si provvide alle operazioni di scarico e carico del servizio postale. In questa tappa si raggiunse il trasporto più sostanzioso dell'intera crociera: alle 828 raccomandate solo dall'Italia, di cui circa 150 del "Servizio di Stato" per New York e Washington, devono essere sommate parte di quelle dall'Olanda, dall'Islanda e da Chicago e le lettere per gli scali di ritorno. Sempre presenti raccomandate "fuori sacco"<sup>182</sup>.

In Italia gli appassionati che seguirono la voce di Corrado Zoli, sintonizzarono le proprie radio lo stesso 19 luglio alle 21.15. Nella puntata furono date sommarie indicazioni dei paesaggi e delle città sorvolate dagli equipaggi italiani, e ampia trattazione fu riservata alla città di New York e alla sua storia. Un pensiero particolare fu rivolto dal cronista al fatto che la maggior parte dei circa 820 mila italiani emigrati verso gli Stati Uniti, giunti in quel porto vi si fermarono per iniziare una nuova vita<sup>183</sup>.

### 3.2.1 La permanenza a New York

L'arrivo e la permanenza a New York della Seconda Squadra Atlantica, come testimoniano le immagini, segnò il culmine delle celebrazioni per Italo Balbo e per i trasvolatori atlantici, con una grande partecipazione dei cittadini della Grande Mela o provenienti dalle varie cittadine dell'omonimo stato.

Le fotografie e i resoconti di ciò che avvenne nelle strade percorse in parata, gremite di persone, fecero presto il giro del mondo, contribuendo così ad alimentare il clima di meraviglia e grandiosità che accompagnò progressivamente le gesta aeree realizzate dagli idrovolanti "di Balbo".

Alla base di tutto ciò vi fu sicuramente la realizzazione di una impresa storica senza precedenti ma per spiegare in maniera più approfondita la partecipazione e la mobilitazione cittadina che volle rendere omaggio agli equipaggi italiani, si rende necessario considerare il contributo fornito da almeno altri due fattori: la forte presenza di italiani e italoamericani nella città, in particolare, e nell'intero stato, in generale, e l'azione di Generoso Papa.

Per quanto riguarda il primo fattore, già Dino Grandi, in visita a New York due anni prima in qualità di ministro degli Esteri, scrisse che di

aver vissuto, come italiano, le giornate di New York e di Philadelphia con un effettivo senso di emozione. Mai come durante le giornate di New York e di Philadelphia ho sentito tutto il valore e l'importanza della politica che di recente abbiamo adottato e stiamo sviluppando nei confronti degli italiani i quali hanno acquistato la cittadinanza americana e che le dimostrazioni della folla americana accorsa nelle strade di New York e di Philadelphia a testimoniare la sua simpatia per l'Italia hanno davvero superato per spontaneità e per calore

---

<sup>180</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociadeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>181</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

<sup>182</sup> Cfr. C. S. Cerutti, *La Crociera Nord-Atlantica. Francobolli, timbri e posta*, cit. e L. Restaino, *Esposizione filatelica nazionale di qualificazione*, cit.

<sup>183</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

ogni possibile aspettativa. Non si udiva che un grido: “viva l'Italia”, lungo Broadway imbandierata col tricolore italiano accanto alle strisce e alle stelle americane. Le masse italoamericane sono intervenute solidali e compatte. Per troppo tempo un pregiudizio pseudo nazionalista da parte nostra minacciava di alienare per sempre queste masse di origine italiana dalla loro patria di origine. Questi italoamericani assommano ormai a parecchi milioni e rappresentano una massa imponente di cittadini americani, questa massa conta direttamente nella vita politica, economica, finanziaria degli Stati Uniti<sup>184</sup>.

Alle impressioni di Grandi possiamo aggiungere che nel porto di New York sbarcarono il 90% degli emigranti italiani diretti negli Stati Uniti la cui maggior parte decise di restare nello stato della città di approdo. In esso la popolazione italiana crebbe di molto negli ultimi anni del XIX secolo, tanto che all'inizio del XX New York City risultò una delle più grandi città italiane nel mondo con oltre 220 mila italiani<sup>185</sup>.

Il riferimento alla concentrazione di italiani residenti in città straniere, con un chiaro interesse al bacino di voti fornito da questa comunità, fu espresso anche dal sindaco O'Brien proprio nel rendere omaggio agli atlantici. Nel suo discorso di benvenuto, il primo cittadino fece rilevare che mentre Roma aveva 1.056.305 abitanti, New York aveva 1.070.355 abitanti italiani o di origine italiana. Per cui, quella che stava rendendo omaggio ai trasvolatori era «la più grande città italiana del mondo»<sup>186</sup>.

Tra le altre indicazioni numeriche, ricordiamo anche quella che Zoli indicò alla radio nella trasmissione sulla crociera aerea: 820 mila italiani sbarcati nella città statunitense.

Il dato statistico ufficiale espresso dall'ISTAT, infine, comunica che dopo le importanti emigrazioni italiane di inizio secolo, nel decennio immediatamente precedente l'arrivo della Seconda Squadra Atlantica, giunsero negli USA oltre 420 mila italiani<sup>187</sup>.

Un importante indicatore della grande espansione degli italiani e del loro radicamento è, inoltre, fornito dal dato secondo cui, «nella sola New York, tra il 1922 e il 1938, si passò da 9 a 46 scuole che insegnavano la lingua italiana»<sup>188</sup>. Tale statistica, in particolare, ci rende conto anche del sentimento che gli emigrati italiani continuarono a provare verso la madrepatria e la cultura di origine, tanto dal decidere che le nuove generazioni avrebbero dovuto continuare a conoscere e praticare la lingua dei padri.

---

<sup>184</sup> D. Grandi, *Il mio paese*, cit., pp. 332-334

<sup>185</sup> Cfr. L. De Rosa, *Emigranti, capitali e banche (1896-1906)*, Edizioni del Banco di Napoli, 1970, pp. 64, 68-69.

<sup>186</sup> G. B. Guerri, *Italo Balbo*, cit., p. 258

<sup>187</sup> ISTAT, *Sommario delle statistiche storiche dell'Italia 1861-1965*, cit. Il dato riportato, 419161 per la precisione, è dato dalla somma degli “espatriati” negli Stati Uniti d'America del periodo 1921-1930. Relativamente a tale dato si segnalò unicamente come, per probabile effetto delle politiche economiche e sociali del regime fascista e della crisi economica che prese avvio negli USA dal 1929, il numero degli “espatri” fu molto più consistente agli inizi degli anni Venti, rispetto alla fine dello stesso decennio. Il dato proposto non tiene conto dei contemporanei rimpatri.

<sup>188</sup> P. Dogliani, *Il fascismo degli italiani*, cit., p. 260 e ss.. Questo attivismo frenò bruscamente con l'arrivo negli Stati Uniti di quadri intellettuali europei che indicavano il vero volto del nazionalismo europeo. Tra i primi ad accorrere negli USA nel 1931 Antonio Borgese, fondatore della Mazzini Society, allievo di Croce e futuro marito della figlia di Thomas Mann, che presentò alla società statunitense la tradizione risorgimentale democratica e liberale italiana è una interpretazione delle origini del fascismo italiano. Da questi ambienti proveniva anche Lauro De Bosis che cade col proprio aereo dopo avere svolto un'azione di propaganda sui cieli di Roma nel 1931. Ancora, negli stessi anni e negli stessi ambienti va sottolineata l'azione svolta da Salvemini già privato della cittadinanza italiana dal 1926, che parla del fascismo italiano in alcune università americane fino a prendere la cattedra di storia italiana ad Harvard nel 1934.

Questo legame affettivo e di riconoscimento culturale trovò sicuramente nuovo impulso in occasione dell'arrivo del ministro e degli equipaggi italiani che, avendo compiuto un'impresa straordinaria, rappresentarono un solido elemento di riscatto morale per tutti gli emigrati italiani soggetti alla preponderante cultura ospitante.

Al di là delle diverse indicazioni numeriche fornite, considerate anche le difficoltà di quantificare con precisione il fenomeno migratorio italiano del periodo, il dato che sicuramente emerge è quello che nella città di New York, oltre a tutti i cittadini che per curiosità o interesse o ammirazione dell'impresa aerea, vi era un grande bacino di italiani e italoamericani tutti potenzialmente interessati all'arrivo e ai festeggiamenti verso un simbolo giunto dalla madrepatria, verso un uomo di grande rilievo politico che, come Grandi poco tempo prima, avrebbe parlato la loro lingua nei discorsi ufficiali.

Su questa massa, inoltre, con specifico riferimento all'arrivo del ministro italiano, uomo simbolo del corso politico in atto nella madrepatria, poté intervenire Generoso Papa.

Papa, o Pope, come successivamente variò il suo cognome, era in quel periodo un influente personaggio della scena politica newyorkese fautore dell'appoggio al fascismo negli Stati Uniti. Giunto in America adolescente dalla provincia di Benevento, dopo diversi lavori si occupò del commercio di materiali edili, soprattutto della sabbia, tanto che a New York fu soprannominato "il re della sabbia". Dopo aver investito i forti ricavi nel campo immobiliare entrò anche in quello dell'informazione. Era un settore che, in quel periodo, stava crescendo a ritmi sorprendenti.

Nel 1928 acquistò il quotidiano «Il progresso Italo-Americano» per una cifra di poco superiore ai 2 milioni di dollari che, nello stesso anno, contava una tiratura media di 95 mila copie. Ad esso seguì l'acquisto di altre testate: «Il bollettino della sera», nel 1929, con una tiratura media di 58 mila copie, il «Corriere d'America», nel 1931, con una tiratura media di 51 mila copie e «L'Opinione», quotidiano di Philadelphia, acquistato nel 1932, con una tiratura media di 35 mila<sup>189</sup>. All'arrivo della crociera aerea italiana, Papa poteva vantare una tiratura media complessiva di 239 mila copie giornaliere delle varie testate possedute. Il quadro si completò con l'acquisto della stazione radiofonica «Whom».

Nello stesso periodo in cui concentrò il possesso dei giornali, Papa, sempre nell'ambito della comunità italiana, «appoggiò e finanziò centinaia di circoli di quartiere ed organizzazioni sociali, sussidiò generosamente associazioni di beneficenza laiche e cattoliche e tra il 1929 e il 1931 sponsorizzò in tutta la città la creazione di una rete di club politici democratici italiani organizzandoli negli *Italian-American Democratic Clubs of Greater New York*<sup>190</sup>.

Con la costruzione di un personale impero mediatico e il legame acquisito con i diversi gruppi sociali italoamericani, Papa riuscì ad ampliare il suo già importante peso politico appoggiando, sia nel 1930, sia nel 1932, la candidatura di F. D. Roosevelt quale governatore dello Stato di New York, nella prima occasione, e Presidente degli Stati Uniti, nella seconda, e quella di Lehmann a governatore dello Stato<sup>191</sup>.

---

<sup>189</sup> Cfr. P. Russo, *La stampa periodica italo-americana*, in R. Vecoli, *Gli italiani negli Stati Uniti*, Firenze 1972, p. 507.

<sup>190</sup> P. Cannistraro, E. Aga Rossi, *La politica etnica e il dilemma dell'antifascismo italiano negli Stati Uniti: il caso di Generoso Papa*, in *Storia Contemporanea*, a. XVII, n. 2 aprile 1986, p. 224.

<sup>191</sup> *Ivi*, p. 225.



Fotografia n. 34: gli equipaggi italiani vengono portati in parata per le strade di New York. Ai lati delle strade, una moltitudine di cittadini rende omaggio. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

In pochi anni Generoso Papa divenne sostanzialmente «l'uomo in grado di controllare il voto politico italiano a New York»<sup>192</sup>.

Nei rapporti con l'Italia, oltre il suo appoggio al fascismo, Papa corteggiò e venne corteggiato dai funzionari diplomatici italiani negli Stati Uniti, specialmente dopo il suo ingresso nel campo dei mezzi di comunicazione di massa. Questo lo portò anche ad essere insignito di diverse onorificenze italiane. In occasione delle visite di importanti autorità italiane negli Stati Uniti e specialmente a New York, prese parte o guidò personalmente le numerose cerimonie in loro onore<sup>193</sup>. Tra queste, la visita di Italo Balbo. L'arrivo del ministro italiano nei cieli nordamericani, tra l'altro, fu anticipato agli statunitensi anche dal noto *magazine* TIME, la prima rivista settimanale degli Stati Uniti e tra le più diffuse al mondo, che gli dedicò la copertina del 26 giugno 1933<sup>194</sup>. Considerata la rilevanza della rivista, quella prima pagina fu un importante successo per Balbo perché fece conoscere il suo nome, il suo volto e la sua impresa al popolo americano di lingua inglese, ovvero coloro che non sarebbero stati raggiunti dai giornali di Generoso Papa.

Proprio per i lettori in lingua italiana, la preparazione dell'accoglienza e tutto il cerimoniale organizzato in onore del quadrumviro e degli atlantici iniziò molto tempo prima dell'ammarraggio degli S.55 X nella *Upper Bay*. Questo lo possiamo rilevare con l'analisi dell'azione svolta dal principale giornale di Papa, «Il progresso Italo-Americano», che seguì la crociera aerea sin dagli albori<sup>195</sup>.

Il quotidiano, scritto in lingua italiana con inserto settimanale anche in inglese, proponeva notizie di cronaca, politica, sport e svago di avvenimenti verificatisi in Italia e negli Stati Uniti. Sin dai primi giorni di luglio, iniziò a pubblicare, sempre in prima pagina, molto spesso a tutta pagina o comunque come articolo principale, titoli e articoli riguardanti la crociera. I titoli, inoltre, recavano sempre il nome di Italo Balbo mentre gli articoli, molteplici, partivano dalla prima e continuavano nelle pagine interne del giornale.

Oltre alla grande pubblicizzazione dell'impresa che stavano compiendo gli equipaggi italiani, ai costanti elogi profusi per Balbo e Mussolini e al progressivo aumento delle aspettative dei lettori sull'evento che avrebbe vissuto New York, già nell'edizione del 2 luglio, assieme alle notizie di tappa, si diede avvio all'organizzazione dei festeggiamenti. Con l'articolo intitolato *Per le onoranze a S.E. Italo Balbo*, diciassette giorni prima dell'arrivo della squadra atlantica a New York, si comunicò che il successivo 6 luglio il console generale Grossardi avrebbe riunito i presidenti di tutte le associazioni italiane presenti nella *greater New York* per «prendere i definitivi accordi circa i festeggiamenti in onore di S.E. il Ministro Italo Balbo e degli aviatori italiani della crociera Roma-Chicago»<sup>196</sup>.

---

<sup>192</sup> P. Cannistraro. *Generoso Papa and the rise of Italian American Politisc 1925-1936*, in *New Prospective on Italian Immigration and Ethnicity*, New York, 1985, p. 226.

<sup>193</sup> Cfr. P. Cannistraro, E. Aga Rossi, *La politica etnica e il dilemma dell'antifascismo italiano negli Stati Uniti: il caso di Generoso Papa*, cit., p. 226.

<sup>194</sup> Secondo tradizione, il TIME (Today Information Means Everything), che viene indicata come la rivista settimanale più diffusa al mondo, «elege» la persona dell'anno, per l'influenza esercitata nell'anno trascorso, con la coperina del mese di dicembre. Balbo fu messo in quella di giugno, e l'uomo dell'anno TIME del 1933 fu Hugh Samuel Johnson. Nel 1927, invece, il settimanale indicò il suo «uomo dell'anno» in Charles Lindbergh, che nel precedente mese di maggio aveva compiuto la traversata del nord Atlantico in solitaria.

<sup>195</sup> Quanto scritto in ordine agli articoli de «Il Progresso Italo-Americano» è tratto dalla lettura e analisi del quotidiano nel periodo compreso tra il 1° e il 31 luglio 1933 custodito presso la National Library di New York.

<sup>196</sup> «Il Progresso Italo-Americano», 2 luglio 1933.





Fotografia n. 35: New York rende omaggio al passaggio degli equipaggi italiani della Seconda Squadra Atlantica. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Nei giorni successivi, sempre assieme alle notizie e alle fotografie del progressivo avvicinamento degli S.55 X, furono pubblicati articoli richiamanti l'organizzazione che si stava delineando per i festeggiamenti newyorchesi, compresa la raccolta di denaro per il conio di una medaglia d'oro da consegnare al ministro aviatore. Dalle prime indicazioni, e per tutti i giorni a seguire, gli articoli dedicati al cerimoniale recarono sempre il nome di Generoso Papa, nominato ufficialmente *chairman* del ricevimento.

Crociera aerea del decennale, Italo Balbo, Generoso Papa e festeggiamenti furono i protagonisti dei titoli e degli articoli pubblicati sul quotidiano tutti i giorni per diciassette giorni, chiamando in causa gli italoamericani e specificando spesso anche i nomi delle associazioni coinvolte. L'associazionismo

presente a New York, con le varie confraternite, era un punto di

riferimento per molti emigrati e, soprattutto, in grado di sviluppare forti sentimenti di appartenenza. Il richiamo a mezzo stampa a queste associazioni, molte finanziate da Papa, ebbe l'effetto di una investitura ufficiale e la conseguente responsabilità di aderire e intervenire con i propri iscritti in occasione dell'arrivo della crociera aerea italiana<sup>197</sup>

Proprio nei giorni immediatamente precedenti l'arrivo a New York, reso incerto dalle condizioni climatiche che avrebbero potuto allungare le soste nelle diverse tappe precedenti, furono pubblicati anche alcuni scritti atti ad illustrare i festeggiamenti ricevuti dagli atlantici a Chicago, con la sensazione di proporli come termine di competizione con quelli che si stavano organizzando a New York.

Giorno dopo giorno, la figura di Generoso Papa fu progressivamente messa al centro dei preparativi newyorchesi.

Il 19 luglio 1933, gli idrovolanti italiani ammararono. Le onoranze e i festeggiamenti furono un tripudio e il giorno successivo «Il Progresso Italo-Americano» titolò: «Milioni di newyorkesi lanciano il loro evviva a Italo Balbo», con la fotografia del ministro seduto con Generoso Papa nell'auto scoperta in parata tra le strade della città.

<sup>197</sup> E' il caso, ad esempio, dell'edizione de «Il Progresso Italo-Americano» del 16 luglio 1933, dove nell'articolo relativo all'organizzazione dei festeggiamenti furono citate chiaramente le associazioni di italoamericani impegnate, conferendo loro, quindi, una importante responsabilità. Tra queste, i «Figli d'Italia», la «Società Maria Santissima del Conte Carmelo», l'«Unione Cattolica di Brooklyn», la «Italian Barbers and Hairdressers Association», la «Gioventù Nazionale», la «Società San Michele fra cittadini di Caltanissetta», la «Loggia di Campobasso», e altre.



Non vi è dubbio che, seppur non milioni, migliaia di persone acclamarono gli atlantici e, se questo successo di pubblico ebbe una base nell'importante impresa svolta da tutti gli equipaggi italiani, dobbiamo necessariamente ritenere che tutto quanto le immagini testimoniano non sarebbe mai stato possibile senza l'azione svolta dal *chairman* del ricevimento.

Balbo, però, non fu molto riconoscente verso Papa. Nel suo libro lo presentò inizialmente come «rappresentante del Mayor di New York» e, nel racconto che fece della parata di arrivo scrisse:

prendo posto nella prima automobile insieme con la rappresentante della City. Nelle 50 macchine che mi seguono, sono gli ufficiali dello Stato Maggiore della crociera e tutti gli atlantici. Il corteo poi si allunga all'infinito e andrà continuamente crescendo per le altre centinaia e centinaia di automobili che sono radunate entro il recinto e per quelle che attendono fuori<sup>198</sup>.

«Rappresentante del Mayor di New York» in occasione delle strette di mano all'arrivo e «Rappresentante della City» in occasione della parata: Balbo, sempre con riferimento al suo testo, nominò Generoso Papa solo successivamente, senza mai concedergli alcun elogio per l'azione svolta.

Il giorno successivo l'arrivo il ministro, con alcuni atlantici, si recò a Washington, trasportato in volo con mezzi della Marina statunitense, per essere ricevuto dal Presidente degli Stati Uniti. Roosevelt, che per la prima volta andò in volo nell'ottobre del 1911<sup>199</sup> in tempi e con mezzi pionieristici fu un ammiratore dello sviluppo aeronautico e, già nel 1918, in piena guerra, scrisse:

il servizio in aeronautica è talmente pericoloso che farne parte rappresenta già di per sé un onore [...] Il comune combattente dell'aria è un uomo straordinario; ma solo uno su un milione è uno straordinario combattente dell'aria<sup>200</sup>.

Nonostante il legame del presidente con l'attività aviatoria, riteniamo che l'incontro con Balbo e la rappresentanza degli atlantici poggiò su altre basi. Considerati i precedenti relativi al grande sostegno politico di Papa allo stesso Presidente, che si protrarranno anche nelle successive occasioni di voto<sup>201</sup>, appare infatti probabile che anche questo incontro sia stato organizzato dal «rappresentante del Mayor di New York», chiaramente presente alla colazione offerta da Roosevelt. Quando Balbo scrisse di questo momento, sicuramente l'apice del cerimoniale di tutta la crociera atlantica, il nome di Generoso Papa venne totalmente sottaciuto<sup>202</sup>.

---

<sup>198</sup> I. Balbo, *La centuria alata*, cit., p. 229.

<sup>199</sup> Cfr. Minniti F., *La rivoluzione verticale. Una storia culturale del volo nel primo Novecento*, cit., p. 91.

<sup>200</sup> *Ibidem*, pp. 201-202. Il testo, come indicato da Minniti in nota 177, è tratto dalla prefazione alla traduzione americana della biografia dell'asso francese Georges Guynemer, edito da Yale con sostegno finanziario della famiglia di un pilota della marina degli Stati Uniti caduto in Francia durante la Grande Guerra.

<sup>201</sup> Papa era vicino a Roosevelt e data l'importanza del voto etnico per la cosiddetta coalizione del New Deal che già aveva eletto per due volte Roosevelt alla presidenza, papà e gli altri invitati al ricevimento del 15 febbraio 1937 era tra i principali artefici della vittoria del secondo mandato di F. D. Roosevelt, in P. Cannistraro, E. Aga Rossi, *La politica etnica e il dilemma dell'antifascismo italiano negli Stati Uniti: il caso di Generoso Papa*, cit., p. 218.

<sup>202</sup> Cfr. I. Balbo, *La centuria alata*, cit., pp. 231-234.

Ricevuti con la *Marcia Reale*, inno nazionale italiano, seguito anche da *Giovinezza*, la rappresentanza si trattenne a Washington fino alla mezzanotte del 20 quando, in treno, ripartì per New York.

Il giorno 21 ci fu la grande parata di saluto della città ai trasvolatori italiani. Le immagini esistenti descrivono al meglio l'enorme partecipazione e il tributo dei cittadini.

Il corteo delle automobili si è formato davanti al nostro albergo nella Park Avenue alle 11:30. 100 macchine, nella prima delle quali avevo preso posto io stesso insieme con l'ambasciatore d'Italia, Augusto Rosso, Generoso Pope rappresentante del Municipio e il capitano Calò con il gagliardetto della squadra<sup>203</sup>.

Generoso Papa, il personaggio più potente della vita italoamericana tra le due guerre e «la figura italiana più influente della sua generazione nella vita politica americana»<sup>204</sup>, che per alcune settimane aveva messo in campo tutte le sue potenzialità politiche e di comunicazione e chiamato all'azione tutta la società italoamericana presente nello stato di New York, fu al fianco di Balbo per tutta la sua permanenza a New York. Oltre a fornire un servizio di inestimabile valore al ministro italiano, sedendo nell'automobile con Balbo e Rosso, poté raccogliere anch'esso un momento di enorme pubblicità nazionale e internazionale e dare dimostrazione delle sue potenzialità, della sua capacità e possibilità di mobilitare le masse e i voti degli italoamericani.

La crociera aerea, quindi, si risolse anche come elemento funzionale di un uomo che, grazie al peso politico ed economico posseduto, sarà capace di far giungere più di un milione di lettere a senatori e deputati del Congresso e alla Casa Bianca in occasione dell'invasione italiana dell'Etiopia, «con il risultato che il presidente americano, nell'occasione, cominciò a recedere dalle sue posizioni anti italiane»<sup>205</sup>.

Il complesso pubblicitario realizzato da Generoso Papa per l'arrivo della crociera a New York, che ricordiamo fu il primo traguardo fissato nell'organizzazione del volo di massa italiano a prescindere dalla rotta che poi sarebbe stata seguita, lasciò anche un segno tangibile nella moltitudine di cittadini newyorchesi che il 21 si riversarono sulle strade di passaggio degli equipaggi. Si tratta dell'«*Official Program*»<sup>206</sup>, un apposito opuscolo stampato per illustrare tutti gli eventi dedicati alla permanenza della Seconda Squadra Atlantica nella città, che fu messo in vendita a 25 cent.

In copertina, sotto le bandiere statunitense e italiana, fu posto il primo piano di Balbo che univa idealmente la Statua della Libertà con il Colosseo. Nel piccolo libricino, dopo una serie di fotografie delle più alte personalità, da F. D. Roosevelt a Vittorio Emanuele III, fu posta anche quella di Generoso Pope indicato come «Chairman of Mayor's Reception Committee», presidente del comitato di ricevimento del sindaco, seguita da quelle di tutti i piloti. All'interno, ancora, possiamo leggere la pagina dedicata al programma effettivo di permanenza degli atlantici, con riferimento a pranzi e cene e, soprattutto, con la chiara indicazione del personaggio pubblico che le offrì, dalla Columbia Yacht Club a Generoso Pope, sempre partecipante. La presenza di quest'ultimo continuò nelle pagine finali dedicate alla pubblicità degli sponsor: la Colonial Sand and Stone di Generoso Pope, la Crispo and Son di Aniello Crispo e la Kings Beer.

---

<sup>203</sup> *Ivi*, p. 235.

<sup>204</sup> P. Cannistraro, E. Aga Rossi, *La politica etnica e il dilemma dell'antifascismo italiano negli Stati Uniti: il caso di Generoso Papa*, cit., p. 223.

<sup>205</sup> *Ivi*, p. 226.

<sup>206</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b. 3, f. 34.



Immagine n. 14: "Official Program" della giornata conclusiva di permanenza ufficiale dei trasvolatori atlantici a New York. (USAM, Donazioni, Aramu, b4).

L'opuscolo, proprio in ultima riga, presenta un particolare di grande importanza per la storia della crociera: «*Wednesday. Take-off from Floyd Bennett Airport for Roma via the Azzerre*». Il pamphlet stampato a New York da Papa sembrerebbe essere a conoscenza della rotta di rientro della crociera italiana quando, ufficialmente, ancora non era stata decisa e con le navi di supporto che, invece, si stavano collocando secondo la rotta verso l'Irlanda. Difficile stabilire se ciò fu frutto di una casualità o di indicazioni o indiscrezioni realmente ricevute.

Il 21 luglio fu un'ulteriore intensa giornata di celebrazioni. Gli atlantici, dopo la parata che attraversò il ponte di Brooklyn sino a Long Island, giunsero al Madison Square Garden Bowl. Lì Baldo fece un caloroso discorso indirizzato ai moltissimi italiani radunati, da cui si congedò salutando con la mano destra, con cui teneva il suo berretto militare, tesa verso il cielo. Non fece il saluto fascista. Difficile indicare se

questo derivò da una dimenticanza o fu una precisa volontà del ministro aviatore che, in quel momento, non volle rappresentare il fascismo o il duce, ma essere individuato e ricordato come se stesso e per l'impresa compiuta.

Usciti dal Madison Square Bowl, gli equipaggi si recarono al ricevimento offerto dall'Italy America Society di Generoso Papa al Waldorf-Astoria, che avrebbe concluso la giornata.

Anche in questa occasione, oltre all'apposito pamphlet stampato per i 448 invitati, Balbo sedette al tavolo con il sindaco di New York O'Brien, Harry Prather Fletcher<sup>207</sup>, Antonio Grossardi, Augusto Rosso, Harry Rogers Winthrop e Generoso Pope.

Il ministro, anche nella sua descrizione del momento di lasciare la città, non diede grossi meriti al suo accompagnatore, limitandosi a nominarlo insieme agli altri:

Sulla grossa motolancia che mi conduce a bordo dell'apparecchio, sono i rappresentanti dell'esercito e della marina americana, e poi Rosso, Grossardi, Pope, ai quali tanto si deve per l'organizzazione delle trionfale accoglienza New York<sup>208</sup>.

Balbo, evidentemente, non volle dare risalto pubblico alla gratitudine verso un uomo dal passato comunque incerto ma, ancor più, non volle condividere con nessuno il trionfo ottenuto e far passare tutte le manifestazioni cittadine come spontanee azioni di tributo verso di lui.

<sup>207</sup> Già ambasciatore degli Stati Uniti in Italia e indicato, nel periodo come sostenitore di Mussolini, Fletcher era presidente della Commissione delle tariffe degli Stati Uniti quando la crociera aerea giunse in Nord America.

<sup>208</sup> I. Balbo, *La centuria alata*, Le Balze, Montepulciano, 2005, p. 249.

Papa, diversamente, quando ormai gli idro italiani erano ormai lontani dalla Grande Mela, scrisse:

La visita di Balbo, mentre la risonanza delle sue imprese riempie di clamore il mondo, è stato un nuovo e utilissimo colpo di cemento alla nostra unione, una nuova spinta generosa al nostro prestigio. E anche per questo al sentimento dell'ammirazione si fonde il sentimento della gratitudine verso gli eroi della seconda crociera atlantica<sup>209</sup>.

Concedendo l'ultimo tributo al ministro italiano e ai trasvolatori oceanici, non mancò quindi di fornire una chiara indicazione del suo rinnovato e aumentato prestigio. Tutto quanto interessò il rapporto tra Generoso Papa e Italo Balbo sembrerebbe, infine, confermare la tesi dell'uso strumentale che Papa fece dei trasvolatori atlantici verso la causa cui l'italoamericano dedicava se stesso e le sue risorse: l'unione della comunità italo-americana, il «cemento della loro unione», come scrisse nell'articolo, sotto la sua direzione. Una posizione che lo eresse e confermò a personaggio chiave della vita politica, economica e sociale degli Stati Uniti.



Fotografia n. 36: Un momento delle attività cerimoniali di Balbo a New York. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Nell'ambito di questo progetto, il fascismo, la figura di Mussolini, ma anche quella di Balbo e di ventiquattro idrovolanti giunti dall'Italia, costituirono dei formidabili miti aggreganti perfettamente funzionali. Il suo sostegno al regime, e quindi a Balbo giunto come Colombo attraverso l'Atlantico, non fu ideologico, ma strumentale, così come e i

---

<sup>209</sup> G. Papa, *Mentre il volo si compie*, in «Il Progresso Italo-Americano», del 27 luglio 1933.

buoni rapporti con il governo di Roma furono necessari e strumentali per accrescere la sua influenza nell'ambito della comunità italoamericana.

Tutto questo, ovviamente, non era ignorato dai vertici del regime e dai suoi agenti in America. In un rapporto indirizzato a Gaetano Polverelli, direttore dell'Ufficio Stampa del Capo del Governo, Beniamino De Ritis affermò che «l'italianità del Gr. Uff. Pope si riduce tutta quanta alla nozione che egli ha di non poter serbare il suo prestigio sul grosso della comunità italiana senza amichevoli rapporti col Governo di Roma»<sup>210</sup>.



Fotografia n. 37: Il saluto della città di New York agli atlantici. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

così, seppur inconsapevolmente, ad aumentarne il prestigio. Aderirono al comitato sia numerosi circoli operai di vari quartieri cittadini sia formazioni politiche come il Partito Socialista Italiano o il Partito Comunista d'Italia o, ancora il Partito Repubblicano che avevano stabilito la loro organizzazione negli Stati Uniti<sup>212</sup>

Con tutta la forza comunicativa messa in campo da Generoso Pope, le forze antifasciste negli Stati Uniti riuscirono a fare solo una scarsa opposizione e a conquistare spazi troppo esigui per ottenere attenzione. L'azione fu comunque tentata attraverso il giornale antifascista «La stampa libera» che pubblicò un articolo con il quale invitava gli antifascisti a preparare manifestazioni ostili in occasione dell'arrivo di Balbo nelle città di Montreal, Chicago, New York e in altri centri del Nord America. Il giornale, il 23 giugno 1933, pubblicò anche un articolo informando che le forze antifasciste americane si stavano concentrando in un «Comitato Unitario Antifascista per l'agitazione contro la venuta di Balbo»<sup>211</sup>. Non ottennero grossi risultati, ma rileviamo come anche tali forze identificarono l'impresa aerea della Regia Aeronautica come un evento interamente compiuto da Balbo concorrendo

<sup>210</sup> Questo tema è stato sviluppato da F. Di Legge, *L'aquila e il littorio: direttive, strutture e strumenti della propaganda fascista negli Stati Uniti d'America (1922-1941)*, cit., p. 170. Per il rapporto indirizzato a Polverelli, in ACS, MCP, Reports, Busta 8, fasc. 79/A, De Ritis a Polverelli, senza data [1932], citato da F. Di Legge, cit, p. 170.

<sup>211</sup> «La stampa libera», 23 giugno 1933.

<sup>212</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Maggio-Giugno, La Stampa Libera del 23 giugno 1933.

Ancora sulla permanenza degli equipaggi italiani a New York, occorre infine segnalare, come brevemente indicato da uno dei trasvolatori nelle sue memorie<sup>213</sup>, anche la contemporanea presenza in città di De Pinedo, che stava provvedendo alla definitiva messa a punto del Bellanca K *Santa Lucia*, con il quale aveva progettato un volo senza sosta fino a Bagdad. Nessuno degli atlantici, nonostante molti fossero stati suoi allievi e suoi collaboratori prima che il generale fosse collocato in ausiliaria, lo incontrò. Nessuno rese omaggio a colui che organizzò e comandò le prime crociere aeree di massa italiane svolte sul Mediterraneo.

I clamori e tutte le attività degli atlantici a New York furono seguiti anche dalla stampa italiana. Il «Corriere della Sera», con la sola eccezione del 23 luglio, quando diede le notizie di ciò che avveniva oltre oceano “solo” in seconda, quinta e ottava pagina, dal 20 al 25, Balbo, la guida del duce e la crociera aerea comparvero sempre nell’articolo di prima pagina.

### 3.2.m 25 luglio: New York-Shediac

Infante, comandante della base allestita per le esigenze della crociera aerea a New York, il 24 luglio mattina telegrafò al Gabinetto del Ministro ogni singolo movimento di Balbo. Nel contempo, considerata l'imminente partenza, provvide ad allertare tutte le imbarcazioni che, già presenti presso i punti assegnati, assunsero la posizione di “fase di veglia” e iniziarono a comunicare i bollettini meteorologici ogni quattro ore a partire dall’01:00 TMG. Balbo, sempre la mattina del 24, comunicò che sarebbe decollato verso le 08:00 locali per Shediac contando di ripartire il giorno successivo per Shoal Harbor.

Tutto era pronto per la partenza da New York, con i motori accesi e gli equipaggi a bordo, ma i bollettini meteorologici non segnalavano condizioni ottimali: una nebbia molto fitta era in formazione proprio nella località di ammaraggio. Alle 15:45 Balbo scese dal suo idro e ordinò la sospensione delle attività.

Il giorno seguente, visto il miglioramento comunicato, tra le 10:00 e le 10:18, tutta la Seconda Squadra Atlantica decollò per mettersi lungo la rotta stabilita<sup>214</sup>. Considerato il luogo e la visibilità del momento, le partenze furono effettuate con il massimo ordine e a distanze temporali brevissime, se confrontate con i tempi e le modalità con cui vennero eseguiti i decolli da basi aventi un minore spessore pubblicitario.

La nona tappa, con partenza da New York, sorvolò Gay Head, Cape Cod Bay, Cape Maringouin e arrivò a Shediac<sup>215</sup>, con un carico apparecchi di 2470 kg<sup>216</sup>.

Il volo, nel complesso tranquillo dal punto di vista meteo, ebbe comunque due inconvenienti. Il primo lo segnalò l’I-GALL: perdita di olio dal motore anteriore. Luigi Gallo, valutata la situazione del suo idrovolante, comunicò una autonomia di volo prevista di ulteriori tre ore, non sufficienti per giungere a destinazione, e chiese quindi autorizzazione a Balbo di ammarare nel più vicino idroporto per rifornirsi. Balbo autorizzò, ordinando a Gallo di ripartire immediatamente così da poter arrivare a Shediac prima dell’imbrunire. Poco dopo anche il capitano Mario Aramu segnalò un problema per

---

<sup>213</sup> Cfr. R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 253.

<sup>214</sup> USAM, Raid e Crociera, fascicolo sciolto, f. 69 New York-Shediac.

<sup>215</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b.3, f. 32, Portolano Aereo.

<sup>216</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 3, f. 21, Carico dell’apparecchio – Condotta e manutenzione motori.



forte consumo di benzina. L'I-ARAM indicò in un'ora e mezza la sua autonomia. Anche questo fu autorizzato ad ammarare per fare rifornimento e ripartire<sup>217</sup>.

Alle 19:50 TMG l'I-BALB giunse a Shediac, seguito da ventuno dei ventiquattro idro della Seconda Squadra Atlantica. L'I-GALL e l'I-ARAM proseguirono in solitaria. Per essi, però, si crearono attimi di tensione. Il Gabinetto del Ministro, attivo in tarda notte per via del fuso orario, e Infante a New York, non riuscendo a ricevere comunicazioni dai due, iniziarono ad inviare continui messaggi con richieste di notizie. Solo al loro ammaraggio, alle 22:07 TMG Gallo, e alle 22:32 TMG Aramu, Campanelli, comandante della base di Shediac, poté tranquillizzare Roma e New York con un comunicato<sup>218</sup>.

All'amaraggio, gli equipaggi provvidero subito ai rifornimenti e non svolsero il consueto servizio postale perché in questo scalo non vi erano dispacci da consegnare.

La nona tappa andò in onda il 25 luglio alle 21.15<sup>219</sup>. Zoli anticipò che la via del ritorno poneva Balbo di fronte ad una alternativa: un volo come quello dell'andata di 2300 km verso le coste settentrionali dell'Europa, o un primo volo di 2600 km verso le Azzorre cui avrebbe fatto seguito una seconda tappa di 1500 km per raggiungere il Portogallo. La trasmissione proseguì con brevi e interessanti descrizioni dei paesaggi sorvolati dagli S.55 X per raggiungere Shediac e delle basi realizzate lungo le rotte, con le funzioni loro assegnate.

### 3.2.n 26 luglio: Shediac-Shoal Harbor

Nei primi programmi di volo, per la preparazione del ritorno, era stata prevista la tappa a Harbor Grace, cui solo successivamente le fu preferita Shoal Harbor<sup>220</sup>.

Per raggiungere questa località della regione di Terranova e Labrador la rotta seguita puntò su Murray Harbor, Sandy Harbor e Port Basques, con la possibile variante passando per St. George Harbor<sup>221</sup>. A destinazione, come nelle precedenti basi di Reykjavik, Cartwright e New York, furono dislocati motoristi della ditta Isotta Fraschini per le manutenzioni straordinarie dei motori<sup>222</sup>.

Alle 12:46 TMG iniziarono i decolli, tutti regolari, e il viaggio non fu impensierito da problemi climatici. Anche in questa tappa, però, si riscontrò un problema, segno evidente che le ore di volo sostenute dagli idrovolanti iniziavano a sortire i loro effetti di usura, a dispetto delle possibili manutenzioni. L'I-ROVI del capitano Rovis dovette ammarare vicino l'Isola del principe Edoardo dove fu raggiunto dal capitano Campanelli, comandante della base di Shediac. Fu necessario portare sul posto una pompa dell'acqua del motore posteriore e lo stesso Campanelli comunicò la necessità di molte ore di lavoro, con la speranza di poter far ripartire Rovis la mattina seguente.

Alle 16:40 TMG intanto, il primo dei ventitré idrovolanti che continuarono il volo, ammarò a Shoal Harbor. Balbo, sbarcato, andò sull'*Alice* lì attraccata. Valutate con il

---

<sup>217</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociadeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>218</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 69 New York-Shediac.

<sup>219</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

<sup>220</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, fgl riservatissimo prot 89 RR del 20 marzo 1933 del ministero aeronautica gabinetto del ministro.

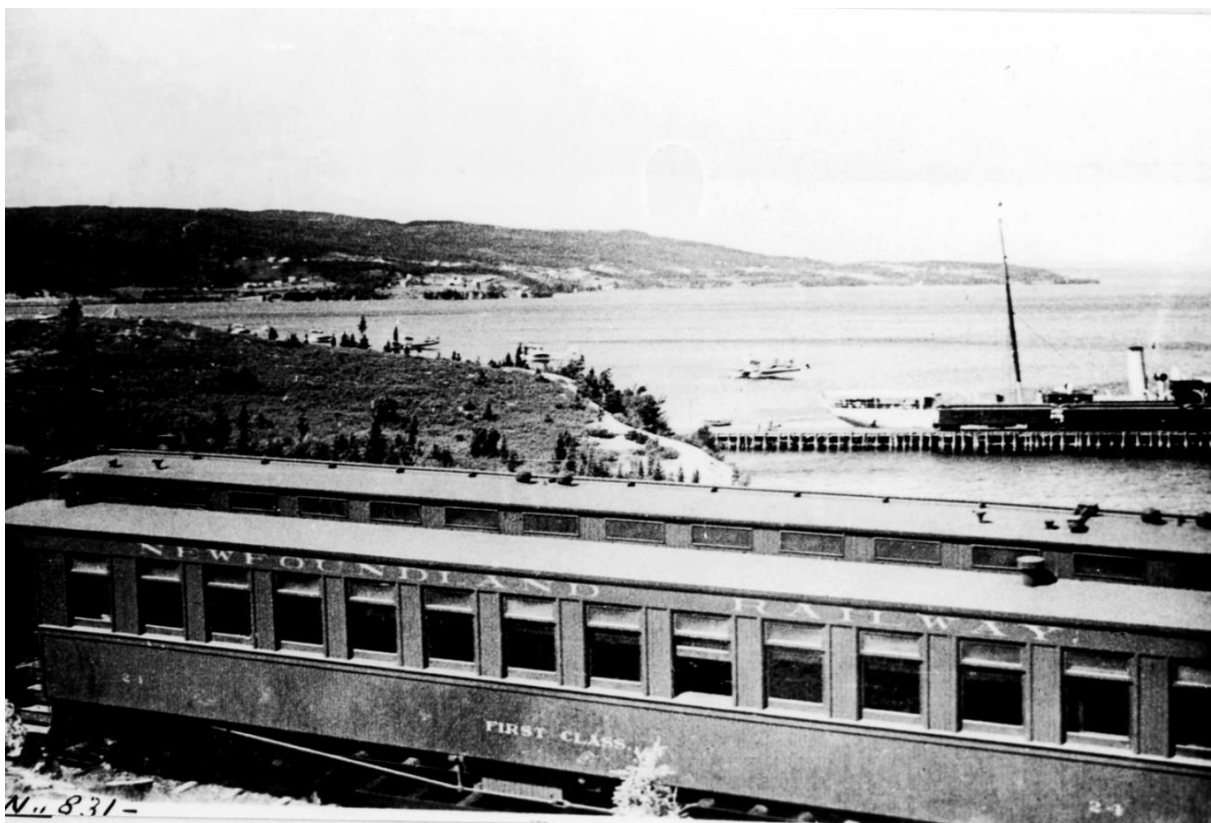
<sup>221</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b.3, f. 32, Portolano Aereo.

<sup>222</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

professor Eredia le previsioni meteorologiche, il ministro comunicò la sua previsione di una sosta prolungata di qualche giorno.

L'I-ROVI, completata la riparazione, raggiunse la Seconda Squadra Atlantica il giorno successivo, alle 15:50 TMG<sup>223</sup>.

Nell'ultima tappa nei cieli del continente nordamericano vennero sbarcate le ultime ventuno raccomandate dall'Italia, di cui dieci dal sacco dell'I-BALB, due da Reykjavik, quarantatre da Chicago e novantanove da New York<sup>224</sup>. Gli annulli riportati furono Shoal Harbor-Clarenville perché Shoal Harbor, al tempo, era solo una baia, priva di insediamenti urbani. Gli equipaggi, infatti, dopo essere sbarcati, raggiunsero l'unico piccolo aggregato di case vicine, un villaggio chiamato Clarenville. Lì, vicino l'attracco dell'*Alice*, furono disposti dei vagoni letto che costituirono gli alloggi degli equipaggi per tutto il periodo di permanenza<sup>225</sup>.



Fotografia n. 38: i vagoni ferroviari a Clarenville dove alloggiano gli equipaggi atlantici. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Come avvenne a Chicago alcuni giorni prima, anche a Shoal Harbor vollero mantenere il ricordo della crociera aerea italiana nella toponomastica. Nel successivo sviluppo urbanistico della baia dove furono collocati i gavitielli fu realizzata anche una litoranea di collegamento tra Shoal Harbor e Clarenville titolata, ancora oggi, a Italo Balbo.

Alle 19.30 del 26 luglio vi fu l'immane appuntamento con la trasmissione radiofonica dell'EIAR dedicato alla crociera aerea<sup>226</sup>. Omettendo completamente ciò che avvenne

<sup>223</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 70 Shediac-Shoal Harbor.

<sup>224</sup> Cfr. C. S. Cerutti, *La Crociera Nord-Atlantica. Francobolli, timbri e posta*, cit., e L. Restaino, *Esposizione filatelica nazionale di qualificazione*, cit.

<sup>225</sup> Cfr. R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 255.

<sup>226</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.



all'I-ROVI, Zoli comunicò che tutti e ventiquattro gli idro giunsero senza problemi a destinazione. Nella puntata, interessanti furono le indicazioni fornite sulla storia e sulla geografia della regione attraversata dagli idrovolanti italiani, fornendo così un momento di conoscenza ai radioascoltatori. La finalità educativa in termini storici e soprattutto geografici avrebbe dovuto essere il primo fine della trasmissioni curate dalla Reale Società Geografica Italiana.

La sosta a Shoal Harbor fu più lunga di quanto si pensò inizialmente. Il 26, infatti, tutte le baleniere dislocate lungo la rotta verso la cittadina irlandese di Valentia, individuata come percorso di rientro, segnalavano cattive condizioni meteorologiche, con difficili condizioni per eventuali ammaraggi. La stessa situazione fu indicata anche nei successivi giorni 27 e 28<sup>227</sup>. Il 27, comunque, gli equipaggi procedettero alla messa a punto degli idrovolanti per essere pronti a decollare in qualsiasi momento. Furono alleggeriti i velivoli lasciando a terra ancore, parte dei viveri, cavi e altro materiale e furono fatti i rifornimenti. Biseo decollò con il *Caproncino* dell'*Alice* per andare a prendere la posta a Saint John ma il motore lo piantò subito e dovette ammarare. Fortunatamente l'incidente fu senza conseguenze per il pilota e la posta fu portata da un velivolo canadese il giorno seguente. La sera del 28 agli equipaggi furono impartite le ultime disposizioni per la tappa che si pensò sarebbe stata effettuata il giorno seguente. Anche in questa occasione, però, dovettero desistere: le condizioni meteo non segnalavano possibili miglioramenti sia lungo la rotta sia sulle coste irlandesi. Fu quindi deciso di rinviare ancora. Anche le baleniere, stazionante in precisi punti dell'oceano e ancora in stato di veglia, furono talvolta in difficoltà per il moto ondoso dell'oceano.

Il 2, nuovo ordine di imbarco per gli equipaggi, ma l'*Alice*, in prossimità dei decolli, emise brevi intervalli di sirena: era il segnale che non sarebbero partiti e tutti risbarcarono.

La sera del 3 agosto giunsero i primi segnali di miglioramento del tempo lungo rotta di rientro e, ancora una volta, Balbo dispose di prepararsi per la partenza all'alba del giorno seguente. Le notizie negative arrivarono da Valentia: le condizioni meteo dei precedenti giorni fecero sì che sulle coste irlandesi di formassero dal tramonto all'alba forti concentrazioni di nebbia tali da rendere estremamente difficile l'ammarraggio. Il ministro aviatore, ancora una volta, sospese l'ordine. Fu l'ultima volta: il professor Eredia, nei suoi "presagi", comunicò che la nebbia in Irlanda sarebbe perdurata per alcuni giorni e Balbo, assieme all'ordine di sbarcare, comunicò anche la sua decisione di cambiare la rotta: la Seconda Squadra Atlantica avrebbe fatto ritorno via Azzorre<sup>228</sup>. Mussolini, in un suo messaggio, aveva consigliato: «[...] Sino al 10 Irlanda, dopo Azzorre [...]»<sup>229</sup>. Alle baleniere fu impartito l'ordine di rientrare.

Il giorno 5 Balbo visitò il *Balilla*, il *Biglieri* e il *Millelire* mentre Pellegrini prese accordi con i rispettivi comandanti per il nuovo posizionamento lungo la rotta Terranova-Azzorre e Azzorre-Lisbona<sup>230</sup>. Queste, dopo uno o due giorni di navigazione, in funzione della zona atlantica assegnata, iniziarono a comunicare le condizioni meteorologiche rilevate. In tutti i casi erano buone. Si poteva decollare. Sembra che l'opuscolo stampato da Generoso Papa in occasione del ricevimento degli atlantici a New York, con il suo

---

<sup>227</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 71 Shoal Harbor-Azzorre.

<sup>228</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 71 Shoal Harbor-Azzorre.

<sup>229</sup> Per la permanenza degli equipaggi a Clarenville si è fatto riferimento ad una testimonianza diretta, in R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., pp. 255-259.

<sup>230</sup> USMM, b. 1729, Crociera del decennale. Rapporto di navigazione del gruppo "Balilla".

«Wednesday. Take-off from Floyd Bennett Airport for Roma via the Azzorre»<sup>231</sup>, indovinò la giusta rotta.

Tutti i giorni che trascorsero dalla partenza da New York fino a quella da Shoal Harbor, la stampa italiana continuò a dedicare ampio spazio all'impresa aerea. Come in precedenza, anche nei giorni in cui la forzata permanenza in una piccolissima cittadina nella regione di Terranova e Labrador poteva apparire priva di qualsiasi interesse giornalistico, non mancarono articoli e servizi. Il «Corriere della Sera», nostro punto di riferimento, dal 26 luglio all'8 agosto, dedicò al volo transoceanico sempre la prima pagina, con la sola eccezione del 28 luglio e del 4 e 6 agosto dove, comunque, articoli sul volo di massa furono presenti in almeno due pagine interne.

### 3.2.o 8 agosto: Shoal Harbor-Azzorre

La rotta per le Azzorre prevedeva il sorvolo di Punta Split, Horta e arrivo a Ponta Delgada, con un volo di 2648 km<sup>232</sup>. Da lì, e lo stesso sarebbe accaduto da Valentia, il Portolano Aereo terminava le sue precise indicazioni, lasciando aperta qualsiasi ipotesi per il ritorno a Roma<sup>233</sup>.

La tappa, di distanza minore di quella volata il 6 gennaio 1931 tra Bolama e Natal, fu comunque la più lunga della seconda crociera atlantica e gli idrovolanti, per il carico di carburante, decollarono con un peso di 3625 kg<sup>234</sup>.

Alle 7:45 TMG fu segnalato l'inizio dei decolli, tutti ultimati con successo alle 8:10<sup>235</sup>. Fu Teucci, e non Longo come di norma, a comunicare a Balbo l'avvenuto decollo dell'ultima squadriglia perché il comandante della "verde cerchiata" lamentò un'avaria del suo apparato radio<sup>236</sup>.

Sin dalla partenza le varie imbarcazioni disposte lungo la rotta comunicarono gli aggiornamenti meteorologici. Non si verificarono cambiamenti climatici in grado di creare problemi al volo e fu segnalato, nella quasi totalità delle loro comunicazioni, la possibilità di ammarare nelle zone di propria competenza, se necessario, senza difficoltà.

Le comunicazioni radio di questa tappa non interessarono solo gli idrovolanti, le stazioni e le imbarcazioni di supporto, ma anche altre imbarcazioni che stavano solcando l'oceano, per il trasporto passeggeri o merci. Con esse Balbo scambiò anche simpatici e conviviali messaggi. Fu il caso, in particolare, del piroscafo *Conte di Savoia*, al cui comandante Lena Balbo trasmise il numero telefonico della propria casa a Roma affinché riferisse alla moglie dove il ministro si trovava in quel momento e che il volo procedeva tranquillamente. Poi fu la volta del *Valprato* e della nave *Città di Catania*<sup>237</sup>.

Come nella prima traversata oceanica verso Cartwright, anche per questa tappa valsero le disposizioni di comunicazione e avvistamento dei velivoli con le baleniere: ad ogni passaggio i velivoli avrebbero dovuto abbassarsi di quota per essere identificati anche

<sup>231</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b.3, f. 32, Portolano Aereo.

<sup>232</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b.3, f. 32, Portolano Aereo.

<sup>233</sup> USAM, Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone, Aramu Mario, b.3, f. 32, Portolano Aereo.

<sup>234</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

<sup>235</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 71 Shoal Harbor-Azzorre.

<sup>236</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieraledeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>237</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieraledeldecennale.it/diariodibordo>.

visivamente. Questa volta, rispetto al viaggio di andata, non furono segnalati inconvenienti e, anche quando per nuvolosità non ci fu contatto visivo, vi fu comunque una segnalazione radio. Anche in questa tappa, inoltre, Balbo ordinò la camicia nera, sia verso le Azzorre sia, successivamente, nel volo per Lisbona<sup>238</sup>.

Prima della partenza, a causa delle ridotte dimensioni della baia di Ponta Delgada, fu stabilito che la squadra si sarebbe divisa al suo arrivo: Pellegrini, con ulteriori otto idrovolanti, sarebbe ammarato a Horta, mentre Balbo e i restanti quattordici velivoli avrebbe proseguito per Ponta Delgada. Prima di lasciare la formazione di Pellegrini il ministro chiese ai piloti di controllare il livello di carburante ordinando che qualora i destinati a Ponta Delgada avessero avuto necessità, avrebbero potuto ammarare assieme agli altri a Horta. Nessuno segnalò problemi e Balbo aggiunse:

Signori piloti questo ammaraggio è il vostro esame di laurea stop Ricordatelo e siate calmi stop Balbo<sup>239</sup>

L'esame di laurea fu superato da tutti. A Horta alle 18:45 GTM e a Ponta Delgada alle 19:00<sup>240</sup>, tutti gli idrovolanti italiani atterrarono senza inconvenienti.

Il percorso fu conosciuto dai radioascoltatori italiani alle 21.30<sup>241</sup>, ora italiana, dello stesso giorno. Corrado Zoli, con molti particolari, descrisse prima le condizioni meteo che avevano impedito la partenza per l'Irlanda e, successivamente, dedicò molta parte della trasmissione ad illustrare le caratteristiche sociopolitiche delle isole Azzorre e la loro costituzione geologica. Nel dialogo, in particolare, segnalò anche il fatto che la posizione geografica di questo arcipelago lo aveva reso un importante scalo per le imbarcazioni che attraversavano l'Oceano Atlantico nelle due direzioni. Questo fu anche il motivo dei vari incontri radiotelegrafici dell'I-BALB con imbarcazioni italiane che navigavano tra i continenti.

Questa tappa, per il fatto che gli idrovolanti ammararono in due diverse località, Horta e Ponta Delgada, fu l'unica a non essere indicata, in documenti ufficiali e non, con il nome della città di arrivo, ma con il nome dell'intero arcipelago.

### **3.2.p 9 agosto: Azzorre-Lisbona**

Con un carico di 2335 kg gli idro italiani decollarono per la tappa che gli avrebbe permesso di raggiungere Lisbona e concludere così la seconda traversata oceanica<sup>242</sup>. Il gruppo di Horta decollò alle 7:40 TMG, quello di Ponta Delgada alle 8:25 TMG, e non vi fu la loro compattazione in Seconda Squadra Atlantica neanche durante le successive ore di navigazione: i due gruppi giunsero a destinazione a circa un'ora l'uno dall'altro. Non sono emerse indicazioni sul perché il sorvolo di questa seconda parte di oceano Atlantico non fu effettuata in formazione completa e per quale motivo Balbo e il suo gruppo non attese, sin dalla partenza, Pellegrini e gli altri otto idrovolanti, considerata la breve distanza

---

<sup>238</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociadeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>239</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crociadeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>240</sup> USAM, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 71 Shoal Harbor-Azzorre.

<sup>241</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

<sup>242</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

che separava le due località di decollo. Un semplice collegamento radiofonico o un giro, come tra l'altro previsto nelle disposizioni emanate, avrebbe permesso un "volo di massa" dell'intera squadra aerea e, soprattutto, un sorvolo di massa dell'oceano.

La tappa fu purtroppo segnata da un grave incidente. Subito dopo il decollo Balbo comunicò la sua manovra per mettersi in rotta<sup>243</sup> e, dopo circa dieci minuti, ricevette la comunicazione da Longo che l'I-RANI del capitano Celso Ranieri aveva cappottato. Longo segnalò che l'equipaggio aveva subito solo contusioni e che, da un primo esame, solo il secondo pilota Enrico Squaglia aveva riportato lesioni più consistenti. Le prime comunicazioni giunte da Ponta Delgada non sembrarono quindi allarmanti. Balbo ordinò comunque a Longo, rimasto sul posto con l'I-CANN e l'I-CALO, di decollare appena possibile, considerate le ottime condizioni di tempo, e lasciare i feriti in custodia al comandante della base<sup>244</sup>.

Le notizie telegrafiche, da quel momento, iniziarono a rincorrersi in maniera confusa, sia sulla gravità delle condizioni del capitano Squaglia sia sulle cause dell'incidente<sup>245</sup>. Si parlò di guasto al motore ma Longo, diversamente, comunicò che il cappottamento fu probabilmente dovuto all'onda di ritorno del decollo precedente. Balbo, nella sua versione radio e telegrafica trasmessa al duce pochi minuti dopo aver ricevuto la notizia, parlò di errore di manovra, perché il decollo doveva essere effettuato in mare aperto e lui, con l'I-BALB, aveva iniziato la sua partenza da sotto la banchina<sup>246</sup>. Enrico Squaglia, poco dopo morì. Balbo scriverà di aver ricevuto la notizia solo a Lisbona, quando il ministro della Marina portoghese gli fece le condoglianze consegnandogli il messaggio della brutta notizia<sup>247</sup>.

Gli idrovolanti in volo, considerato il bel tempo, non ebbero alcun problema nel sorvolare la seconda parte di oceano che li avrebbe portati fino alla costa portoghese, con la sola eccezione del passaggio previsto sulla Baleniera "A", che comunicò di trovarsi fuori la posizione assegnata e di non fare rilevamenti radiogoniometrici su di essa.

I ventitré idrovolanti giunsero quindi a destinazione in tre gruppi: alle 15:30 TMG il gruppo di Balbo, dopo un'ora, alle 16:32 TMG quello di Pellegrini e alle 17:00 TMG Longo, Cannistracci e Calò Carducci.

Come avvenne con il re in occasione dell'incidente mortale verificatosi ad Amsterdam, all'arrivo, il ministro Balbo, inviò immediatamente un messaggio a Mussolini, intuendone probabilmente la necessità. Balbo, tramite il suo Capo di Gabinetto, sapeva che il duce seguiva con attenzione la crociera aerea, informandosi costantemente dei suoi avvenimenti e sia il ministro sia Mussolini erano ben consapevoli che, con il clamore che tale evento aveva conquistato, avevano l'attenzione nazionale e internazionale del momento. Entrambi, ancora, sapevano che un incidente poteva essere in grado di far cadere tutto quanto il volo di massa aveva costruito per la loro immagine e per quella del fascismo. L'incidente mortale avvenuto nella penultima tappa aveva evidentemente generato nuova tensione da mitigare con un omaggio:

---

<sup>243</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieradeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>244</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieradeldecennale.it/diariodibordo>.

<sup>245</sup> USAM, Raid e Crociera, fascicolo sciolto, f. 72 Azzorre-Lisbona.

<sup>246</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocieradeldecennale.it/diariodibordo>, USAM, Raid e Crociera, fascicolo sciolto, f. 72 Azzorre-Lisbona.

<sup>247</sup> Cfr. I. Balbo, *La centuria alata*, cit., p. 289.

Per il duce stop Avvistato Lisbona stop Gli ottomila km di trasvolate oceaniche della crociera sono compiuti in nome vostro e dell'Italia stop<sup>248</sup>.

Nella capitale portoghese, per quanto contenute, vi furono alcune manifestazioni e visite ufficiali. Circa la reale accoglienza, però, restano alcuni dubbi sulla partecipazione cittadina. Di questo, in particolare, ci fornisce prova l'inviato della Stefani da Lisbona. Il giornalista, dopo aver indicato come la stampa locale salutò "cordialmente" Balbo e gli atlantici, aggiunse il personale commento circa la mentalità tenacemente individualistica posseduta dai vasti strati della popolazione portoghese che non permise di apprezzare integralmente l'importanza tecnica della crociera di massa<sup>249</sup>. Sembrerebbero improbabili giustificazioni atte a nascondere una condizione di indifferenza dei cittadini all'arrivo degli idrovolanti italiani, soprattutto dopo le immagini diffuse in tutto il mondo delle accoglienze di Chicago e New York.

Nel consueto appuntamento radiofonico con gli italiani, il Presidente della Società Geografica Italiana parlò dopo cena, alle 21<sup>250</sup>. Fu una trasmissione di breve durata, nonostante si trattasse del rientro della crociera atlantica in Europa. Aperta con le molte indicazioni circa le difficoltà dei decolli da Punta Delgada, come a preparare il terreno alla più tragica delle notizie, diede poi l'informazione dell'incidente dell'I-RANI e la morte di Squaglia.

A Lisbona, la crociera fu segnata, indirettamente, da un altro incidente che non trova alcun riferimento negli archivi aeronautici e che vide protagonista il capo di stato maggiore della Regia Aeronautica generale Valle. Le dinamiche di questo avvenimento sono note solo per le relazioni intercorse nell'ambito diplomatico e per le voci che furono intercettate dalla polizia politica<sup>251</sup>.

Quando Balbo a Shoal Harbor era ancora indeciso sulla rotta da percorrere per il rientro in Europa, ordinò a Valle di raggiungere Valentia per far allestire un sentiero luminoso in grado di rendere possibili gli ammaraggi, nell'ipotesi che avessero raggiunto l'Irlanda in condizioni di scarsa luce. Balbo, altresì, specificò anche che la decisione di inviare Valle derivò dal fatto che esso vantava un passato da dirigibilista, con una certa confidenza con la meteorologia, tale da «affiancare il professor Eredia per volgarizzare i bollettini spesso incomprensibili dello scienziato italiano»<sup>252</sup>.

Valle, appresa la notizia che il rientro era stato deciso per la rotta Azzorre-Lisbona, lasciò Valentia e raggiunse la capitale portoghese per dare il benvenuto in Europa al suo ministro. La cortesia del generale non mancò di essere evidenziata da Balbo che specificò che il suo generale era «venuto da Valentia per incontrarci»<sup>253</sup> e che, dopo il loro

---

<sup>248</sup> USSMA, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 72 Azzorre-Lisbona.

<sup>249</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Parte Generale, tele 7457 del 11 agosto 1933 della Stefani speciale da Lisbona.

<sup>250</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

<sup>251</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Incidente Valle. Di questo incidente si ebbe notizia anche nelle veline della polizia politica. In una segnalazione, datata 15 agosto 1933, viene riportato il discorso tra due personaggi controllati che, tra l'altro, parlarono dell'incidente che Valle aveva avuto con l'apparecchio a Lisbona, in ACS, SPD, CR, B. 60, f. 278/R, Valle Giuseppe. Per questo incidente fu riconosciuto "Mutilato in servizio", in Enciclopedia Treccani, Valle, Giuseppe. Nella sezione "Incidenti di Volo" presso USAM, non vi è carteggio di questo avvenimento.

<sup>252</sup> I. Balbo, *La centuria alata*, cit., pp. 264-265.

<sup>253</sup> *Ivi*, p. 288.

abbraccio, verso le 16:00 GTM, assistettero assieme agli ammaraggi degli undici apparecchi partiti con lui e, poco dopo, dei nove partiti con Pellegrini<sup>254</sup>. Evidenziamo, nell'occasione, che Balbo, come nelle crociere mediterranee, arrivò in solitaria a Lisbona, tanto da avere il tempo di ammarare, sbarcare e vedere l'arrivo degli altri idrovolanti del suo gruppo.

Il generale Valle, per poter abbracciare nuovamente il suo ministro al Lido di Roma il giorno seguente, ripartì nel pomeriggio da Lisbona. Il suo viaggio di rientro si interruppe dopo la tappa a Los Alcazares. Il velivolo su cui viaggiava, per il mancato funzionamento dei motori, tentò un ammaraggio di fortuna nel porto di Valencia alle 18:30. Dall'incidente che ne seguì, l'apparecchio rimase fuori uso e l'equipaggio risultò contuso tanto dal dover essere ricoverato in clinica. Valle riportò lo slogamento e la lussazione della spalla destra e una ferita sul cuoio capelluto che necessitò di dieci punti di sutura con una leggera commozione celebrale. Il giorno seguente partì da Ostia un altro S.71 con personale medico a bordo. Una partenza che fu giudicata comunque superata, considerate le condizioni di non pericolo di vita dell'equipaggio. Per quanto fortunatamente privo di conseguenze, la decisione di Valle di rendere omaggio a Balbo a Lisbona, prima che a Roma, rischiò ben più gravi conseguenze per l'equipaggio e costò alla Regia Aeronautica un ulteriore velivolo da sommare a quelli di Amsterdam e delle Azzorre.

Nell'atrio dell'albergo dove alloggiarono gli equipaggi, senza clamori e senza l'organizzazione di un particolare cerimoniale, Balbo volle consegnare ai nuovi trasvolatori, piloti e specialisti che avevano partecipato per la prima volta a tale impresa, le aquile e i distintivi atlantici che Valle gli aveva portato. Non si hanno riscontri sul perché questi distintivi non furono consegnati a Cartwright, dopo la prima attraversata, o a Roma, con una cerimonia di maggior rilievo. Se nel primo caso, quello della cittadina delle coste della regione del Labrador e Terranova, possiamo ipotizzare che i distintivi non furono assegnati per il semplice fatto che non vennero portati al seguito, diversa appare l'esclusione di Roma. In quella circostanza, infatti, la consegna delle aquile atlantiche sarebbe stata inserita all'interno della cerimonia conclusiva, al Foro Romano, dove avrebbe padroneggiato la figura del duce. Balbo, diversamente, appuntando lui quei distintivi sulle divise dei suoi uomini, poté trasmettere ad essi la sua immagine di comandante, di capo della loro missione e della loro forza armata e rafforzare, così, il suo legame con i cento giovani aeronautici che con lui avevano compiuto la grande impresa. Tutto ciò, alla presenza di Mussolini, non sarebbe stato possibile.

### **3.2.q 12 agosto: Lisbona-Lido di Roma**

I bollettini meteo segnalavano ottime condizioni di volo lungo il percorso e i decolli da Lisbona, con un carico di 2690 kg<sup>255</sup>, iniziarono alle 7:10. In realtà, almeno per le prime ore di volo, le previsioni non si rilevarono corrette: un forte vento contrario rallentò fortemente il volo tanto da rendere necessario l'avviso che sarebbero arrivati a Roma con un'ora di ritardo, non prima delle 18.

Balbo, dopo il decollo, invece di procedere al previsto giro di compattazione, comunicò che avrebbe volato lungo la costa atlantica, indicando agli altri velivoli che lo avrebbero dovuto raggiungere. Ricordiamo che la rotta per Roma non era stata preventivamente

---

<sup>254</sup> Cfr. *Ivi*, p. 288.

<sup>255</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

tracciata e non indicata dalla documentazione di bordo, ma fu presumibilmente stabilita durante la breve permanenza a Lisbona.

Alle 7:47 il ministro ordinò di abbandonare il TMG e spostare tutti i cronometri sull' «ora di Roma» e che avrebbe ripreso la rotta stabilita solo quando le squadriglie gli avrebbero segnalato il contatto vicino al chilometro tra loro<sup>256</sup>.

Calmato il vento, il meteo fu ottimo per tutto il resto del volo, ma non mancarono inconvenienti determinati, questa volta, dagli idrovolanti. Le macchine, evidentemente, come nelle ultime tappe americane, continuarono a cedere per l'usura delle diverse migliaia di chilometri volati. Difficilmente si sarebbe potuto verificare quanto indicò Corrado Zoli in una delle precedenti puntate radiofoniche, secondo cui gli S.55 X sarebbero tornati in perfetta efficienza tali da poter continuare il loro servizio nella forza armata italiana e per questo il loro costo non sarebbe dovuto essere imputato nelle spese complessive della crociera.

Pellegrini, dopo Gibilterra, iniziò a segnalare problemi e chiese di ammarare a Los Alcazares. Poi, valutata la situazione, comunicò che avrebbe continuato fino alla Baleari e lì avrebbe deciso sull'entità del problema. L'I-GALL, a seguire, comunicò il suo rallentamento, per problemi alla temperatura dell'olio e, infine, l'I-VERC, proprio nei minuti conclusivi avvertì che era rimasto senza olio e aveva urgenza di ammarare<sup>257</sup>.

Nonostante le difficoltà, fu posta comunque molta attenzione nel preparare l'arrivo della tappa conclusiva. Il ministro autorizzò il Capo di Gabinetto colonnello Martelli Castaldi a diffondere ogni suo messaggio alla stampa e alla radio, in modo tale che quest'ultimo volo fosse seguito nel dettaglio dagli italiani e creare, così, un clima di attesa per il suo rientro. Rispetto alle comunicazioni diffuse in tutte le precedenti frazioni, rileviamo diversi messaggi inneggianti al re, al duce e al fascismo, mai espressi durante i precedenti voli<sup>258</sup>.

Passarono per Gibilterra, poi verso Formentera, Cabrera, Porto Torres e Sassari, la Maddalena e Caprera, fino a comunicare:

Colonnello Martelli – ore 17,28 – fra mezz'ora saremo sul lido – Balbo<sup>259</sup>.

La preparazione al trionfante arrivo non interessò solo l'indicazione alla stampa del progressivo avvicinamento. Balbo fu anche ben chiaro con i suoi atlantici:

Sono a 10 km da Ostia faccio giro stop Attenti a non passare innanzi se raggiungete la formazione altrimenti sono guai seri<sup>260</sup>.

Dopo aver disciplinato la Seconda Squadra Atlantica, il ministro concentrò la sua attenzione nuovamente sulla comunicazione esterna rivolgendosi nuovamente a Martelli Castaldi:

ore 17.30. Riservato per colonnello Martelli stop Avverta Gardenghi che ho già fatto e scritto a macchina noto articolo stop Balbo<sup>261</sup>.

---

<sup>256</sup> USSMA, Raid e Crociera, fascicolo sciolto, f. 72, Lisbona – Roma.

<sup>257</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocierradecennale.it/diariodibordo>.

<sup>258</sup> Tratto dal quaderno di stazione dell'I-RECA, disponibile al sito internet <http://www.crocierradecennale.it/diariodibordo>.

<sup>259</sup> USSMA, Raid e Crociera, fascicolo sciolto, f. 72, Lisbona – Roma.

<sup>260</sup> USSMA, Raid e Crociera, fascicolo sciolto, f. 72, Lisbona – Roma.

Questa comunicazione specificò, chiaramente, che il messaggio non era tra quelli da fornire alla stampa, e il suo contenuto, altrettanto chiaramente, ci indica come Balbo fosse più intento nel lavoro di scrittura sulla scrivania posta nello scafo, che ai comandi dell'I-BALB. L'abilità del suo secondo pilota, Stefano Cagna, gli permise di dedicarsi ampiamente alla macchina da scrivere. Pio Gardenghi, già redattore del «Corriere Padano», nella sua doppia veste di segretario particolare di Balbo e Capo Ufficio Stampa del Ministero dell'Aeronautica, fu probabilmente alleggerito nel suo lavoro: la conclusione dell'epica impresa era già stata scritta dal suo capo.

All'arrivo al Lido di Roma gli equipaggi scesero con la tuta di volo indossando la camicia nera<sup>262</sup>.

La tappa conclusiva venne messa in onda con l'immane Corrado Zoli il 12 agosto alle 21.15<sup>263</sup>. In essa, dopo aver dato sommarie indicazioni sulla rotta seguita da Lisbona al Lido di Roma, ricordò Quintavalle e Squaglia, i caduti dell'impresa transatlantica. Questa ultima puntata presentò caratteristiche tali da renderne necessari un nostro approfondimento. La trasmissione si concluse con un ampio spazio dedicato a Benito Mussolini. Il duce, poco nominato nelle precedenti puntate, diviene elemento unico nell'ultima parte della trasmissione, interamente dedicata a lui, senza più alcun cenno a Balbo e agli atlantici o a qualsiasi elemento della crociera aerea. Appare evidente il fatto che, con la conclusione e il buon esito di questo importante e conosciuto evento, nel momento in cui si rese necessario solo raccogliergli il trionfo, Zoli volle concentrarsi solo ed esclusivamente sul nome di Mussolini, il «realizzatore delle fortune nazionali e l'animatore di tutte le genti». Il ritratto del duce, dominante più alto rispetto a quello di Balbo, caratterizzò anche la prima pagina del «Corriere delle Sera» del 13 agosto.

### 3.2.r Il rientro degli atlantici a Roma

Dopo lo sbarco degli equipaggi al Lido di Roma, Balbo salutò sull'attenti Mussolini. Il duce gli andò in contro abbracciandolo e baciandolo. L'impresa, enorme da molti punti di vista, aveva fornito un importante contributo nel consolidamento e nell'affermazione nazionale e internazionale, del pensiero fascista e del suo duce. Al di là delle possibili tensioni, quindi, l'arrivo fu sicuramente il momento in cui poterono gioire. Mussolini, più di tutti. Lui, oltre ad accrescere il suo prestigio, quel 12 agosto 1933, ebbe anche la sicurezza che Balbo fosse ormai rientrato, che non avrebbe proseguito in ulteriori tappe e che, da quel momento, avrebbe ripreso il suo posto nella gerarchia fascista. Con i piedi per terra e non dentro la carlinga di un S.55 X, il ministro aviatore cessò di essere una mina vagante.

Italo Balbo, da parte sua, si rese probabilmente conto di come il suo destino politico si identificava ancora pienamente con quello del duce verso il quale, al di là di tutto e come tutta la prima generazione dei giovani gerarchi, aveva un debito di riconoscenza per

---

<sup>261</sup> USSMA, Raid e Crociere, fascicolo sciolto, f. 72, Lisbona – Roma.

<sup>262</sup> Cfr. R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 271.

<sup>263</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.



avergli consentito di emergere «dalla prospettiva di piccolo borghese»<sup>264</sup> e per avergli dato la possibilità di trasformarlo «in artefic[e] della storia»<sup>265</sup>.

La parata con tutti gli atlantici raggiunse piazza Colonna dove Balbo e gli equipaggi furono ricevuti nella sala del Circolo della Stampa. Alle acclamazioni della folla, tutti i trasvolatori apparvero allineati sulla terrazza da dove il ministro rese ancora omaggio al Capo del Governo:

a nome degli equipaggi atlantici vi ringrazio, camerati, per l'accoglienza grandiosa che ci avete tributato. Io vorrei però che non perdesse di vista la realtà e che non la facesse perire di vista ai miei camerati. Noi siamo soltanto dei modesti soldati agli ordini di un grande capo, nel cui nome è dolce e facile conquistare tutte le vittorie. Viva Mussolini<sup>266</sup>.

Il giorno successivo vi fu l'omaggio del re e la coreografica parata culminante con il trionfale passaggio sotto l'Arco di Costantino. Balbo guidò i suoi equipaggi verso il colle sacro alla potenza imperiale di Roma, il Palatino, aggiungendo, così, un'ulteriore immagine al ricercato accostamento all'Impero, cui il fascismo tanto ambiva. Lì, ad attenderli, c'era il duce per il gran rapporto. Mussolini, imprimendo in maniera ancor più incisiva l'attento e ricercato richiamo alla sua comunione con il prestigio della romanità<sup>267</sup> salì su un blocco marmoreo e, con tutti gli uomini degli equipaggi dinanzi a lui, pronunciò il suo discorso<sup>268</sup>.

La cerimonia, che fu la conclusione di quello spettacolo continuo che i giornali e la radio avevano con costanza messo in scena, come mostrano chiaramente le immagini dell'epoca, fu un grande successo di pubblico anche per lo Stato fascista, la cui funzione pedagogica si formalizzava proprio attraverso i riti e le manifestazioni di massa<sup>269</sup>. Questo appare evidente anche dall'importante organizzazione messa in atto per l'evento, con l'attenta scelta del percorso, con l'allestimento delle strade, il dispiegamento dei gagliardetti e la sfilata di fanfare e di altri gruppi di contorno alle divise bianche degli atlantici. Considerando, infine, che la sentita partecipazione di pubblico agli eventi di massa rappresentava, in quel momento, anche l'unica forma di partecipazione politica individuale e collettiva<sup>270</sup>, la cerimonia sulla via dell'Impero rappresentò anche un'ulteriore importante occasione per il consolidamento che il regime stava attuando.

A Italo Balbo venne conferito il grado di Maresciallo dell'Aria, già anticipatogli nel precedente incontro con il re che lo appellò con questo grado<sup>271</sup>, e tutti gli atlantici furono promossi al grado superiore<sup>272</sup>.

---

<sup>264</sup> E. Gentile, *Il culto del littorio*, cit. p. 247.

<sup>265</sup> *Ibidem*.

<sup>266</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi

<sup>267</sup> Cfr. E. Gentile, *Il culto del littorio*, cit., p. 131.

<sup>268</sup> Cfr. B. Mussolini, *L'aviazione fascista*, cit.

<sup>269</sup> Cfr. E. Gentile, *Il culto del littorio*, cit., p. 141.

<sup>270</sup> Cfr. E. Gentile, *Fascismo. Storia e interpretazione*, cit., p. 87.

<sup>271</sup> «Mentre si svolge il ricevimento, la folla urge nella piazza sottostante acclama lungamente. Altre colonne arrivano da via XX Settembre e da via XXIV Maggio e dalla via Dataria. Prima di congedarmi il re, che mi chiama Maresciallo, mi dice “poco fa il capo del governo mi ha portato il decreto per la sua nomina. Sono stato ben lieto di apporre la firma”» in I. Balbo, *La centuria alata*, Le Balze, Montepulciano, 2005, p. 303

<sup>272</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

Nel pomeriggio del giorno 13 gli equipaggi si recarono al Palazzo del Littorio dove erano presenti le più alte autorità del regime e tutti i segretari federali d'Italia. Lì fu allestito il solenne ricevimento in loro onore e tutti furono insigniti dal governatore della capitale, principe Boncompagni, della medaglia di Roma<sup>273</sup>.

La mattina del 14 agosto gli apparecchi ripartirono dal Lido di Roma per Orbetello dove, prima dello scioglimento della Seconda Squadra Atlantica, il re li avrebbe passati in rivista. Alle 9 precise la fanfara reale annunciò il sovrano, accompagnato dal duca d'Aosta, dal ministro Balbo, dal sottosegretario della guerra generale Baistrocchi, dal ministro della Marina ammiraglio Sirianni, dal sottosegretario dell'Aeronautica Riccardi, dal capo di Stato maggiore della milizia onorevole Teruzzi e dal primo aiutante di campo generale Asinari di Bernazzo<sup>274</sup>.

In nome e dalla presenza di Sua Maestà il Re dichiaro sciolta la Seconda Squadra Atlantica.  
Viva il Re<sup>275</sup>

disse Balbo sul piazzale dove erano schierati tutti gli uomini che avevano reso possibile una grandiosa impresa aviatoria.

---

<sup>273</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

<sup>274</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

<sup>275</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.



Fotografia n. 39: gli atlantici, in alta uniforme, nella parata a Roma per la via dell'Impero, oggi via dei Fori Imperiali. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

### 3.3 Riflessioni e considerazioni sulla crociera aerea dell'Atlantico settentrionale

Crociera Roma-Chicago o Roma-New York, Seconda Crociera Atlantica, Crociera Aerea del Decennale, molte furono le denominazioni utilizzate per indicare il volo di massa effettuato dal 1° luglio al 12 agosto 1933. Seppur tutte le denominazioni le possiamo indicare valide perché comunque identificano lo stesso unico evento storico, la precisa denominazione fu “Crociera aerea dell'America del Nord”. Questa è infatti la dicitura ufficialmente utilizzata nelle comunicazioni a firma del ministro Balbo.

Il primo elemento su cui vorremmo porre la nostra attenzione è il suo costo complessivo. Pur non essendoci un computo preciso di spesa redatto dagli organi del commissariato aeronautico, a differenza dei precedenti voli, possiamo disporre in questo caso di diversi documenti<sup>276</sup> la cui analisi ci permette di indicare la somma verosimile sostenuta dalla Regia Aeronautica. Nell'analisi, ove possibile, proporremo anche un confronto tra le risorse impiegate per la trasvolata e quelle assegnate ai corrispettivi capitoli di bilancio del Ministero dell'Aeronautica. Questa comparazione, in particolare, dovrà tenere conto del fatto che gli stessi capitoli non ebbero alcuna maggiorazione e il bilancio complessivo assegnato al Ministero dell'Aeronautica risultò uguale a quello degli anni precedenti e successivi durante i quali non si organizzò alcun volo di massa.

Le necessità di sviluppare questa riflessione, infine, risiede nel comprendere quanto la realizzazione di questo evento abbia inciso nella programmazione economica della forza armata aerea, ovvero, se la distrazione di fondi per questo volo potesse essere sostenuta dal suo bilancio. Proprio in termini di sostenibilità, disponiamo di un dato di riferimento molto preciso che fornì Balbo, quando, in relazione alla scelta della rotta, affermò che anche per gli effetti della crisi economica mondiale, una lunga crociera che comprendesse nel suo itinerario Tokyo e New York, avrebbe impegnato non meno di 20 milioni di lire: un preventivo che giudicò troppo alto per i bilanci del suo Ministero<sup>277</sup>.

La nostra analisi, quindi, necessita di considerare la crociera proprio dalla sua iniziale organizzazione.

Quando si iniziò a pianificare il volo, anche dal punto di vista della fattibilità economica, non era ancora stata decisa la data di partenza, ma solo indicativamente il periodo. Da subito, però, si individuò come momento migliore quello compreso tra gli ultimi giorni di giugno e i primi di luglio per via della necessità di attendere lo scioglimento dei ghiacci nel Nord Atlantico. Questo, dal punto di vista amministrativo, permise di far gravare le spese su due esercizi finanziari, quello del 1932-1933 e quello del 1933-1934, ciascuno dei quali copriva il periodo dal 1° luglio dell'anno precedente al 30 giugno di quello successivo<sup>278</sup>. Nonostante questa possibilità amministrativa, per alcuni capitoli di spesa non vi fu, da subito, una sufficiente copertura. Il colonnello Martelli Castaldi, sin dal 10 febbraio 1933<sup>279</sup>, cinque mesi prima dei decolli, fu obbligato a richiedere lo storno tra capitoli,

---

<sup>276</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 11, Crociera Atlantica 1933. Spese crociera.

<sup>277</sup> Cfr. I. Balbo, *La centuria alata*, cit., p. 35.

<sup>278</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni alla Camera dei Deputati del 27 aprile 1932, XXVII Legislatura – Sessione 1929-1932 – Volume (VI). Tipografia della Camera dei Deputati, pp. 6590 e ss.. Atti del Parlamento Italiano – Discussioni alla Camera dei Deputati del 3 maggio 1933, XXVII Legislatura – Sessione 1929-1934 – Volume (VIII). Tipografia della Camera dei Deputati, p. 8583 e ss..

<sup>279</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 11, Crociera Atlantica 1933. Spese crociera. Lettera prot. 02338 del 10 febbraio 1933 del Gabinetto del Ministro.

nell'attesa che intervenisse l'immissione di nuovi fondi con l'approvazione della legge di bilancio 1933-1934.

Lo stesso Martelli Castaldi, per la necessità di avere un chiaro andamento delle spese che progressivamente si stavano affrontando, comunicò che tutti gli esborsi relativi all'organizzazione in atto dovevano essere effettuate per il tramite o con il visto del Gabinetto del Ministro<sup>280</sup>. Segno evidente della necessità di tenere sotto controllo il delicato settore.

Per lo specifico computo economico di tutte le tappe della crociera, con documento a firma del generale Pellegrini, comandante della Scuola di Navigazione Aerea Alto Mare di Orbetello, fu redatto un accurato preventivo di spesa. In esso, in particolare, si fece riferimento solo alla crociera effettiva, ma potremmo ritenere che anche le spese sostenute nella fase addestrativa, strettamente necessaria allo svolgimento del volo di massa verso gli Stati Uniti, dovrebbero essere contemplate nel monte economico complessivo.

Il preventivo di Pellegrini, che come appureremo non andò poi molto lontano dal consuntivo finale, prevede: spese di missione: 3.098.500 lire (inizialmente era stata prevista una spesa di 2.698.500 lire, aumentata successivamente di 400.000 per l'incremento del 60% della diaria di missione per il periodo di sorvolo delle regioni artiche); viaggi del personale alle varie basi: 450.960 lire; trasporto materiali: 2.190.000 lire senza il computo delle spese di dogana e di eventuale sosta secondo il preventivo fornito dalla ditta Gondrand; spese varie: rappresentanza 323.000 lire, noleggi (24 battelli per il rifornimento e da due a quattro motoscafi) 175.000 lire; manodopera: 43.000 lire; telegrammi: 50.000 lire; acquisti materiali: 80.000 lire; imprevisti: 630.000 lire. Queste spese furono fatte gravare solo sull'esercizio finanziario 1933-1934 perché i relativi rendiconti poterono essere presentati solo al rientro dalla crociera.

La previsione di spesa per la realizzazione della crociera aerea del decennale fu, quindi, di 7.040.460<sup>281</sup>.

A tale cifra riteniamo necessario sommare alcuni costi.

Come puntualmente riportato nella relazione esplicativa del preventivo, lo stesso non comprendeva le spese relative alla nave *Alice* e le spese per il noleggio e il mantenimento delle navi baleniere adibite a stazioni meteorologiche. La Direzione Generale dei Personali Civili e Affari Generali, per la sola *Alice*, già in passato affittata e poi acquistata dalla Regia Aeronautica per la crociera, indicò la somma di 300 mila lire, più 160 mila per la sua assicurazione. Non quantificato invece l'acquisto del *Caproncino* che portava a bordo e che abbiamo visto restò fuori uso a Shediac.

Sempre in ottica navale occorre sommare, ancora, il noleggio delle sei baleniere: 390.000 lire, e le relative spese di esercizio: 150.000 lire, mentre non si ha conto dell'imprevisto affitto della nave rompighiaccio *Ungava*. Le spese complessivamente sostenute per le imbarcazioni della Regia Marina, furono invece a carico della forza armata navale e non risultano imputate o richieste alla Regia Aeronautica.

---

<sup>280</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 2, f. 11, Crociera Atlantica 1933. Spese crociera. Lettera prot. 02471 del 16 febbraio 1933 del Gabinetto del Ministro.

<sup>281</sup> Il prospetto del preventivo di spesa della Scuola di Navigazione Aerea Alto Mare è di 6.640.460 perché non era stato previsto l'incremento del 60% della diaria di missione per il periodo di sorvolo delle regioni artiche, per il quale, il generale Pellegrini, nella relazione illustrativa del preventivo, scrisse che sarebbe stato opportuno sollevare il quesito solo dopo il rientro in Italia. USAM, Raid e Crociera, b. 2, f. 11, Crociera Atlantica 1933. Spese crociera.

L'effettuazione della crociera, continuando la nostra analisi, necessità di venticinque nuovi idrovolanti S.55 X tutti dotati di una coppia di nuovi motori Isotta Fraschini "Asso" 750. Per questi, dobbiamo rilevare che la «serie di 24 + 1 idrovolanti S.55 X "scafi allargatissimi per crociera"», completi di strumentazione ma senza motori, costò 477.000 lire ad idrovolante<sup>282</sup>, per un totale di 11.925.000 lire, seppur la SIAI-Marchetti dichiarò a bilancio 11.448.00<sup>283</sup>.

Su ciascun idrovolante furono montati due motori. Ogni motore costò 149.300 lire<sup>284</sup>, per cui gli almeno 50 motori acquisiti, ovvero solo quelli montati e non anche quelli eventualmente di scorta inviati presso le basi, costarono 7.465.000 lire.

Non quantificate, infine, le spese per olio e carburante necessari a svolgere l'intera crociera aerea. Per esse occorre considerare che, di media, ciascun S.55 X percorreva 1 km consumando 1 kg di carburante. I 24 idrovolanti percorsero ciascuno circa 19.900 km, per un totale di 477.600 km percorsi, ovvero 477.600 kg di carburante consumato. Per quanto concerne invece l'olio, sommando tutte le singole voci di tappa<sup>285</sup>, sappiamo che approssimativamente ci fu un consumo totale di 24.840 kg. Per questi, seppur la memoria di uno degli atlantici indicò che furono offerti dalle compagnie per scopi pubblicitari<sup>286</sup>, almeno ad Amsterdam<sup>287</sup> e nelle tappe canadesi<sup>288</sup>, abbiamo rilevato che il carburante fu acquistato e non fornito gratuitamente. Non escludiamo, per quanto non sia stato possibile rilevarlo, che questo non sia avvenuto anche in altre basi.

Ulteriori spese sostenute riguardarono il personale della Isotta Fraschini che fu dislocato nelle basi di Reykjavik, Cartwright, New York e Shoal Harbor<sup>289</sup>, la cui documentazione non ci ha permesso di far luce se fossero a carico della Regia Aeronautica o se quello fornito fosse un servizio contemplato nel contratto di acquisto dei mezzi.

Infine, tra le ultime spese da mettere in conto, figurano quelle sostenute dal Comando III ZAT, relativa al noleggio delle barche reso necessario in occasione dell'arrivo degli atlantici al Lido di Roma, che ammontò a 9.960 lire, e quella complessiva di 29.037 lire per le spese di viaggio di tutto il personale che giunse a Roma per la medesima occasione.

Come anticipato, e nonostante due esercizi finanziari a disposizione, le assegnazioni ai capitoli di bilancio del Ministero dell'Aeronautica non furono comunque sufficienti a coprire le spese della crociera per la quale si rese necessario l'intervento diretto del Consiglio dei Ministri che stanziò un ulteriore milione e mezzo per il capito 34, relativo

---

<sup>282</sup> Archivio Storico Società Idrovolanti Alta Italia (SIAI) – Sesto Calende. Nomenclatore del Materiale Speciale d'Aeronautica. Catalogo per nomenclatore idrovolante S.55 X – I.F. "Asso" 750 – Serie 24+1 scafi allargatissimi. Matricole Militari dal 45152 a 45176 comprese.

<sup>283</sup> Cfr. W. Coldebella, *La nascita e lo sviluppo dell'industria aeronautica in Italia: il caso SIAI-Marchetti (1915-1945)*, cit., p. 190. Il dato conferma anche quanto scritto da Coldebella, secondo cui i fatturati riportati dall'Azienda SIAI-Marchetti nel periodo erano volutamente sottostimati, riportando dati al di sotto di quelli reali che non potevano comunque passare inosservati all'Amministrazione finanziaria

<sup>284</sup> Archivio Privato Enrico Leproni, Catalogo nomenclatore per motore "Asso 750 – Asso 750 X".

<sup>285</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

<sup>286</sup> Cfr. R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 280.

<sup>287</sup> Ad Amsterdam olio e carburante furono acquistati dalla American Petroleum Company, MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, note verbali del 1° aprile 1933.

<sup>288</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, fgl 936/63 del 3 marzo 1933 del Consolato d'Italia a Montreal.

<sup>289</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 3, f. 21, Carico dell'apparecchio – Condotta e manutenzione motori.

alle spese per gli automezzi. Parte di questo stanziamento fu utilizzato anche per spese straordinarie della nave *Alice*<sup>290</sup>.

Dall'iniziale preventivo stilato dal generale Pellegrini di lire 7.040.460, a consuntivo stilato al termine del volo di massa, furono effettivamente spesi 6.640.460 lire. Fu quindi un preventivo ben elaborato considerata la differenza di sole 400 mila lire.

La somma di 6.640.460 lire, in particolare, fu quella considerata all'epoca, e per gli anni seguenti, quale spesa complessiva della crociera.

A nostro parere, però, per disporre di un dato maggiormente veritiero dei costi sostenuti per la realizzazione della crociera, è necessario sommare al dato fornito dal Comandante della Scuola di Navigazione Aerea d'Alto Mare tutti gli ulteriori importi sopra esaminati e non contemplati. In questo caso, la cifra complessiva ammonterebbe a 28 milioni 569 mila 457 lire.

Anche la cifra da noi espressa deve comunque ritenersi un dato approssimativo, nella considerazione del fatto che non vi è stata possibilità di recuperare alcuni dati mancanti quali: i costi delle missioni di Recagno in medio oriente, di Cagna e Questa nelle tappe europee della crociera fino a Reykjavik e di Pellegrini negli Stati Uniti; le spese addestrative che richiesero l'acquisto di quattro S.55 sperimentali che giunsero a Orbetello tra il 1931 e il 1932, il volo in massa sul Dodecaneso e le circa 12 mila e 500 ore di volo svolte in due anni presso la scuola; il costo del *Caproncino* imbarcato sull'*Alice*, del velivolo non meglio identificato che fu dato alla SANA, oltre alle 300 mila lire, per l'acquisto dell'*Alice*; le spese sostenute dalla Regia Marina per tutto il supporto fornito che, per quanto non quantificate, si suppongono comunque consistenti; l'affitto del rompighiaccio *Ungava*; le spese del piroscalo *Roma* che portò il lubrificante nelle varie basi; tutte le spese doganali, con la sola esclusione dell'Islanda che vi rinunciò formalmente<sup>291</sup>; l'acquisto di olio e carburante per gli idrovolanti; tutte le spese sostenute dal Ministero degli Affari Esteri che, sia nella fase organizzativa sia durante lo svolgimento dei voli interessò il proprio personale con continui movimenti necessari al disbrigo delle pratiche per il movimento sia degli idrovolanti nelle varie tappe sia delle imbarcazioni nei diversi porti. Per il Ministero degli Affari Esteri, inoltre, vi furono tutte le spese sostenute per l'organizzazione dei festeggiamenti in onore di Balbo e dei trasvolatori al loro arrivo nelle varie destinazioni. Di queste, ad esempio, ci rende conto il console italiano in Canada, che chiese di quanti soldi potesse disporre per i festeggiamenti da realizzare in occasione dell'arrivo di Balbo<sup>292</sup>, e quello irlandese che chiese l'autorizzazione al rimborso delle spese di viaggio sostenute<sup>293</sup>. Infine, anch'esso non quantificabile, il costo del Convegno Internazionale degli aviatori transoceanici svolto a Roma in preparazione della crociera, a carico, riteniamo, dell'Aeroclub d'Italia.

Riteniamo, a partire dal dato certo degli oltre 28 milioni di lire sopra indicato che, per effetto delle spese non quantificate e riconducibili al Ministero dell'Aeronautica, il costo complessivo della crociera aerea del Nord Atlantico si possa ragionevolmente approssimare tra i 40 e i 45 milioni di lire.

---

<sup>290</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 11, Crociera Atlantica 1933. Spese crociera.

<sup>291</sup> L'Islanda comunicò che non avrebbe applicato alcun dazio doganale al materiale che sarebbe giunto sul territorio per esigenze della crociera, MAE-ASD-AC-SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Parte Generale.

<sup>292</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Parte Generale.

<sup>293</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Luglio.

Se appare privo di senso comparare la cifra da noi stimata con quella di circa 3 milioni di lire indicata da Corrado Zoli alla radio il 15 luglio, a conclusione della tappa da Montreal a Chicago, importante è invece considerare che il dato fornito dal Presidente della Società Geografica Italiana fu quello che conobbero gli italiani, considerandolo, chiaramente, veritiero.

Il dato ricavato, in particolare, costituisce una spesa complessiva equivalente a più del doppio di quella di 20 milioni giudicata dal ministro Italo Balbo troppo alta per i bilanci del suo Ministero<sup>294</sup>. Per quanto tale, dobbiamo giudicarla sicuramente insostenibile per la forza armata aerea e, conseguentemente, in grado di inficiarne lo sviluppo complessivo.

A tal proposito, per comprendere il grado di profondità di questa incidenza, riteniamo interessante considerare una loro comparazione con i relativi singoli capitoli del bilancio accordato al Ministero dell'Aeronautica, con la sola specificazione che, seppur i costi della crociera furono ripartiti tra gli esercizi finanziari 1932-1933 e 1933-1934, ai fini di un confronto ne prenderemo in esame uno solo.

Il bilancio annuale del Ministero dell'Aeronautica riferito all'esercizio finanziario 1° luglio 1933 - 30 giugno 1934, ammontò complessivamente a 695.948.000 lire. In tale ottica la crociera costò poco più del 6% del bilancio annuale. Questo rapporto, però, necessita un maggior approfondimento. Nel bilancio del Ministero dell'Aeronautica, infatti, erano comprese delle voci che non possono essere in alcun modo correlate a quelle della crociera atlantica. Si pensi, per esempio, ai capitoli dedicati al comparto dell'aviazione civile, a quelli per gli stipendi e pensioni, alle spese per i Reali Carabinieri in servizio presso i sedimi aeronautici, tutte le spese di casermaggio, le imponenti spese per la realizzazione fisica di strutture aeroportuali ed altro ancora. Appare allora più indicativo provvedere ad una comparazione dei singoli capitoli dello "stato di previsione della spesa del Ministero dell'Aeronautica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1933 al 30 giugno 1934"<sup>295</sup> con le corrispondenti voci di spese per la crociera.

Il capitolo 2 delle legge di bilancio: spese di telegrammi per l'amministrazione centrale, 85.000 lire (abbiamo preso in considerazione gli enti centrali non solo perché non vi sono dati per l'amministrazione territoriale o periferica, ma perché riteniamo comunque che la crociera non possa essere considerata, in termini di comunicazioni, come un aeroporto). Spese per telegrammi crociera del decennale: 50.000 lire. Un mese di crociera costò, in telegrammi, quasi il 60% delle analoghe spese di un anno dell'intero ministero.

Il capitolo 12: spese di trasporto materiale – noleggi, 7.600.000 lire, per l'intera forza armata aerea. Spese per trasporto materiale – noleggi baleniere, battelli e imbarcazioni per il rientro: 2.914.960 lire per il volo di massa. La crociera del decennale costò il 38% delle intere spese nell'ambito dei trasporti e noleggi di tutta la forza armata.

Capitolo 23: spese di viaggio, missione e trasferimento: 11.500.00 lire. Spese di missione e viaggio per la crociera del decennale: 3.549.460 lire, ovvero il 31% di quanto stanziato per tali spese per tutta la Regia Aeronautica per un anno di attività.

Capitolo 32: costruzioni, grandi riparazioni e trasformazioni di aeromobili, motori e parti di ricambio, strumenti e installazioni di bordo: 178.010.000. Per la crociera, 11.925.000 lire per gli S.55 X senza motori, 7.465.00 per i 50 motori (escludendo ancora eventuali motori di riserva), cui bisogna aggiungere ulteriori 123.000 per la manodopera e l'acquisto di materiali, per un totale di 19.513.000. Tale spesa rappresenta circa l'11% delle

---

<sup>294</sup> Cfr. I. Balbo, *La centuria alata*, cit., p. 35.

<sup>295</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussioni alla Camera dei Deputati del 3 maggio 1933, XXVII Legislatura – Sessione 1929-1934 – Volume (VIII). Tipografia della Camera dei Deputati, p. 8583 e ss..



corrispondenti spese sostenute dalla forza armata nello stesso ambito, una percentuale comunque ritenuta alta per l'acquisto di soli venticinque idrovolanti.

Le letture di queste statistiche, che riteniamo già sufficientemente incidenti nell'operatività di una forza armata aerea in formazione, come lo era la Regia Aeronautica con i suoi soli dieci anni di vita, deve inoltre tener conto del fatto che è stata realizzata con le sole voci di spesa certe e documentate, escludendo quindi tutte quelle che abbiamo solo potuto stimare e che, comunque, ci hanno portato ad individuare una cifra di oltre 40 milioni di lire.

Proprio a partire da queste nostre considerazioni, non appare fuori luogo aprire anche una breve parentesi sul polemico carteggio che intercorse tra Balbo e Mussolini all'atto del trasferimento del quadrumviro in Libia. Balbo indicò in 3125 il numero dei velivoli efficienti dal punto di vista bellico all'atto del suo avvicendamento con il generale Valle. Il Capo del Governo, in una sua personale nota, evidenziò che tale numero, fatte le dovute discriminazioni, era da ridurre a 911<sup>296</sup>.

Alla puntualizzazione di Mussolini fece seguito una immediata risposta di Balbo, esplicativa del numero da esso indicato. Le spiegazioni fornite dell'ex ministro passarono nuovamente al vaglio di una successiva analisi richiesta dal duce. Oltre alla cifra di 911 velivoli efficienti dal punto di vista bellico, per quanto di interesse, la nota redatta per Mussolini indicò che al momento dell'uscita di scena del quadrumviro dal Ministero dell'Aeronautica, il 7 novembre 1933, vi erano commesse in corso per soli 259 velivoli. Un numero, questo, che portò a concludere che:

nel caso di ostilità con la Francia, data l'enorme superiorità numerica delle forze aeree il rischio di restare privi della flotta sarà tutto nostro [...] <sup>297</sup>.

Con riguardo a queste statistiche produttive, sorge un effettivo dubbio, almeno dal punto di vista della natura bellica della forza armata aerea, sull'effettiva possibilità economica di organizzare ed effettuare azioni aeree di enorme risonanza mondiale, ma non essere in grado di esercitare le funzioni difensive e/o offensive istituzionali. Tale presunta incapacità, fu talvolta ben mascherata attraverso gli artifici inseriti nelle Programmazioni di sviluppo e bilancio<sup>298</sup>, documenti interni al Ministero che venivano redatti per la discussione del bilancio in sede parlamentare. In essi, per dimostrare la realizzazione del programma stabilito e l'aumento della forza aerea, si ricorse all'eliminazione degli aerei di riserva e delle dotazioni di mobilitazione<sup>299</sup>, si ridusse il numero delle squadriglie<sup>300</sup>, si ridussero i velivoli per ciascuna squadriglia<sup>301</sup> e, per dare l'impressione di poter disporre di un elevato numero di mezzi, furono aumentati i comandi di stormo e di gruppo<sup>302</sup>.

---

<sup>296</sup> ACS, SPD, b. 54, f. 278/R Italo Balbo, Promemoria per S.E. il Capo del Governo.

<sup>297</sup> ACS, SPD, b. 54, f. 278/R Italo Balbo, Promemoria per S.E. il Capo del Governo.

<sup>298</sup> USAM, Relazioni Bilancio 1928-1934. Programmi di sviluppo e bilancio relativo agli anni dal 1928 al 1933. Si veda anche Cfr. G. Rochat, *Italo Balbo aviatore e ministro dell'aeronautica 1926-1933*, Bovolenta, Ferrara 1979, pp. 115 e ss.

<sup>299</sup> USAM, Relazioni Bilancio 1928-1934. Programma di sviluppo e bilancio relativo a 92 squadriglie e 3 dirigibili per il 1° luglio 1928.

<sup>300</sup> USAM, Relazioni Bilancio 1928-1934. Programma di sviluppo e bilancio relativo a 103 (corretto 97) squadriglie per il 1° luglio 1929.

<sup>301</sup> USAM, Relazioni Bilancio 1928-1934. Norne e programmi di sviluppo per le Direzioni Generali per l'esercizio finanziario 1929-1930.

<sup>302</sup> USAM, Relazioni Bilancio 1928-1934. Programma di sviluppo e bilancio relativo a 103 (corretto 97) squadriglie per il 1° luglio 1929.

La reale situazione sulla dotazioni di velivoli, qualitative e quantitative, non fu una novità assoluta né per il duce, né per i vertici militari della Regia Aeronautica. Nell'agosto 1929, a conclusione della seconda crociera di massa sul Mediterraneo orientale, De Pinedo inviò a Mussolini una dettagliata relazione sull'irreparabile frattura che si era creata tra lui e Balbo. Tra le varie indicazioni, l'allora Sottocapo di Stato Maggiore allegò anche le sue «Considerazioni sulla situazione del materiale di volo», un voluminoso e fitto fascicolo nel quale non scrisse mai esplicitamente il nome di Italo Balbo e non chiamò in causa apertamente la politica delle crociere aeree di massa, seppur entrambi appaiono costantemente sottintesi. Abbiamo già illustrato i contenuti della relazione nell'ottica dei rapporti tra le due massime autorità aeronautiche, nella circostanza dell'allontanamento di De Pinedo, ma riteniamo importante riprendere il documento. Secondo l'allora Sottocapo di Stato Maggiore, le dotazioni aeronautiche, al 1929, erano tali da richiedere un grande sforzo per riuscire a metter insieme uno stormo di idrovolanti per una crociera, o una quindicina di squadriglie per una esercitazione di Armata Aerea. Anche sul piano degli studi e delle sperimentazioni, il generale lamentò l'impossibilità di far studiare e preparare nuovi e moderni tipi di apparecchi che riteneva necessari. Le dotazioni, erano giudicate insufficienti, prive dei mezzi «necessari per il futuro», mentre le migliori energie intellettuali e industriali della tecnica aeronautica venivano impiegate nei preparativi della coppa Schneider e grosse risorse finanziarie venivano dedicate agli aerei da turismo. L'industria nazionale, infine, era giudicata lontana dall'essere pronta per la mobilitazione, le aeronautiche straniere potevano contare su una preparazione militare seria ed effettiva<sup>303</sup>.

Da quella dettagliata denuncia, certo esasperata per il conflitto in atto con Balbo, ma altrettanto certo non priva di basi, trascorsero ulteriori quattro anni. In questo lasso di tempo, durante il quale il bilancio complessivo dell'Aeronautica non subì variazioni, furono realizzate due ulteriori crociere aeree di massa, le più impegnative e le più costose che, sicuramente, concorsero all'esiguo numero di 911 aerei efficienti stimati dal duce per il cambio di consegne stilato sul finire del 1933. Seppur anche la cifra indicata da Mussolini avrebbe necessità di un riscontro, possiamo comunque ritenerla più attendibile di quella tripla fornita da Balbo<sup>304</sup>.

Ancora in relazione al rapporto tra gli oneri complessivi della politica balbiana delle crociere aeree e lo stato di efficienza della forza armata aerea, un'ulteriore interessante spunto può essere rilevato nel primo discorso che il neo sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica Giuseppe Valle pronunciò il 5 gennaio 1934 alla Camera dei Deputati, in occasione dell'approvazione della legge di bilancio. Il generale indicò chiaramente che

non esistono Squadre Aeree né Brigate Aeree (nel senso che non vi erano velivoli sufficienti alla composizione organica di questo tipo di formazioni, ndr) [...]. Le Zone Aeree Territoriali sono tre e non quattro; che gli ufficiali naviganti in servizio permanente effettivo sono 1125 e non 1755 [...]<sup>305</sup>.

---

<sup>303</sup> ACS, SPD, b. 54, f. 278/R De Pinedo, Promemoria per Mussolini datato 22 agosto 1929.

<sup>304</sup> Cfr. G. Rochat, *Italo Balbo aviatore e ministro dell'aeronautica 1926-1933*, cit., p. 125.

<sup>305</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussione della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura – Sessione 1929-1934, Volume (VIII) dal 27/04/1933 al 18/01/1934, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, pp. 9385-9432. Discorso pronunciato dal sottosegretario Giuseppe Valle sul bilancio dell'aeronautica nella tornata del 5 gennaio 1934.

Proseguendo, anche se Valle ne parlò in termini positivi, rileviamo la drammaticità dello stato in cui versava la forza armata aerea post voli di massa, nelle indicazioni che fornì circa

l'allenamento del nostro personale su apparecchi di piccola potenza, modesto consumo e minimo costo, si va estendendo oltre che nell'allenamento al volo anche nell'addestramento alla guerra, mediante apparecchi da "turismo bellico" genialmente concepiti dallo Stato Maggiore e dalla Direzione Costruzioni<sup>306</sup>,

e nelle necessarie economie, che avevano determinato la decisione secondo cui,

dopo dieci anni di fraterna collaborazione l'Aeronautica si è vista di recente costretta a rinunciare all'opera preziosa dell'Arma dei Reali Carabinieri, devolvendo alle costruzioni aeronautiche anche i due milioni relativi al capitolo riguardante l'Arma benemerita [...]<sup>307</sup>.

Per concludere le nostre considerazioni sui costi della crociera, collocandoci sul versante attivo della bilancia, dobbiamo rilevare che il Ministero dell'Aeronautica riscosse gli introiti derivanti dal trasporto aereo postale, secondo le tariffe già indicate. Per la determinazione di tale somma possiamo proporre solo una stima approssimativa pari a circa 130 mila lire. A tanto ammonterebbe il guadagno in funzione del numero dei dispacci indicati di volta in volta per ciascuna tappa, che fu di poco superiore alle tremila lettere. Il dato, chiaramente, non tiene conto dei francobolli venduti, ma conservati senza un loro effettivo utilizzo. Appare evidente che, quella dei francobolli dedicati, fu un'idea più rivolta alla diffusione dell'immagine del volo di massa e al suo ricordo nel tempo grazie all'opera dei collezionisti, che all'effettiva possibilità di ricavare consistenti utili.

Un tentativo migliore di ammortizzare le spese sostenute fu fatto con la vendita degli idrovolanti. Come in occasione, andata a buon fine, della prima crociera atlantica dove l'ambasciatore italiano in Brasile provvide a instaurare i necessari contatti affinché il governo sudamericano acquistasse gli idrovolanti italiani, anche in occasione della crociera del decennale si tentò analoga vendita al governo americano.

Per stessa ammissione dell'addetto aeronautico presso l'Ambasciata d'Italia a Washington, però, tale vendita fu considerata impossibile per quattro specifici motivi. Innanzitutto la costruzione in legno, e non in metallo, degli S.55 X che li fece giudicare incapaci di resistere a lungo ai climi troppo caldi e la loro dotazione di scafi a fondo piatto, anziché a fondo a "V", che li rese di difficoltosa l'accettazione da parte degli americani. In secondo luogo l'acquisto avrebbe dovuto ricevere la preventiva autorizzazione da parte del Congresso. Tale autorizzazione fu ritenuta estremamente difficoltosa per via dell'approvazione di una spesa verso un paese estero come l'Italia, anche con prezzo ribassato, a scapito dell'industria nazionale che viveva un momento di crisi. Un altro motivo ostativo era legato al fatto che gli Stati Uniti, per la politica protezionista derivante dalla crisi economica, avevano alte spese doganali che per il materiale estero si aggiravano

---

<sup>306</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussione della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura – Sessione 1929-1934, Volume (VIII) dal 27/04/1933 al 18/01/1934, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, pp. 9385-9432. Discorso pronunciato dal sottosegretario Giuseppe Valle sul bilancio dell'aeronautica nella tornata del 5 gennaio 1934.

<sup>307</sup> Atti del Parlamento Italiano – Discussione della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura – Sessione 1929-1934, Volume (VIII) dal 27/04/1933 al 18/01/1934, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, pp. 9385-9432. Discorso pronunciato dal sottosegretario Giuseppe Valle sul bilancio dell'aeronautica nella tornata del 5 gennaio 1934.

intorno al 50% del valore della merce comprata. Infine, l'ultimo motivo addotto, riguardò l'utilizzo del sistema decimale nei progetti degli idrovolanti italiani che avrebbe richiesto l'acquisto in Italia anche delle parti di ricambio. La comunicazione da parte dell'ambasciata d'Italia a Washington si concludeva con l'informazione che gli americani avevano buona stima dell'aeronautica italiana ma negli affari in generale e nelle questioni di politica finanziaria interna erano però terribilmente cauti<sup>308</sup>.

Queste difficoltà non impedirono solo di recuperare eventuali finanze ma anche l'impossibilità, proprio come avvenne in occasione del volo verso il Brasile, di utilizzare la notizia dell'eventuale acquisto da parte americana a fini pubblicitari.

Se gli effetti prodotti dalla crociera sul bilancio del Ministero dell'Aeronautica non appaiono positivi, diverse furono le conseguenze prodotte sui bilanci delle ditte costruttrici coinvolte. Il primato spettò, chiaramente, alla SIAI-Marchetti: con riferimento al fatturato del 1933, la società di Sesto Calende dichiarò circa 26 milioni di lire di cui 11 milioni 448 mila derivarono dalla costruzione di 25 S.55 X per la seconda crociera atlantica a cui vanno sommati ulteriori 5 milioni derivanti dalla produzione di eliche e parti di ricambio. E sempre in relazione alla crociera, vanno imputati i quattro S.55 sperimentali che giunsero ad Orbetello nel corso del 1932. Per il bilancio dell'anno 1933 rileviamo, quindi, che oltre il 63% delle vendite della società furono acquisti fatti della Regia Aeronautica, contro i 3 milioni 88 mila lire dagli ordini della Russia e 3 milioni e 600 mila lire quelli della Romania per un complessivo 25% del fatturato derivante dalle produzioni per l'estero<sup>309</sup>. Per quest'ultimo, nonostante il clamore fatto attorno alla crociera e ai mezzi che la resero possibile, si trattò comunque di una compressione rispetto agli anni precedenti. Appare evidente che la grande produzione dei cantieri di Sesto Calende, così come quella dell'intero complesso industriale aeronautico italiano, fosse determinata dalle commesse statali. Questa situazione, inoltre, perdurò ancora negli anni successivi, con Giuseppe Valle alla guida della Regia Aeronautica. Il generale trasvolatore e sottosegretario, infatti, in risposta ad un quesito posto nel 1938 in relazione alla mancata costruzione di un particolare tipo di aereo, rispose dinanzi alla Camera che

la verità è che le ditte maggiori hanno con le commesse di aeroplani militari un guadagno assicurato e non intendono disperdere energie e mezzi in scopi di minore rendimento; le ditte minori pretestano la scarsità dei clienti e non possono arrischiarsi in costruzioni di serie di apparecchi che potrebbero restare in magazzino<sup>310</sup>.

Oltre alla SIAI e alla Isotta Fraschini, assorbita dalla ditta Caproni nel 1932, che fornì i motori i cui costi sono già stati discussi, la crociera interessò anche l'artigianato brianzolo. Come raccontarono in una intervista Egidio Migliorini, che per quarantasette anni lavorò all'Ufficio Tecnico della SIAI-Marchetti, e Giuseppe Michelini, che nella stessa azienda lavorò prima sulle prove materiali e poi sulle prove di volo degli apparecchi prodotti a Sesto Calende, ogni idrovolante realizzato per la crociera del decennale fu personalizzato

---

<sup>308</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, fgl. 7955/3691 del 6 dicembre 1932 dell'Ambasciata d'Italia a Washington.

<sup>309</sup> Cfr. W. Coldebella, *La nascita e lo sviluppo dell'industria aeronautica: il caso della SIAI-Marchetti (1915-1945)*, cit., p. 190.

<sup>310</sup> Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXIX Legislatura - Sessione 1934 - 1938 (01/03/1938 - 14/12/1938), Volume (V) dal 01/03/1938 al 14/12/1938 Roma, Tipografia Camera dei deputati, pp. 4713-4736. Tornata 16 marzo 1938.

con incisioni, disegni e scritte. I mobili brianzoli, considerato anche che gli idrovolanti erano in legno, contribuirono all'allestimento dei velivoli<sup>311</sup>.

Una seconda nostra riflessione sulla crociera del decennale è rivolta alla comunicazione di massa complessivamente prodotta per questo avvenimento, con particolare riferimento alla sua dimensione quantitativa.

Se nel 1930-31 i contenuti potevano avere una seppur lieve discussione interna, come nel caso di «Critica Fascista» di Bottai, nel 1933 si registrò la totale assenza di qualsiasi dato critico. Questo dipese sia dal fatto che il ministro Balbo, con il nuovo successo aviatorio, aveva raggiunto un livello tale da non poter essere più soggetto ad alcuna aperta critica proveniente da altri gerarchi con il rischio di dover sostenere con esso uno difficile scontro frontale, sia, e ancor più, dal fatto che nei titoli e nei contenuti relativi alla crociera nordatlantica comparve stabilmente il nome di Mussolini. Impensabile, nella situazione maturata, il poter giudicare i testi relativi alla crociera aerea destinati al pubblico come «titoloni che erano delle autentiche trombonate»<sup>312</sup>, come scrisse Nasti nel 1931

Riteniamo quindi interessante fornire compiute indicazioni sulla quantità di notizie che quotidianamente furono proposte agli italiani e sul loro mezzo di diffusione.

Iniziamo dalla stampa nazionale. Abbiamo già dato indicazioni parziali, con riferimento al quotidiano nazionale del «Corriere della Sera», dello spazio concesso ogni giorno agli articoli riguardanti la crociera. La maggior parte di essi fu a firma di Mario Massai, uno dei giornalisti al seguito degli idro italiani per alcune tappe sul territorio statunitense. Per renderci conto dell'azione svolta, senza entrare nel clima di esaltazione che titoli ed articoli furono in grado di esprimere in pieno stile fascista, porremo l'attenzione allo spazio e alla costanza nel formulare una comunicazione dal carattere martellante. I giorni effettivi di crociera furono tredici, ma gli atlantici, con le soste forzate o organizzate, restarono fuori dai confini nazionali dal 1° luglio al 12 agosto. Il «Corriere della Sera», in questi quarantaquattro giorni, compreso il giorno 13 agosto in cui i giornali riportarono gli avvenimenti del giorno precedente, furono dedicati a Balbo e ai «suoi trasvolatori» trentanove prime pagine e gli articoli dedicati all'evento coprirono totalmente o parzialmente centoventi pagine, sempre comprese tra la prima e l'ottava pagina. Nella prima parte dell'estate 1933, quindi, una media di tre pagine al giorno del quotidiano comunicarono agli italiani il nome di Balbo, spesso accompagnato da quello del duce che, nella sua veste di guida, lo sostituì progressivamente nei momenti più eclatanti dell'impresa e totalmente nelle sue fasi di successo conclusivo.

Come sperimentato in occasione della prima crociera atlantica, anche in questa ulteriore impresa, la carta stampata coniugò titoli strillati con foto dei protagonisti e cartine geografiche. Talvolta ebbero spazio anche gli idrovolanti S.55 X. Nelle riviste specializzate, nei numeri speciali o negli allegati appositamente realizzati, a queste composizioni vennero affiancate le campagne pubblicitarie di prodotti in qualche modo collegati all'evento. Nel numero speciale della rivista di settore «Le Vie dell'Aria»<sup>313</sup>, ad esempio, di contorno agli articoli, abbiamo ben in vista le pubblicità dei manometri e termometri della ditta Alemanno Felice e figli di Torino che poterono vantare che «sugli apparecchi S.55 della seconda crociera atlantica sono stati esclusivamente installati i loro prodotti», o ancora abbiamo che «su tutti gli apparecchi della crociera atlantica sono installati gli strumenti di bordo Salmoiraghi» delle sedi di Milano, Roma e Napoli. Ancora

---

<sup>311</sup> «Prealpina», 23 aprile 1983.

<sup>312</sup> A Nasti, *Avvenimenti e idee*, in «Critica fascista» n. 3 del 1° febbraio 1931.

<sup>313</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 2, f. 17, Numero speciale de «Le Vie dell'Aria» anno 1933.

la ditta Belloni di Spezia pubblicizzò che «le tute salvagente per idrovolantisti adottate nella crociera transatlantica» furono di loro produzione. L'Isotta Fraschini, fabbrica di automobili a Milano, fu presente a tutta pagina comunicando che gli S.55 atlantici avevano montato un loro motore; la ditta Giuseppe Ratti di Torino vantò il fatto che «nelle grandi imprese aeree erano stati prescelti gli occhiali» di loro fattura; Arson-Sisi di Milano, produttrice di vernici, smalti, pitture, mastici, sviluppò una pubblicità “riflessa”, indicando che era la «fornitrice della Savoia-Marchetti costruttrice degli apparecchi della crociera del decennale, comandata dal generale pilota Italo Balbo» mettendo quindi in evidenza anche il nome del ministro. La Marus, indumenti di volo, fece scrivere che «il superbo condottiero della storica impresa e tutti i magnifici equipaggi della II Squadra Atlantica» indossarono i loro indumenti di volo. La casa della moda Gino Giusti di Roma «riafferma il suo primato equipaggiando gli atlantici della seconda crociera aerea del decennale». Abbiamo ancora la Asso Lubrificanti, del gruppo Montecatini di Milano, La Magneti Marelli, a pagina intera, che fornì candele e batterie, la Stanovo, che vantò il fatto di aver provveduto ai rifornimenti di carburante degli atlantici senza interruzione lungo tutto il percorso, e infine, chiaramente, anch'essa a tutta pagina, la pubblicità della Società Idrovolanti Alta Italia SIAI, costruttrice degli idro S.55. Tutte queste indicazioni, oggi, oltre a renderci conto di ciò che ruotò attorno al volo realizzato dalla Regia Aeronautica dal punto di vista economico e commerciale, ci forniscono anche importanti informazioni tecniche su elementi, come l'equipaggiamento ad uso degli equipaggi o particolari componenti degli S.55 X, non riscontrabile nella documentazione ufficiale.

Altro importante medium utilizzato fu la radio. Non fu in realtà questa la prima esperienza aeronautica diffusa in Italia attraverso l'etere. Già nel 1927, con successo, su iniziativa dell'Ufficio Stampa del Ministero dell'Aeronautica, furono trasmessi una serie di brevi programmi con scopi propagandistici finalizzati all'arruolamento dei giovani nella forza armata aerea<sup>314</sup>. Da allora occorre considerare che il mezzo subì rapidi e importanti sviluppi tecnici e divenne oggetto di una politica di diffusione da parte del regime. Proprio in quegli anni la radio si stava espandendo in Italia sia in ambito casalingo sia come mezzo di socialità, attraverso l'Ente Radio Rurale, ed iniziava a scandire, con i suoi appuntamenti e le sue sigle musicali, le abitudini degli italiani.

In occasione della crociera, la radio, con trasmissioni serali, sopperì ad alcune mancanze tecniche dei quotidiani e ne completò l'azione. Migliaia di cittadini poterono ascoltare in gruppo, attraverso la voce di Corrado Zoli, gli avvenimenti dell'impresa aerea in orario pre o post cena, ovvero nelle ore in cui i giornali pubblicati al mattino erano ormai superati. Questo rese possibile l'estensione della copertura mediatica a tutto l'arco giornaliero. Inoltre, attraverso la radio, si fornì anche agli strati della popolazione che non leggevano o non potevano leggere quotidiani, un importante momento di distrazione dagli impegni e dalle fatiche quotidiane, ovvero dall'interesse su questioni sulle quali il regime non gradiva l'attenzione sociale. La radio divenne quindi un ulteriore strumento attraverso cui la crociera aerea del decennale poté progressivamente attirare la curiosità personale per ciò che stavano compiendo i trasvolatori italiani e, in alcune circostanze, per una veloce lezione di geografia su terre lontane dove, in moltissimi casi, si poteva vantare un parente. Anche in questo caso, seppur non al livello della carta stampata, l'azione fu costante nel raccontare tutte le tappe percorse. La prima “conversazione radiofonica” avvenne alle 19.30 del 1° luglio 1933. Per la seconda, stesso orario, poi, per la terza e quarta, l'orario fu

---

<sup>314</sup> ACS, Presidenza del Consiglio (1934-36), f. 13/1 n. 2057, sottof. 1.

spostato alle 21.15. La quinta e la sesta, tappa furono commentate insieme il 14 luglio e l'orario fu anticipato di un'ora alle 20.15. La settima ad ora di pranzo, alle 12.50, perché, come già illustrato, era domenica. Tutte le altre tappe, ad eccezione della decima, Shediac-Shoal Harbor commentata alle 19.30, furono descritte alla radio sempre alle 21.15.

L'arrivo al Lido di Roma, oltre a Zoli, ebbe anche un cronista d'eccezione, Filippo Tommaso Marinetti. Questi, che nel settembre 1933 scrisse con Pino Masnata il manifesto futurista «La Radia»<sup>315</sup>, esaltò l'allora nuovo mezzo di comunicazione per la sua innovazione e perché parlante la lingua della modernità. Nell'agosto del 1933, lo scrittore e poeta futurista celebrò il trionfante ritorno dall'America della Squadriglia di Balbo, con una “differita” dell'avvenimento che può essere presa a modello di tutti quegli eccessi di verbosità in cui non mancheranno di inciampare perfino i migliori radiocronisti dell'EIAR, nonostante fosse indiscutibile il valore letterario del testo:

Ecco la musica del cielo con tubi d'orgoglio flautanti, trapani ronzanti da scavatori di nebbie, vocalizzi di gas entusiasti, martelli sempre più ebbri di rapidità e radiose eliche applaudenti. Ronza, brilla e ride fra gli scintillii turchini dell'orizzonte l'ambia musica di Balbo e degli Atlantici. O belle ventiquattro voci del nuovo coro di macchine sostituite dovunque le soavi canzoni di mandolini e chitarre che una volta facevano ondulare nei cieli in nome d'Italia come un fiore si sfoglia o un profumo si spande. Polifonia invece durissima aggressiva di forza ottimista. Voci d'acciaio, carne, elastico compensato di betulla, e snello vigore italiano che ricorda i fasti mondiali dei fioretti e delle spade di combattimento siciliane. Coro celeste e prepotente di raggi e suoni spaccanti che magistralmente dirige Mussolini, lontano vicino onnipresente, con telegrafo telefono e radio, regolati sempre dal genio italiano Volta Marconi. Ma ora i riflessi modulari del mare e del cielo si mutano in bianco serici colombi viaggiatori della virile ideologia fascista nel mondo [...]. Decollano e si lanciano verso di voi tutte le originalissime immagini di noi aeropoeti fascisti futuristi [...]. Ora scendete con belle spirali sentimentali fra gli altoparlanti d'Italia che gonfiano di rombanti singhiozzi la loro voce bruna [...]. Splende su ogni capo la roboante aureola dell'elica [...]. L'incrociatore Diaz spara a salve. La folla grida di gioia. Il sole rassomiglia al genio creatore italiano [...]. La folla delirante urla: “Eccoli, eccoli, eccoli! Duce, Duce! Italia, Italia! Rombo, rombo, rombo dei motori che passano a pochi metri dalla mia testa”<sup>316</sup>.

Ancora nel campo mediatico, la crociera fu raccontata anche attraverso le pellicole che, sempre sotto il profilo di un'analisi quantitativa, passarono dalle tre prodotte per la crociera Italia-Brasile, alle nove della seconda trasvolata oceanica, sei cinegiornali e tre documentari<sup>317</sup>. E non appare un caso, considerandone anche il prodotto qualitativo, che il primo dei cinegiornali fu dedicato a «I preparativi fino alla partenza della Crociera Aerea del Decennale»<sup>318</sup>, con l'intento di dare avvio al sentimento di attesa per l'inizio di un avvenimento mondiale da seguire in successive ulteriori puntate. Molto indicativo, riteniamo inoltre, anche il testo di introduzione del cinegiornale realizzato per l'arrivo a Chicago:

---

<sup>315</sup> Pubblicato nella «Gazzetta del Popolo» del 22 settembre 1933 e ripubblicato successivamente in varie riviste: con il titolo «Manifesto della radio» in «Futurismo», Roma, 1 ottobre 1933; con il titolo «Manifeste de la Radia futuriste» in «Comoedia», 15 dicembre 1933 e in «Stile Futurista» Anno I n. 5, 1934 e Anno II n. 9/10, 1935; con il titolo «Futurista manifesto Pri Radio» in «L'Esperto», Anno XXII n. 7, Torino, luglio 1935; con il titolo «La radia. Manifesto futurista» in «Autori e Scrittori», Anno VI n. 8, Roma, agosto 1941.

<sup>316</sup> F Monteleone, *Storia della radio e della televisione in Italia*, Marsilio, Venezia, 2005, p. 87.

<sup>317</sup> Archivio Storico dell'Istituto LUCE, Cinegiornali B0299, B0300, B0313, B0314, B0315 e B0346 (Visita duce al *Balilla e Millelire*) e Documentari D038801, D039801 e D038701.

<sup>318</sup> Archivio Storico dell'Istituto LUCE, Cinegiornale B0299.

La crociera atlantica del Decennale è compiuta. Nel cielo di Chicago la squadra aerea di Italo Balbo porta alla esposizione mondiale del progresso la più moderna prova di quanto sappia organizzare e attuare, anche in questo campo, l'Italia di Mussolini. Come si è giunti alla partenza. Italo Balbo assumendo il comando dell'Aeroscalo parla agli equipaggi della crociera. Dopo la benedizione agli apparecchi questi son messi in acqua. L'imbarco della posta. Prima di lasciare il cielo della Patria il comandante e gli equipaggi intonano il canto "Giovinezza". La partenza alle prime luci dell'alba. Ultimo ad imbarcarsi, primo, a decollare Italo Balbo segna la rotta ai cento compagni della ardita impresa<sup>319</sup>.

Un testo, questo, che ben rappresenta il complesso della attenta funzione comunicativa prodotta, richiamante, in sequenza, il successo dell'impresa «compiuta», il comando militare di un Balbo ardimentoso sempre «primo a decollare», il principio di modernità che lega il volo con l'Esposizione Universale ed entrambe le esperienze con l'Italia, la nuova nazione che Mussolini ha saputo realizzare, fino all'evocazione simbolica dei concetti portanti del regime quali «il cielo della Patria» e il canto emblema del regime «Giovinezza».

Chiaramente, a conclusione della crociera, non mancò la proiezione che offrì agli italiani il momento del successo per il duce e per il fascismo, con la coreografica «Crociera del Decennale. Arrivo ad Ostia»<sup>320</sup>.

Un'ulteriore videoregistrazione fu realizzata anche dalla casa cinematografica danese Marius Holdt che chiese di filmare l'ammarraggio della squadra atlantica a Reykjavik e venne autorizzata dal Ministero dell'Aeronautica per non più di 500 metri di film<sup>321</sup>.

Balbo, al fine di disporre anche direttamente delle immagini che non fossero del LUCE, a differenza del volo verso il Sud America, imbarcò direttamente da Orbetello il sottotenente della riserva Antonio Chiodi che «provvide al servizio cinematografico da bordo lungo tutto il percorso della crociera». Solo da Cartwright, questo fu affiancato da un operatore L'Unione Cinematografica Educativa, Craveri, che «[issò] sul lungo treppiedi la sua macchina e filmeeggiava senza tregua»<sup>322</sup>. Infine, a Chiodi e Craveri, si aggregò anche un altro sergente fotografo cinematografista. Alla consueta fidata pentarchia giornalistica, Balbo aggiunse anche una triade cinematografica.

In tema di immagini, infine, la crociera, con i suoi personaggi, le cerimonie, i mezzi e le basi furono anche oggetto di innumerevoli scatti fotografici di professionisti e non. Per queste appare però impossibile procedere ad un'analisi qualitativa o quantitativa. Alcune di esse, come quelle realizzate in occasione delle celebrazioni a Chicago e New York, diffuse attraverso la stampa, furono conosciute a livello mondiale e molte sono custodite in archivi americani.

In continuità con i precedenti voli di massa, il successo conclusivo della crociera del decennale, per una sua azione prolungata nel tempo rispetto alle volatilità dei resoconti giornalistici, si tradusse per Balbo in un libro: *La centuria alata*, edito dalla Mondadori. Il testo, oltre ad essere un ulteriore medium di diffusione di ciò che si volle comunicare dell'importante impresa aviatoria, fu anche strumento pedagogico, sul solco tracciato dai

---

<sup>319</sup> Archivio Storico dell'Istituto LUCE, Cinegiornale B0300.

<sup>320</sup> Archivio Storico dell'Istituto LUCE, Documentario D038801.

<sup>321</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Maggio-Giugno, fgl 03891 del 27 maggio 1933 del Ministero dell'Aeronautica.

<sup>322</sup> I. Balbo, *La centuria alata*, cit. p. 71, 173-174.



testi delle precedenti crociere. E su tale funzione, considerata l'importanza e la rilevanza esterna all'azione di volo, riteniamo utile un approfondimento.

Era il periodo durante il quale si stava dando corso al complesso quadro della riforma Gentile per la scuola italiana. In esso, a titolo di esempio necessario per comprenderne i caratteri e il possibile effetto derivante dall'utilizzo dei testi balbiani, dall'anno scolastico 1930-1931 fu introdotto, per la scuola elementare, il testo unico: uno strumento determinato dalla logica di avere una pedagogia e una didattica non più basate sulla libera scelta degli insegnanti ma sul primato dello Stato e sulla sua forza coercitiva di imporsi anche nei campi pedagogici e didattici.

Nello stesso ambito, per la scuola secondaria, già a partire dalla fine degli anni Venti, si stava attuando una incisiva e organica politica di adeguamento dei testi allo spirito fascista e di controllo sulle adozioni e sulle scelte degli insegnanti. Tali azioni, in particolare, conobbero un costante incremento nel decennio seguente, in coincidenza con l'introduzione di nuovi programmi varati dal 1930 e del 1936, ad opera dei ministri Balbino Giuliano e Cesare Maria De Vecchi<sup>323</sup>. Proprio il ministro Giuliano, con la circolare del 8 maggio 1930 dedicata alla scelta ed uso dei libri di testo negli istituti medi, dopo aver ribadito la convinzione che occorreva mantenere integra la libertà di scelta dei testi da parte di singoli collegi di professori, chiedeva al collegio stesso di verbalizzare l'aderenza del libro di testo allo spirito e all'azione del regime fascista. La circolare specificava, altresì, anche sul «come i testi dovevano aderire all'ideale fascista: non semplicemente da poche frasi di celebrazione, ma da una interpretazione di tutta la materia che doveva rispondere alla nuova cultura intimamente e appassionatamente italiana»<sup>324</sup>.

E' in questo clima che, a seguito del Regio Decreto del 29 giugno 1933, numero 892, recante i programmi di esame per gli istituti medi di istruzione classica, scientifica e magistrale, il ministro Francesco Ercole, il 3 aprile 1934, emanò la circolare ministeriale n. 17, che aveva per oggetto la sostituzione di opere nei programmi degli esami d'ammissione della IV classe ginnasiale. La circolare, inviata a tutti i Regi Provveditori degli Studi e ai presidi degli istituti di istruzione classica, disponeva, tra l'altro, che:

nei programmi degli esami di ammissione alla quarta ginnasiale pubblicati con il regio decreto 29 giugno 1933, numero 892, fra le opere da leggersi sulle quali il candidato può far cadere la sua scelta è stata indicata quella di Sua Eccellenza Italo Balbo "*Da Roma a Odessa*". Nell'intento di fornire un'idea più adeguata ai programmi compiuti dell'aviazione italiana e dai cimenti in cui essa sia nobilmente temprata, con drammatica efficacia rievocati negli altri libri dello stesso autore: "*Stormi in volo sull'oceano*" e "*La centuria alata*", è stato allestito un'antologia "*Stormi d'Italia sul mondo*" nella quale per cura di Boemio-Brocchieri, sono state raccolte le pagine didatticamente più suggestive dei tre volumi di Sua Eccellenza Italo Balbo. Poiché quest'opera meglio risponde alle finalità di educazione patriottica che avevano determinato la inclusione di pagine rievocanti i fasti dell'Arma aerea tra le opere da scegliere per utile lettura nel ginnasio inferiore, dispongo che il nuovo volume "*Stormi d'Italia sul mondo*" sostituisca ad ogni effetto quello "*Da Roma a Odessa*" nei programmi d'esame su indicati<sup>325</sup>.

---

<sup>323</sup> Cfr. A. Ascenzi, R. Sani, (a cura di), *Il libro per la scuola nel ventennio fascista. La normativa sui libri di testo dalla riforma Gentile alla fine della seconda guerra mondiale*, cit., p. 31

<sup>324</sup> *Ivi*, pp. 33-34.

<sup>325</sup> B.U. Ministero dell'Educazione Nazionale, 5 novembre 1929, I, n. 45, pp. 617-618.

Queste norme sembrerebbero anche il frutto della concorrenza tra case editrici che negli anni pubblicarono i testi del ministro dell'Aeronautica. La Mondadori, che in quel periodo godeva di «privilegi incomparabili a quelli di qualsiasi altro editore»<sup>326</sup> e, tra gli altri, sembrerebbe aver avuto anche un importante rapporto con il ministro aviatore-autore, nel 1934 arrivò a suggerire al Ministero dell'Educazione Nazionale di sostituire la lettura del *Da Roma a Odessa* edito dalla Treves, che era stata introdotta nei programmi scolastici dal 1933, con quella del mondadoriano *Stormi d'Italia sul mondo*, che comparve nei programmi del 1937. Nell'occasione, a sostegno della richiesta, si specificò al ministro Ercole che tale modifica «tanto sta[va] a cuore di S.E. Balbo»<sup>327</sup>.

Nel 1937, sempre l'editore Mondadori, inviò al ministro Bottai un elenco di autori da inserire nei programmi d'esame per le medie. In esso, insieme alle *Novelle* di Pirandello, al *Mastro don Gesualdo* di Giovanni Verga e altri libri, vi fu il suggerimento, ancora una volta, di *Stormi d'Italia sul mondo* di Italo Balbo<sup>328</sup>.

L'unico ostacolo che i diversi testi scritti da Balbo ebbero nella loro diffusione fu l'impossibilità da parte dei giornali di recensirli. Questo, in particolare, fu dovuto alle precise indicazioni impartite ai quotidiani dall'Ufficio Stampa del Capo del Governo e finalizzate a far apparire i gerarchi fascisti quali gregari di Mussolini e non come possibili concorrenti<sup>329</sup>. Anche una recensione avrebbe finito per «incensare i gerarchi»<sup>330</sup>.

Altro ambito della crociera che merita una riflessione è quello artistico dove il volo di massa divenne fonte di ispirazione per la corrente ormai nota come “aeropittura”. Furono Marcello Dudovich, Umberto Di Lazzaro e Luigi Martinati in particolare, gli artisti che produsse tele e litografie sull'argomento.

La crociera del decennale divenne anche l'oggetto di un ciclo di affreschi visibili nelle sale di rappresentanza del Palazzo dell'Aeronautica. Sono decorazioni a tempera di ispirazione pittorico-cartografica Quattro-Cinquecentesca, che costituirono la rappresentazione dell'affermazione della nuova forza armata dell'avvenire, che ambisce al controllo del cielo, ai traguardi di volo e al dominio dell'aria<sup>331</sup>. Nel ciclo dedicato alle crociere aeree, in particolare, le immagini riproducono le grandi cartine geografiche con le rotte complessive dei due voli sull'Atlantico o, con singoli pannelli, alcune città dove ammararono gli equipaggi italiani. Tra questi, oltre Orbetello, Bahia, Natal, Rio de Janeiro, una rappresentazione di iceberg alla deriva che ricordano il volo da Reykjavik a Cartwright e New York e la sua baia, vi è la riproduzione di Londra. Circa quest'ultima rappresentazione, sorge il dubbio che sia il frutto di un errore. Considerato il fatto che tutte le immagini afferiscono a una delle due crociere atlantiche, difficilmente potremmo ritenere che quella di Londra voglia evocare il volo indicato come “crociera delle capitali” che raggiunse Hendon, località vicina alla capitale del Regno Unito. Appare più probabile

---

<sup>326</sup> E. Rebellato (a cura di), *Mondadori. Catalogo storico dei libri per la scuola (1910-1945)*, Franco Angeli, Milano 2008, pp. 23-25.

<sup>327</sup> A. Mondadori al Ministro F. Ercole, 6 marzo 1934, in E. Rebellato (a cura di), *Mondadori. Catalogo storico dei libri per la scuola (1910-1945)*, cit., pp. 23-25.

<sup>328</sup> Cfr. *Ibidem*.

<sup>329</sup> Cfr. N. Tranfaglia, *La stampa del regime 1932-1943: le veline del Minculpop per orientare l'informazione*, Bompiani, Milano 2005, p. 19, velina del 23 giugno 1932, p. 98.

<sup>330</sup> P. Murialdi, *La stampa del regime fascista*, cit., p. 103; Cfr. N. Tranfaglia, *La stampa del regime 1932-1943: le veline del Minculpop per orientare l'informazione*, Bompiani, Milano 2005, velina del 9 aprile 1932, p. 97, e velina del 28 maggio 1932, p. 98.

<sup>331</sup> Cfr. F. Borsi, G. Morolli, *I palazzetti della Difesa*, Roma, 1985, Editalia, pp. 197-248; D. Fonti, *Lo stile “Novecento” nelle pitture e negli arredi*, in *Il Palazzo dell'Aeronautica*, Roma 1989, Editalia, pp. 156-158.

che vi sia in quell'immagine un errore di fondo costituito nell'identificazione di Londonderry, seconda tappa della crociera del decennale, con Londra, per via della similitudine del nome.

In queste rappresentazioni è possibile rilevare anche un altro particolare di interesse storico: nelle vecchie immagini fotografiche del dipinto raffigurante la planimetria di New York è riportata la scritta «New York Bay», corretta, presumibilmente dai soldati americani che fecero il loro ingresso a Roma nel giugno 1944, con la scritta «Upper Bay», utilizzando gli stessi caratteri della scritta originale comunque visibile sotto la correzione apportata.



Fotografia n. 40: particolare del dipinto realizzato presso le sale d'onore del Palazzo dell'Aeronautica rappresentante la città di New York, tappa della seconda crociera atlantica. Nella fotografia, si può leggere la scritta "NEW YORK BAY" che sarà oggetto di ritocco, presumibilmente da militare americano dopo l'ingresso a Roma dell'esercito statunitense nel giugno 1944. (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).



Fotografia n. 41: particolare del dipinto come oggi è visibile presso le sale d'onore del Palazzo dell'Aeronautica. Si noti, dal confronto con l'immagine sopra, la scritta "UPPER BAY" in sostituzione, ma ancora visibile, della scritta "NEW YORK BAY". (Fonte: Aeronautica Militare – Fototeca Storica).

Come più volte accennato, nelle fasi conclusive del volo e, soprattutto, dal momento della sua felice conclusione, l'impianto comunicativo delle crociera spostò il suo baricentro da Balbo a Mussolini. Lo scopo raggiunto fu quello di affiancare il duce, nel nome e nell'immagine, al successo aviatorio e creare, nell'immaginario collettivo nazionale e internazionale, la rappresentazione secondo cui la grande impresa fu possibile grazie alla sua azione di guida e di governo. In tal senso la crociera aerea risultò funzionale al continuo consolidamento del fascismo e del suo capo sulle masse di lettori, di radioascoltatori e di chi, andando spensieratamente al cinema, guardava con attenzione i cinegiornali.

A Roma, in particolare, il messaggio trasmesso fu sicuramente rivolto a celebrare più il duce che gli equipaggi e il loro ministro. Grandi manifesti raffigurarono il capo del fascismo in tenuta da volo, accanto alla formazione aerea partita da Orbetello. Queste immagini, per dimensione, erano in grado di attirare l'attenzione dei passanti che finivano per associarvi il ricordo di molti titoli della stampa locale o nazionale che parlavano di «ali di Mussolini» o dei telegrammi inviati dal duce e trascritti giornalmente, che davano ad intendere che le operazioni fossero dirette dal duce in persona<sup>332</sup>. A piazza Colonna rimase esposta per molto tempo una grande immagine che raffigurava il Capo del Governo, attore principale, con l'intera mappa della crociera atlantica<sup>333</sup>. A Mussolini, infine, furono dedicate le ultimissime parole di Corrado Zoli:

Ed è ancora a lui, a Benito Mussolini, che oggi al seguito di questo console e di questa centuria trionfanti, fieri ma non paghi dell'impresa compiuta, cinquanta milioni di italiani drizzano lo sguardo fatto maschio e sicuro per chiedere a quali alti cimenti, a quali altre prove, a quali altri sacrifici a quali altre vittorie li chiami<sup>334</sup>.

Un'ulteriore nostra considerazione sul volo di massa per New York, è relativa alla sua incidenza nei rapporti tra Balbo, Mussolini e D'Annunzio, e, soprattutto, tra i primi due. Circa il vate, ormai messo ai margini della vita politica ma nella probabile impossibilità di essere completamente relegato dal duce ad un ruolo di subalterno, fu oggetto di un preciso ordine che Mussolini inviò al suo ministro aviatore<sup>335</sup>: D'Annunzio si era permesso di criticare il Patto a Quattro, un'importante azione su cui Mussolini aveva invece puntato molto per la sua immagine nazionale e internazionale. Per tale motivo non dovevano essergli più inviati messaggi dalla crociera aerea con testi troppo calorosi. L'attrito tra Mussolini e Balbo fu invece molto più stridente e tale da rendere palese il loro distacco ormai non più colmabile, al di là dei pubblici discorsi e delle reciproche pubbliche manifestazioni di affetto. La comprensione di questa frattura, le cui radici possono essere fatte risalire nel precedente volo Roma-Rio de Janeiro, deve necessariamente essere cercata nel loro colloquio a distanza, diretto, o il più delle volte mediato da Martelli Castaldi, che si sviluppò nel clima di crescente clamore nazionale e internazionale che il quadrumviro acquisiva con la sua impresa.

---

<sup>332</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 1, f. 1 – f.4, Raccolte giornali Crociera Atlantiche. Durante tutto il percorso della crociera atlantica tutte le testate giornalistiche nazionali dedicarono la prima pagina all'impresa aviatoria con l'immane fotografia del duce e, in subordine, Balbo. Spesso, al di sotto dei primi due, furono collocate anche fotografie di altri piloti, soprattutto del generale Valle.

<sup>333</sup> Cfr. C. G. Segrè, *Italo Balbo*, cit., p. 310.

<sup>334</sup> SGI-AS, b. 92, f. 3.

<sup>335</sup> Cfr. G. B. Guerri, *Italo Balbo*, cit., p. 261.



Balbo, sin dall'inizio, al compimento di ciascuna tappa, si preoccupò sempre di inviare in prima persona un rapporto al duce. Talvolta, per necessità di tempo, delegò la redazione e l'invio di questi resoconti al suo Capo di Gabinetto, avendo comunque sempre premura di non lasciare Mussolini senza sue notizie. Questi scritti presentavano, tra l'altro, sempre elementi di ossequio verso il Capo del Governo: «[...] gli equipaggi sono stati all'altezza del compito affidatoci da V.E. per il prestigio e la fortuna della patria fascista»<sup>336</sup>, come scrisse Martelli Castaldi su indicazione di Balbo, all'arrivo degli atlantici a Cartwright, o ancora: «La tua affettuosa parola di capo riappaga me e i miei compagni per quanto abbiamo fatto»<sup>337</sup>, come riportò ancora il Capo di Gabinetto nella comunicazione per Mussolini, consegnando il testo anche alla stampa in occasione dell'atteso arrivo della crociera a Montreal.

Anche Mussolini, nelle sue comunicazioni, provvide sempre ad elogiare il suo gerarca, non mancando di dare indicazioni.

Alla vigilia del decollo da Orbetello, Mussolini telegrafò a Balbo:

Tieni fortissimi i tuoi nervi e quelli dei tuoi camerati. Strafregati nella maniera più decisamente fascista di quel che può pensare la gente e soprattutto la tribù dei sedentari penniferi. Devi partire all'ora giusta e non un minuto prima. Credo che alla nuova luna come tu dici avrai il bel tempo e nell'attesa *A Noi!* — Mussolini<sup>338</sup>,

utilizzando un tono sereno, rassicurante nei confronti di un suo ministro che doveva iniziare una grandiosa impresa.

La situazione cambiò bruscamente proprio con l'ammarraggio a Cartwright e nei giorni seguenti. Mussolini, attento lettore delle diverse testate giornalistiche, e memore anche di ciò che suscitò il volo Italia-Brasile nel 1931, comprese probabilmente la necessità di orientare meglio l'azione di Balbo. Appena gli idrovolanti giunsero a Cartwright, Martelli avvisò il ministro:

Duce teme che efficienza morale et fisica equipaggio possa restare danneggiata da imprudente dispersione energia<sup>339</sup>.

Il messaggio, per quanto celato, era di chiara interpretazione.

Il duce, in alcune circostanze, consapevole della mediazione di Martelli Castaldi, volle anche accertarsi del buon esito delle sue indicazioni, telefonando talvolta al Capo di Gabinetto per conoscere la reazione di Balbo: «[...] ha ricevuto il mio telegramma? ... va bene?»<sup>340</sup>.

Consapevole comunque che non era nelle condizioni di mettere una briglia troppo stretta al gerarca, che in quel momento godeva di luce internazionale per l'epico sorvolo del Nord Atlantico, tentò un'azione più diretta il 14 luglio, con l'arrivo Montreal:

Devi ridurre al minimo, cioè, a quanto è voluto dalla cortesia internazionale la mole delle manifestazioni, che ti si preparano. Tu hai termini di tempo indicati dalle condizioni del mare e del ciclo, quindi non puoi in alcun modo transigere. Il tuo non è un volo sportivo, fallo

---

<sup>336</sup> USSMA, Raid e Crociera, fascicolo sciolto, Messaggi della crociera del Decennali, Reykjavik-Cartwright.

<sup>337</sup> USSMA, Raid e Crociera, fascicolo sciolto, Messaggi della crociera del Decennali, Shediac-Montreal.

<sup>338</sup> Per i testi dei messaggi si è fatto riferimento a B. Mussolini, *L'aviazione fascista*, cit.

<sup>339</sup> G. B. Guerri, *Italo Balbo*, cit., p. 362

<sup>340</sup> USSMA, Raid e Crociera, fascicolo sciolto, Messaggi della crociera del Decennali, Cartwright-Shediac.

intendere e se non lo intenderanno, pianta lì tutti senza indecisioni. Puoi fare sperare quanto mi dici nell'ultima parte del tuo dispaccio, ma non in forma impegnativa. A Noi! — Mussolini<sup>341</sup>.

Dietro alla ristrettezza dei tempi di rientro in Italia, Mussolini indicò di ridurre al minimo la partecipazione alle manifestazioni e agli eventi di giubilo offerte dai paesi stranieri e dalle comunità locali. Lontano da quelle momenti, Balbo sarebbe stato lontano dai riflettori e non avrebbe creato opportunità mediatiche. Le indicazioni/ordini del duce, tra l'altro, furono impartite quando i grandi festeggiamenti e la loro eco nel mondo ancora dovevano compiersi nei massimi momenti di Chicago e New York.

Proprio all'arrivo nella città dove si stava svolgendo l'Esposizione Universale, Mussolini ribadì il suo ordine:

Parte primo volo è andata benissimo così come doveva essere. L'interesse ed il plauso non solo italiani ma universali hanno accompagnato te e la tua ardita centuria. Ora non disperderti nelle feste, ma pensa al ritorno che preparerai con la solita diligenza, in modo che macchine e cuori tornino felicemente a Roma, per ivi concludere tra il popolo di Roma la più grande impresa aerea dei tempi moderni. A Noi — Mussolini<sup>342</sup>.

Il duce fu ancora più esplicito non parlando più di “manifestazioni” ma di “festeggiamenti”, inducendo Balbo a pensare al ritorno, nonostante, come da programma, mancasse ancora la tappa newyorchese. Con sapienza, addolcì il suo messaggio concedendo a Balbo la realizzazione della «più grande impresa aerea dei tempi moderni». Giunsero, successivamente, proprio le immagini delle vie di New York, alle quali Mussolini rispose con un altro suo messaggio:

Ho letto il tuo dispaccio odierno. Ripeto a te ed ai tuoi valorosi equipaggi il mio profondo compiacimento e affettuoso plauso. La grande patria fascista è riconoscente a te ed ai tuoi compagni e vi aspetta per tributarvi un'accoglienza degna di Roma. L'arco di Costantino che d'ora innanzi consacrerà il trionfo ai vittoriosi nelle grandi imprese di pace e di guerra che abbiano dato lustro alla Patria aspetta a te e la tua centuria per iniziare quella che sarà poi la tradizione di Roma fascista. Ed ora voglio sinteticamente trattare del tuo programma. Per prima, cosa ancora e sempre impazienza niente e assoluta distensione dei nervi. Nessuna preoccupazione di qualsiasi genere. — Mussolini<sup>343</sup>.

Un testo che con il perentorio «ripeto» fa ben comprendere come il duce non intendesse andare oltre nel suo compiacimento, e con le indicazioni dell'«accoglienza degna di Roma» che sembrerebbero contenere ancora una volta l'ordine di rientrare, seppur tra gli onori dell'Urbe.

Negli stessi giorni, inoltre, la già tesa situazione del rientro e dei festeggiamenti si aggravò anche per tutta la questione della “colonna romana” donata dal duce alla città di Chicago e per la mancata titolazione di vie o piazze a Benito Mussolini.

---

<sup>341</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

<sup>342</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

<sup>343</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

Con gli equipaggi ancora nella Grande Mela, come evidente effetto del tripudio che Generoso Papa riuscì ad organizzare, l'esigenza del duce di far ripartire gli idrovolanti verso l'Italia, divenne evidentemente un pensiero fisso tanto che, nella sua nuova comunicazione, entrò nel merito della rotta:

Sono molto contento delle grandi manifestazioni di New York che tu e i tuoi camerati avete pienamente meritato. È anche un trionfo politico. Ho fatto sapere a Parigi e Berlino che nei ritorno non ammarerai da quelle parti. Ritengo che Göring ne rimarrà dispiaciuto, ma penso che non avevi presi impegni formali di andarvi. Ora preparati senza impazienza con la massima cura al ritorno. A Noi! — Mussolini<sup>344</sup>.

Il Portolano Aereo, guida molto dettagliata per il volo di ciascuna tappa, interrompeva il proprio servizio a Valentia, in Irlanda, o nell'alternativa delle Isole Azzorre. Ciò rende sufficientemente chiaro il fatto che da queste due collocazioni Balbo avrebbe potuto organizzare sul momento ulteriori tappe prima di raggiungere l'Arco di Costantino a Roma. Ciò, in particolare, anche alla luce di formali richieste che erano giunte al Ministero dell'Aeronautica da parte di diversi paesi. Un eventuale percorso verso le capitali europee o le grandi città in grado di offrire uno specchio d'acqua su cui far ammarare la Seconda Squadra Atlantica gli avrebbe permesso di raccogliere trionfi anche sul vecchio continente, di accrescere la sua notorietà internazionale non solo come pilota, ma anche come uomo politico accolto da governanti e regnanti dei paesi eventualmente raggiunti. Mussolini, che dal punto di vista aeronautico non aveva assolutamente le competenze per definire il livello di usura di uomini e mezzi in volo ormai da parecchie centinaia di chilometri, comprese che un'eventuale azione europea lo avrebbe potuto eclissare definitivamente al cospetto del ministro volante e, quindi, ne decise la rotta di rientro.

Balbo non aveva preso alcun impegno formale per il sorvolo di altre città, ma il pensiero su tale ipotesi sicuramente fu in alcuni momenti concreto, considerata la provenienza delle richieste. La Germania invitò la crociera a fare tappa presso il proprio paese durante il viaggio di andata proponendo come scalo il lago di Costanza o il basso Reno. Nella nota verbale venne anche chiaramente indicato che il Capo del Governo Mussolini aveva già espresso il suo parere favorevole lasciando però a Balbo la decisione sul dove ammarare. Successivamente, sempre con nota verbale, il ministro comunicò di accettare di buon grado l'invito per la visita del territorio del Reich, con il solo dubbio se essa fosse stata possibile nel viaggio di andata o in quello di ritorno<sup>345</sup>. I contatti si riaccessero proprio durante il rientro degli idrovolanti in Europa. Il 20 luglio 1933 il Ministero degli Affari Esteri comunicò all'ambasciata di Berlino che Balbo si sarebbe recato lì con la squadra atlantica, specificando l'impossibilità di definirne la data. Questo, al di là del fatto che fosse riferito allo specifico invito tedesco, ci rende conto che la possibilità di fare un giro di rientro passando per alcune città europee, in quella data, era valutato, anche per lo stato degli equipaggi e dei mezzi, ancora possibile. Questa eventualità si chiuse però definitivamente il giorno successivo, quando vi fu una nuova comunicazione dello stesso Ministero che informò che non vi sarebbe stata alcuna visita alle capitali europee e che

---

<sup>344</sup> USAM, Raid e Crociera, b. 2, f. 14, Rivista Aeronautica Roma – agosto 1933, dattiloscritto maggiore Prepositi.

<sup>345</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, note verbali del 1° aprile 1933.

Balbo sarebbe rientrato in Italia<sup>346</sup>. Non ci appare una coincidenza casuale il fatto che questa comunicazione, manifestazione della chiara decisione presa da Mussolini, fu inviata nei giorni in cui Balbo stava vivendo le grandiose giornate di giubilo a New York e, proprio il 21 luglio, era impegnato nella grande parata di saluto organizzatagli in quella città.

Anche da Parigi giunse un formale invito<sup>347</sup>, cui Balbo rispose che, qualora il rientro fosse avvenuto da Valencia, dal Nord Europa, la crociera avrebbe sicuramente fatto scalo a Marsiglia<sup>348</sup>. La stessa cittadina francese, successivamente, fu presa in seria considerazione anche per un ammaraggio nella rotta di rientro via Lisbona tanto che, il 28 luglio 1933, fu richiesto d'urgenza il permesso di sorvolo ed ammaraggio al governo francese. Il permesso fu accordato, e a Berre, già conosciuta come tappa della prima crociera mediterranea del 1928, iniziarono ad organizzare l'accoglienza. Aspetto singolare fu che anche Mussolini, che il 22 luglio aveva scritto a Balbo di aver comunicato a Berlino e Parigi che la crociera non sarebbe passata per quelle nazioni, quando visionò la richiesta di conferma rispose che la decisione sarebbe stata di Balbo, in funzione dello stato delle macchine e degli uomini. Il successivo 8 agosto, dal Ministero dell'Aeronautica informarono, però, che il ministro aveva deciso di rientrare a Roma direttamente da Lisbona<sup>349</sup>. Considerata la posizione di Marsiglia-Berre, intermedia tra Lisbona e Roma, tale che non ci sarebbe stato un ampliamento di ore di volo, appare evidente come questa decisione derivi dalla volontà di Balbo di attenersi, questa volta, alle indicazioni del duce. Il mancato scalo in Francia, come evidenziò l'ambasciatore italiano, fu comunque letto da alcuni giornali d'oltralpe con motivazioni politiche seppur lo stesso diplomatico italiano si affrettò a spiegare che la decisione derivò dal fatto che il ministro aveva ritenuto opportuno il rientro diretto a Roma dopo il luttuoso incidente avvenuto nelle Azzorre<sup>350</sup>. In tutto questo, evidenziamo che la decisione finale di non far transitare gli S.55 X presso Francia e Germania fu comunque presa da Mussolini e comunicata a Balbo, senza alcuna preventiva conoscenza delle intenzioni di quest'ultimo.

Anche per ulteriori inviti pervenuti da paesi esteri, si replicò il fatto che Mussolini rispose che le decisioni venivano prese da Balbo e il ministro, a sua volta, rispondeva che le disposizioni erano impartite da Mussolini. Così accadde, per esempio, quando il consigliere dell'ambasciata britannica consegnò a Balbo l'invito quale ospite di sua maestà, qualora fosse stata possibile una tappa in Gran Bretagna. L'invito fu declinato dal ministro con l'indicazione che la rotta di rientro sarebbe stata decisa da Mussolini<sup>351</sup>. Dopo Parigi,

---

<sup>346</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Luglio, tele 7340/299 del 20 luglio 1933 e 7384/302 del 21 luglio 1933 del Ministero degli Affari Esteri.

<sup>347</sup> Cfr. I. Balbo, *La centuria alata*, cit., p. 81.

<sup>348</sup> «Più tardi telefona il generale Piccio da Marsiglia. Mi dice delle grandi feste preparate con la per noi. Impossibile passare per bere. Era una tappa prevista per il percorso dell'Irlanda. Ora è fuori rotta e c'è in più l'incidente di Squaglia», I. Balbo, *La centuria alata*, cit., p. 289.

<sup>349</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Parte Generale, Appunto del 8 agosto 1933 del Ministero degli Affari Esteri ufficio di gabinetto.

<sup>350</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Parte Generale, Appunto del 8 agosto 1933 del Ministero degli Affari Esteri ufficio di gabinetto.

<sup>351</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Parte Generale, appunto del 27 luglio 1933.



Berlino e Londra, anche Stoccolma formulò la sua richiesta, non esaudita, di ospitare una delle squadriglie al rientro in Europa<sup>352</sup>.

Nel complesso sembrerebbe che, per effetto di una tacita tregua, tanto Balbo quanto Mussolini, nei documenti di ambito diplomatico internazionale, non volessero dare l'immagine di ciò che realmente stesse accadendo: Mussolini ordinava e Balbo non sempre eseguiva.

La questione del rientro senza ulteriori clamori europei e mondiali divenne però di fondamentale importanza per la tenuta di questo rapporto. Riteniamo che se Balbo avesse deciso per un tour europeo, per nuove manifestazioni e clamori nei suoi confronti, lo scontro aperto e diretto con Mussolini non sarebbe più stato evitabile.

Altre occasioni, verificatesi durante la crociera, resero comunque effettivo il rischio che il ministro potesse decidere di non ammarare al Lido di Roma quel 12 agosto 1933, e determinare, quindi, un confronto con il suo duce. Il non rinunciare alla titolazione di una via a Chicago o il non limitare i festeggiamenti in suo onore e mollare tutti, come richiesto, non aveva un significato diverso dal raggiungere in volo Marsiglia con la scusa di una tappa forzata per necessità derivanti dai motori usurati, o percorrere altre migliaia di chilometri perché un rifiuto ad una nazione estera sarebbe stato interpretato come una scortesia.

Mussolini, comprendendo la necessità di concedere anche un suo segno di riconoscenza in questo tacito compromesso, anche alla luce dei benefici che il suo nome e la sua immagine ottennero dal volo di massa, utilizzò ancora una volta il medium colonnello Martelli Castaldi. Oltre a dare indicazioni restrittive, gli confidò, sicuro che il messaggio sarebbe giunto dall'altra parte dell'oceano, che al ritorno al Lido di Roma, avrebbe consegnato a Balbo il bastone di Maresciallo d'Italia. Martelli, informalmente, avvisò il suo ministro. Fu sicuramente una grande notizia per Balbo che, durante tutto il prosieguo della crociera chiese spesso notizie di questo «noto progetto»<sup>353</sup>.

La situazione creata per effetto della crociera atlantica del decennale, nonostante l'avvenuto richiesto rientro da una parte, e la concessione del maresciallato dall'altra, comunque non si sanò. Balbo, il 5 novembre 1933, cessò dall'incarico di ministro dell'Aeronautica. Riteniamo si trattò di una azione di rimpasto che, comunque, sarebbe stata fatta anche indipendentemente dai contrasti emersi durante il volo. Assieme a Balbo, cessò dal proprio incarico anche Sirianni, ministro della Marina, mentre Gazzera, ministro della Guerra, aveva già lasciato il suo ufficio il precedente 21 luglio. Tutti i dicasteri delle Forze Armate furono riassunti ad interim dal Capo del Governo. Come quasi sempre avvenuto in passato, il duce evitò di mantenere nella stessa funzione lo stesso uomo per troppo tempo onde evitare anche legami troppo solidi tra questi e le masse subordinate. E' stato infatti calcolato che nell'unico esteso governo a guida Mussolini, «gli ottantacinque diversi ministri restarono in carica, in media, per 840 giorni»<sup>354</sup>. Balbo, al vertice aeronautico già da sette anni, costituiva quindi una delle poche eccezioni, seppur altri nomi cari a Mussolini non subirono rimpasti per periodi ben più lunghi rispetto a quello del quadrumviro<sup>355</sup>.

---

<sup>352</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Marzo-Aprile, tele 680-323 del 17 maggio 1933 della Legazione d'Italia a Stoccolma.

<sup>353</sup> G. B. Guerri, *Italo Balbo*, cit., p. 362

<sup>354</sup> G. Melis, *La macchina imperfetta. Immagine e realtà dello Stato fascista*, cit., p. 52.

<sup>355</sup> Sull'analisi delle permanenze dei singoli ministri a capo dei dicasteri durante il fascismo si veda G. Melis, *La macchina imperfetta. Immagine e realtà dello Stato fascista*, cit., pp. 52-53.

Se l'uscita dal Ministero della Regia Aeronautica di Balbo può considerarsi quindi indipendente dagli effetti del volo di massa, riteniamo, invece, che la crociera ebbe un peso rilevante nella decisione di nominare Balbo quale Governatore della Libia, lontano da Roma, in un incarico precedentemente ricoperto da Pietro Badoglio, persona non gradita se non invisita a Mussolini. Un'ipotesi, questa, che ci viene confermata da De Bono, allora ministro delle Colonie:

C'è stato da me Chiavolini [segretario particolare di Mussolini, ndr]. Anche lui mi ha detto che Balbo ha disgustato tutti e che non si potrà reggere; che finirà col fottersi. Ma il guaio sta nel fatto che il Capo non lo vuole qui [13 ottobre 1934]<sup>356</sup>.

Un'ultima considerazione sulla felice conclusione della crociera del decennale riguarda gli effetti che essa ebbe in alcuni paesi esteri, segnatamente il Canada e, soprattutto, la Francia.

Nel primo caso, la sola notizia dell'organizzazione di un volo di massa che, a tappe, avrebbe sorvolato l'Atlantico settentrionale, fu in grado di attivare il pensiero nordamericano per la realizzazione di uno stabile collegamento aereo con l'Europa. Il console generale d'Italia a Ottawa, infatti, comunicò l'intenzione canadese di svolgere congressi e riunioni fra le autorità e le compagnie aeree dei paesi interessati.

Queste intensioni furono ben presto tramutate in concrete azioni e già il 5 luglio 1933, quando la crociera era in volo verso Reykjavik, fu tenuta una prima conferenza sull'argomento. I giornali canadesi, nel darle risalto, comunicarono anche il raggiungimento di un accordo tra le parti, mentre il console italiano Petrucci evidenziò che nell'occasione non fu fatto alcun cenno all'impresa italiana in itinere e «non senza il segreto scopo di offuscare l'eventuale trionfo di Balbo» si fece unico riferimento al volo verso l'Artico del grande asso americano Lindbergh<sup>357</sup>. Appare giusto il caso di evidenziare che il volo con il quale Charles Lindbergh decollò da Roosevelt Field, vicino New York, e atterrò, dopo 33 ore e 30 minuti, nel Champs de Le Bourget, nei pressi di Parigi, è datato 21 maggio 1927. Nonostante vi fosse stato anche in quell'occasione un grandissimo clamore, non seguirono iniziative atte a dare un possibile sviluppo alle linee aeree transoceaniche. Il fatto che fu invece il volo pensato da Balbo e organizzato dalla Regia Aeronautica italiana, ad accendere questi interessi, sei anni dopo quello di Lindbergh, appare indice del timore dei paesi nordamericani di non poter competere con immediatezza ad una eventuale espansione commerciale aerea con i paesi europei.

Diverse furono le conseguenze della crociera in Francia, e in altri paesi europei, dove il successo del volo italiano non passò inosservato. Secondo il giornalista inviato dalla Stefani a Parigi, il clamore che accompagnò il rientro in Italia degli S.55 X produsse un'impressione molto più profonda di quanto all'inizio si potesse ritenere. La prova venne fornita dagli articoli dei giornali francesi che continuarono a commentare e a dedurre possibili scenari aerei futuri e ad incitare il governo a rinforzare l'armata aerea nazionale.

La Stefani Parigi specificò che il «Quotidian» del 16 agosto 1933 scrisse che la prova fornita dagli italiani era

---

<sup>356</sup> Diario di Emilio De Bono, ministro delle Colonie, 13 ottobre 1934, quando Balbo rivestiva l'incarico di governatore della Libia, in G. Rochat, *Italo Balbo, lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, cit., p. 253.

<sup>357</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Parte Generale, fgl del 21 luglio 1933 del consolato italiano a Ottawa.

ammirevole ma non rassicurante. La prima parola di Balbo a Mussolini è stata per esprimere la speranza che gli aviatori hanno di poter dare un giorno la loro vita. Vale a dire che essi sperano che in una guerra potranno dare altre prove della potenza delle ali italiane. La parola di Balbo sono pericolose e parole dello stesso genere ben si intendono tutti i giorni dalla bocca di Göring. Altri giornali cercarono di placare gli animi affermando che non vi era nulla da temere perché la Francia aveva i piloti migliori del mondo le cui imprese erano ignote al pubblico<sup>358</sup>.

Effettivamente anche la Francia, nello stesso periodo in cui si svolse la seconda crociera atlantica, effettuò un'azione dimostrativa fuori i propri confini. Il capitano Verneith e l'osservatore Guinchard, con l'aereo Couzinet della ditta francese René Couzinet, decollarono da Parigi raggiungendo alcune città dell'Europa del Nord Est quali Oslo, Stoccolma, Tallinn, Riga e Varsavia. Come dalle dichiarazioni del pilota alla stampa svedese, il volo aveva uno scopo dimostrativo e di studio e voleva anche favorire un avvicinamento tra i piloti francesi e quelli svedesi. Circa questa missione, però, il quotidiano svedese «Stockholms Tidningen» riportò una diversa versione. Secondo questo giornale la missione fu organizzata a seguito del clamore e del grande interesse che in Svezia riscosse l'impresa aerea italiana, tanto che i francesi si precipitarono subito a dare dimostrazione della loro efficienza e la possibilità di sfruttare il momento con accordi commerciali<sup>359</sup>.

Sembrirebbe, quindi, che il successo italiano abbia innescato una sorta di corsa allo sviluppo aeronautico, con finalità prevalentemente economiche e commerciali.

Il mezzo aereo, però, sin dalla Grande Guerra, portava con sé soprattutto il pensiero e l'immagine del bombardamento. Ancora in Francia, infatti, alle immagini degli idrovolanti italiani capaci di volare in massa, si affiancarono le notizie del progressivo fallimento dei tanto attesi negoziati della Conferenza del disarmo in corso a Ginevra. Questa miscela fu in grado di generare inquietudine sociale che si tradusse nell'accelerazione della richiesta di sicurezza antiaerea e, nel 1934, nella costituzione dell'*Union nationale pour la défense aérienne et pour la protection des populations civiles* (UNDA)<sup>360</sup>.

Il sentimento francese risultò particolarmente intenso, tanto dall'essere notato anche al di fuori dei confini nazionali. Il giornale russo «Isvestia», ad esempio, commentò proprio il fatto che in Francia il volo di massa italiano aveva prodotto un forte stato di agitazione, aggiungendo che anche l'aviazione sovietica avrebbe proceduto con ogni accortezza allo studio dell'esperienza “ammaestratrice” del volo transatlantico italiano<sup>361</sup>.

Stesse indicazioni, e forse ancor più esplicite, giunsero anche dalla vicina Polonia. Il giornale «ABC», dopo aver espresso elogi, scrisse che l'Italia per la sua impresa aerea aveva anche sfruttato abilmente e applicato praticamente successi altrui. Il volo di Balbo costituiva

---

<sup>358</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Parte Generale, tele 7584 del 16 agosto 1933 della Stefani Parigi.

<sup>359</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Luglio, tele 1019/499 del 14 luglio 1933 della Regia Legazione d'Italia Stoccolma.

<sup>360</sup> Cfr. G. Fiocco, *Dai fratelli Wright a Hiroshima. Breve storia della questione aerea (1903-1945)*, Carocci, Roma 2002, pp. 59-78.

<sup>361</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Parte Generale, Tele 7780 del 22 agosto 1933 della Stefani Mosca.

l'inatteso attacco di potenti forze aeree effettuato a parecchie migliaia di chilometri di distanza [...] tutto il mondo sa che esiste uno stato che è preparato a questo è che ha superato il battesimo del fuoco. Questo stato è l'Italia<sup>362</sup>.

Dalla stessa Polonia, inoltre, in una intervista alla «Gazeta Warszawska» dedicata alla crociera aerea italiana, il ministro degli esteri allargò l'orizzonte temporale e geografico dei possibili effetti futuri derivanti dall'impresa realizzata affermando che

si vede che vi sono nazioni in Europa le quali sanno che nell'avvenire scontri bellici saranno inevitabili e che i popoli che vogliono vivere devono prepararsi non solo materialmente ma anche mentalmente<sup>363</sup>.

Il volo di ventiquattro S.55 X, oltre agli indicati riflessi sullo sviluppo dell'aviazione commerciale internazionale tra le due sponde dell'oceano Atlantico divenne, quindi, anche un evento di riflessione, accelerazione e preparazione bellica per affrontare i non troppo futuri conflitti.

Al pari di altri avvenimenti che ebbero l'aereo come soggetto principale, anche la conoscenza storica dei voli di massa italiani degli anni 1928-1933 può quindi concorrere ad «illuminare meglio tutta una serie di scelte politiche»<sup>364</sup>, a partire dalla Conferenza sul disarmo del 1932-1933, dove «il fattore aeronautico fu quello che attirò la pubblica attenzione»<sup>365</sup>. In tale ambito, occorre comunque rilevare come i successi propagandistici delle crociere di massa della prima metà degli anni Trenta, che coniugarono l'astratta dottrina del Douhet alla sua possibile reale applicazione, «diventarono un elemento di mistificazione [...] perché viste soltanto nella dimensione della propaganda del regime e non nel quadro dello sviluppo mondiale dell'aviazione»<sup>366</sup>.

Considerata, inoltre, la mancanza di un dibattito nella cultura aeronautica nazionale sul possibile futuro assetto della forza armata, negato dal totale controllo degli scritti di settore operata da Balbo<sup>367</sup>, la propaganda interna e internazionale che fu sviluppata attorno ai successi conseguiti nei voli di massa divenne anche la base attraverso cui nacque il mito italiano di possedere «aviazione più avanzata del mondo». Questo ideale, condiviso anche da molti osservatori stranieri e successivamente sviluppato e alimentato con i facili trionfi italiani in Abissinia e in Spagna<sup>368</sup>, si rivelò un equivoco che, oltre a mascherare la necessità di una lungimirante preparazione bellica, cadrà, inesorabilmente, nel più realistico confronto bellico della Seconda guerra mondiale.

---

<sup>362</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Parte Generale, tele 1821/847 del 15 agosto 1933 dell'Ambasciata d'Italia a Varsavia.

<sup>363</sup> MAE, ASD, AC, SAP 1931-1945, Italia 1933, b. 18, f. Crociera del Decennale, Parte Generale, tele 1839/855 del 18 agosto 1933 dell'Ambasciata d'Italia a Varsavia.

<sup>364</sup> G. Fiocco, *L'arma aerea nella Seconda guerra mondiale: nodi problematici tra vecchi e nuovi studi*, in F. Benvenuti (a cura di), *La passione della storia: scritti in onore di Giuliano Procacci*, Carocci, Roma 2006, p.252.

<sup>365</sup> *Ibidem*.

<sup>366</sup> G. Rochat, *Italo Balbo aviatore e ministro dell'aeronautica (1926-1933)*, cit. p. 69.

<sup>367</sup> «Poiché direttamente o indirettamente il ministro controllava tutte le riviste che si occupavano di aviazione, né la produzione scientifica straniera poteva costituire un punto di riferimento importante, il dibattito sul futuro dell'aeronautica non poteva avere grande respiro o vivacità, come del resto avveniva anche per esercito e marina; la crisi della cultura militare italiana dopo la Prima guerra mondiale fu infatti una conseguenza delle scelte antiliberali della dittatura fascista», *Ivi*, pp 83-84.

<sup>368</sup> Cfr. P. Kennedy, *Ascesa e declino delle grandi potenze*, Garzanti, Milano 1989, p. 410.

## ALLEGATI

Le quattro crociere aeree svolte dalla Regia Aeronautica tra il 1928 e il 1933, dal punto di vista aeronautico, furono delle imprese straordinarie. Ciascuna di esse presentò delle caratteristiche proprie, per numero di equipaggi, per distanza percorsa, per organizzazione e per scopi tali che, seppur elementi di un continuum storico, possono anche essere considerati come singoli avvenimenti.

Per questi eventi la ricerca ha evidenziato alcuni nomi e le funzioni da questi svolte: Italo Balbo e Francesco De Pinedo ne furono i protagonisti principali ma, come visto, non gli unici.

Appare necessario, quindi, fornire un'accurata elencazione di tutto il personale che partecipò e rese possibili questi avvenimenti, sia per una maggiore completezza della ricerca storica, sia quale possibile strumento di approfondimento.

A tal fine sono stati redatti quattro allegati, uno per ciascuna crociera, nei quali abbiamo trascritto i nomi di tutti gli uomini degli equipaggi, di quelli che hanno comandato le basi temporanee e delle persone che, come i giornalisti o gli addetti militari alle ambasciate estere, hanno partecipato a vario titolo ai voli di massa.

Con lo scopo di rendere conto della dimensione umana e dell'organizzazione tecnica complessiva che fu impiegata per il compimento di questi voli, alle elencazioni degli equipaggi abbiamo fatto seguire l'indicazione delle forze navali di supporto con i rispettivi comandanti.

I quattro allegati, proprio nella loro funzione strumentale, hanno permesso un'analisi comparativa tra le quattro crociere di massa e individuare, così, le loro variazioni percentuali in termini di uomini, mezzi, supporti navali e chilometri percorsi.



## Crociera Aerea sul Mediterraneo Occidentale

La prima crociera aerea di massa vide l'impiego di 61 idrovolanti: 1 S.62, 8 S.55, 51 S.59 bis e 1 Cant. 22. Non sappiamo, con precisione, quanti uomini volarono su di essi: Cupini indicò «non meno di 180»<sup>369</sup> e «Le Vie dell'Aria» riportò la cifra di 139 partecipanti<sup>370</sup>. Nella nostra ricostruzione abbiamo potuto individuare i nominativi di 111 persone di cui 91 appartenenti ai diversi equipaggi e 20 passeggeri saliti a bordo a vario titolo.

Per le 6 basi allestite, è stato possibile individuare il nome di soli 4 comandanti.

Il supporto navale complessivo fu reso da 8 imbarcazioni: 2 della Regia Marina, 1 affittata dalla Regia Aeronautica e 5 messe a disposizione dalla Spagna.

Questo primo volo di massa fu quello in cui furono impiegati in assoluto più idrovolanti ma, non avendo un dato certo, non possiamo indicarlo anche come quello che ebbe il maggior numero di passeggeri, anche se presumibile.

Per il primo volo di massa registriamo, rispetto alle crociere successive, il minor numero di chilometri percorsi, poco più di 2 mila 800, quello che ebbe un minor numero di tappe, quello con la più bassa velocità media pari a 160 km/h e quello che vide il minor numero di imbarcazioni di supporto della Regia Marina.

### 1. Personale partecipante<sup>371</sup>

#### **Aerei fuori formazione (n. 3 S.55 della III ZAT provenienti da Vigna di Valle) con a bordo:**

On. Italo Balbo (SSS Aeronautica), On. Giuseppe Sirianni (SSS Marina), generale Arnaldo Armani (Capo SMRA), colonnello Aldo Pellegrini, tenente colonnello Mecozzi (Capo Ufficio Stampa Ministero Aeronautica), maggiore Penzo, tenente Cagna, tenente Biseo, tenente Venturini, sergente maggiore Moretti e sergente Maugeri.

#### **Comando (1 S.62 e 2 S.59 bis):**

. colonnello Francesco De Pinedo, capitano Bonomi, maggiore Coppola e tenente colonnello Guasconi.

#### **Comandanti di Stormo (2 S.59 bis):**

. Comandante 26° Stormo tenente colonnello Lodi Ettore.  
. Comandante 27° Stormo colonnello Cassone Ferdinando, sottotenente Campanelli.

#### **26° Stormo - 79° Gruppo (1 S.59 bis)<sup>372</sup>**

. Comandante di Gruppo maggiore Brenta Giacomo.

---

<sup>369</sup> R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 37.

<sup>370</sup> USAM, *Raid e Crociere*, b. 2, f. 17.

<sup>371</sup> USAM, *Raid e Crociere*, b. 5, f. 48; *Raid e Crociere*, giudizio stampa estera, *Crociera del Mediterraneo Occidentale*, «*Rivista Aeronautica*» n.7 del luglio 1928, p. 4.

<sup>372</sup> USAM, *Memorie Storiche* b. 31, f. 190, *Diario Storico* 26° Stormo, anno 1928.

**141<sup>^</sup> Squadriglia (9 S.59 bis provenienti da Spezia):**

- . capitano Grandinetti Carlo, tenente di vascello Borra Francesco,
- . tenente Altomare Antonio, 1° aviere motorista Gaboardi Alcide,
- . tenente Cannistracci Letterio, maresciallo mot. Paolocchi Ferdinando,
- . tenente Tonini Arlo, sergente maggiore Zana Armando,
- . tenente Borghetti Bruno, sergente mot. Vecchi Mario,
- . tenente Razeto Agostino, 1° aviere motorista Masnadi Luigi,
- . tenente Stagi Ilo, sergente motorista Manciuoli Primo,
- . sergente pilota Aloge Goffredo, sergente motorista Sanfedele Guglielmo,
- . sergente pilota Colli Giuseppe, sottotenente di vascello Gioia Pietro.

**144<sup>^</sup> Squadriglia (9 S.59 bis provenienti da Livorno):**

- . capitano Bertelli Antonino, tenente osservatore Cafara Ferdinando, I° aviere motorista Fichera Cesare,
- . tenente Porta Giorgio, 1° aviere motorista Legno Vincenzo,
- . tenente Valdimiro Pietro, sergente motorista Gasparri Ostilio,
- . tenente Draghelli Emilio, 1° aviere motorista Ascatinio Antonio,
- . tenente Ardisson Filiberto, 1° aviere motorista Graber Egidio,
- . tenente Lippi Antonio, 1° aviere motorista Cecere Carlo,
- . tenente Gasparri Alfredo, sergente motorista Damianovich Stefano,
- . sergente pilota Moretti Fausto, sergente motorista Pisani Marino,
- . sergente pilota De Bei Aldo, tenente osservatore Casana Costanzo, 1° aviere motorista Michelagnoli Gastone.

**27° Stormo - 81° Gruppo**

**182<sup>^</sup> Squadriglia<sup>373</sup> (9 S.59 bis provenienti da Nisida):**

- . capitano Marini, maresciallo motorista Berardi,
- . tenente Abbriata, maresciallo motorista Morselli,
- . tenente Recagno,
- . tenente Boer,
- . tenente Miglia,
- . sottotenente Agnati,
- . sottotenente Ricci,
- . sergente Di Luise,
- . [...]

**27° Stormo - 82° Gruppo (1 S.59 bis):**

- . Comandante di Gruppo maggiore Marini.

**142<sup>^</sup> Squadriglia<sup>374</sup> (9 S.59 bis provenienti da Taranto):**

- . capitano Baistrocchi, sottotenente di vascello Viola Greco,
- . capitano Corti,
- . tenente Della Valle,
- . sergente maggiore Sordi,
- . sottotenente Carra,

---

<sup>373</sup> R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 36.

<sup>374</sup> *Ibidem*.



- . tenente Ratti,
- . sergente Coccia,
- . [...]
- . [...]

**27° Stormo - 83° Gruppo**

**184<sup>^</sup> Squadriglia<sup>375</sup> (9 S.59 bis provenienti da Augusta):**

- . capitano Agnesi, sottotenente di vascello Corso,
- . tenente Calò-Carducci,
- . sottotenente Donelli,
- . tenente Zanchi,
- . sottotenente Napoli,
- . sottotenente Teucci,
- . tenente Questa,
- . sergente Cesaretti,
- . sottotenente Ignaccolo.

**Personale di soccorso (2 S.55 provenienti da Pola):**

**192<sup>^</sup> Squadriglia:**

- . tenente Peruccatti,
- . tenente Conforti, capitano di fregata Maugeri, cineoperatore Craveri Mario, fotografo Anelli.

**2. Personale presso le basi<sup>376</sup>:**

Orbetello: maggiore Fedeli Stefano.

Elmas: capitano Cavallarin Franco.

Pollensa: [...]

Los Alcazares: maggiore Maddalena Umberto.

Puerto de Los Alfaques maggiore Barba Giuseppe.

Berre: [...]

**3. Altro personale (3 S.55 e 1 Cant 22):**

- . 11 giornalisti: Otello Cavara – Corriere della Sera; Ermanno Contini e Michele Intaglietta – Gazzetta del Popolo; Ernesto Quadroni – La Stampa; Aldo Germini e Nello Quilici – Corriere Padano; Fernando Terenzi e Giovanni Cappelletto – Agenzia Stefani; Nino Carlassere – La Tribuna; Adone Nosari – Il Giornale d'Italia; Gaetano Polverelli – Il Popolo d'Italia.
- . 2 ufficiali del Regio Esercito: generale Graziosi e capitano CC Levi;
- . 1 ufficiale rumeno: Com.te Stanculescu;
- . 2 ufficiali spagnoli: [...]
- . 4 Addetti Militari delle Ambasciate: De Lovera, Ambasciata di Spagna; Lowell, Ambasciata degli Stati Uniti; Brandley, Ambasciata della Gran Bretagna; D'Arvieux, Ambasciata di Francia.

---

<sup>375</sup> *Ivi*, p. 35.

<sup>376</sup> *Ivi*, p. 39.

#### 4. Concorsi esterni

La Regia Marina ha concorso alle attività della crociera con due cacciatorpedinieri:

- . il *Sauro*, comandato dal capitano di fregata Giuseppe Genta;
- . il *Nullò*, comandato dal capitano di corvetta Giuseppe Fioravanzo. In quest'ultimo fu imbarcato anche il professor Filippo Eredia, Capo dell'Ufficio Presagi del Ministero dell'Aeronautica, incaricato dell'attività delle previsioni meteorologiche.

La Regia Marina spagnola dislocò imbarcazioni lungo le rotte interne alle proprie acque nazionali:

- . la nave da trasporto aerei "*Dedalo*",
- . il torpediniere "*4*",
- . il torpediniere "*17*",
- . il cacciatorpediniere "*Tetuan*",
- . il cacciatorpediniere "*Cadarzò*".

La Regia Aeronautica noleggiò anche una imbarcazione:

- . il piroscafo di 3 mila tonnellate *Stella Maris*.

## Crociera Aerea sul Mediterraneo Orientale

Per la crociera aerea di massa sul Mediterraneo orientale furono impiegati 36 idrovolanti: 32 S.55, 2 S.59 bis, 1 Cant. 22 e 1 Dornier Wal. Su di essi, tra piloti, personale specialista e altro personale, viaggiarono 174 persone: 145 uomini degli equipaggi della Regia Aeronautica e 29 passeggeri a vario titolo. Nonostante furono impiegati 25 idrovolanti in meno rispetto al volo di massa del 1928, in quello del 1929 si registra, comunque, un numero elevato di passeggeri per effetto della diversa e più ampia composizione degli equipaggi, con la costante presenza di un secondo pilota e due specialisti per ciascun velivolo.

Per le sei basi allestite all'estero, è stato possibile individuare il nome di soli comandanti, ma non dei sottufficiali collaboratori.

Il supporto navale complessivo fu svolto da 5 imbarcazioni della Regia Marina, per le quali sono riportati i nomi dei rispettivi comandanti.

Rispetto alla prima crociera mediterranea, per questo volo di massa fu ridotto del 41% il numero degli idrovolanti. Anche il numero delle imbarcazioni di supporto, tutte della Regia Marina senza ulteriori concorsi da parte di marine straniere, fu minore di circa il 40%. Segni evidenti della necessità di contenere i costi.

Sempre in rapporto alla prima crociera mediterranea, infine, occorre segnalare il numero dei chilometri percorsi che, passando dai circa 2.800 ai circa 5.300 km, fu quasi raddoppiato, e la velocità media, che aumentò da 160 km/h a 175 km/h.

### **1. Personale partecipante con indicazione del tipo di idrovolante, matricola del mezzo e indicazione delle sigle di riconoscimento radiotelegrafiche<sup>377</sup>:**

#### **Aereo fuori formazione:**

Italo Balbo (indicato nell'elenco ufficiale senza grado o incarico), capitano Cagna, tenente Venturini, fotografo Salvati, 1° aviere Venturini. Idrovolante fuori formazione S.55 (mat. 40236), RT I-SAAZ.

#### **Aereo di comando:**

. generale De Pinedo, colonnello Pellegrini, capitano Bonomi, maresciallo Volpe, maresciallo Zoboli, maresciallo Bonini. Idrovolante S.55 (matr. 40253), R.T. I-SAAZ.

#### **Aerei Comandante in 2<sup>^</sup>:**

. tenente colonnello Coppola, 1° aviere Parizzi. Idrovolante S.59 bis (matr. 40152)  
. tenente Calò Carducci, aviere scelto Pinelli. Idrovolante S.59 bis (matr. 40176).

#### **86° Gruppo, 190<sup>^</sup> Squadriglia, 5 idrovolanti S.55 della III ZAT, Aeroporto di Brindisi:**

. maggiore Ilari, capitano Marini, maresciallo Berardi, sergente Pinna, sergente Rasile. Idrovolante S.55 190-1 (matr. 40232), R.T. I-SAAQ;

---

<sup>377</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 4, f. 28.

- . capitano Boer, sergente Tartaglia, sergente Mannell, aviere Conca. Idrovolante S.55 190-2 (matr. 40214);
- . tenente D'Auria, sergente Casaretti, 1° aviere Mattei, 1° aviere Brolatti. idrovolante S.55 190-3 (matr. 40227);
- . tenente Aliboni, sergente Toffoli, 1° aviere Modotti, 1° aviere Mattei. Idrovolante S.55 190-4 (matr. 40222)
- . sottotenente Carra, sergente Nanni, 1° aviere Spinosa, 1° aviere Ragonese. Idrovolante S.55 190-5 (matr. 40224).

**86° Gruppo, 191<sup>^</sup> Squadriglia, 5 idrovolanti S.55 della III ZAT, Aeroporto di Brindisi:**

- . capitano Del Ponte, maresciallo Serra, sergente Rivera, sergente Savini, sergente Pecorella. Idrovolante S.55 , 191-1 (matr. 40233), R.T. I-SAAR;
- . tenente Sordi, sergente Giacomino, sergente maggiore Russo, aviere scelto Aschieri. Idrovolante S.55 191-2 (matr. 40218);
- . tenente Agnati, sergente Marianetti, sergente Mastrangelo, 1° aviere Rossi. Idrovolante S.55, 191-3 (matr. 40219);
- . tenente Corrado, sergente Maestri, 1° aviere Indrizzi, 1° aviere Bruno; idrovolante S.55 191-4 (matr. 45023),
- . tenente Barbicinti, tenente Russo, 1° aviere Renna, aviere scelto Palage. Idrovolante S.55 191-5 (matr. 40213).

**87° Gruppo, 192<sup>^</sup> Squadriglia 5 idrovolanti S.55 della II ZAT, Aeroporto di Pola:**

- . maggiore D'Orso, capitano Agnesi, sergente Gasparri, I° aviere Balestri, sergente Speranza. Idrovolante S.55 192-1 (matr. 45017), R.T. I-SAAU.
- . sottotenente Ignaccolo, tenente Draghelli, 1° aviere Cardinale, sergente Lazzeri. Idrovolante S.55 192-2 (matr. 40255).
- . sottotenente Cudugnello, maresciallo Della Bona, 1° aviere Cinco, 1° aviere Trovi. Idrovolante S.55 192-3 (matr. 45020).
- . capitano Docimo, sergente Moretti, maresciallo Morro, aviere Scelto Masetti. Idrovolante S.55 192-4 (matr. 45021).
- . sottotenente Uicich, sergente Alonge, sergente Luciani, 1° aviere Bonamico. Idrovolante S.55 192-5 (matr. 45022).

**91° Gruppo, 170<sup>^</sup> Squadriglia, 5 idrovolanti s.55 della I ZAT, Aeroporto di Cadimare:**

- . capitano Baldini, maggiore Tempesti, sergente Manciuilli, maresciallo Bartolucci, maresciallo Pifferi. Idrovolante S.55 170-1 (matr. 40217), R.T. I-SAAO;
- . tenente Ardisson, sergente Sicco, aviere scelto Bianchi, aviere Scelto Nuccio. Idrovolante S.55 170-2 (matr. 40223);
- . tenente Cannistracci, sergente Pedrucci, aviere scelto Perugini, maresciallo Palamidesi. Idrovolante S.55 170-3 (matr. 40231);
- . maresciallo Mondo, sergente Pacleroni, sergente Sanfedele, aviere scelto Bianchi. Idrovolante S.55 170-4 (matr. 40216);
- . tenente Fusco, sottotenente Bonifaccio, 1° aviere Benini, aviere scelto Pancotto. Idrovolante S.55 170-5 (matr. 40223).

### **91° Gruppo, 171<sup>^</sup> Squadriglia, 5 idrovolanti S.55 della I ZAT, Aeroporto di Cadimare:**

- . capitano Tonini, sergente Gilardi, sergente Zana, motorista Fontana, maresciallo Abelli. Idrovolante S.55 171-1 (matr. 40235), R.T. I-SAAP;
- . tenente Questa, sergente Cocchi, 1° aviere Potenti, 1° aviere Ceccotti. Idrovolante S.55 171-2 (matr. 40229);
- . tenente Miglia, capitano Giordano, sergente Bonaccini, 1° aviere Vasta. Idrovolante S.55 171-3 (matr. 45013);
- . tenente Teucci, sergente Paiero, 1° aviere Romeo, 1° aviere Turri. Idrovolante S.55 171-4 (matr. 40221);
- . sottotenente Napoli, tenente Campanelli, 1° aviere Di Giuseppe, aviere scelto Orri. Idrovolante S.55 171-5 (matr. non indicata).

### **Reparto Speciale**

- . maggiore Briganti, tenente Bonino, motorista Villa, motorista Canali, 1° aviere Mancini. Idrovolante S.55 n. 1 (matr. 40214), R.T. I-SAAW;
- . colonnello Collalti, sergente Moretti, aviere scelto Bartoli, I° aviere Petrini. Idrovolante S.55 n. 2 (matr. 45018);
- . tenente Biseo, capitano Mosconi, sergente Venè, 1° aviere Filipponi, montatore Galluzzi. Idrovolante S.55 n. 3 (matr. 40209);
- . capitano Donadelli, capitano Contoli, I° aviere Mancini, sergente La Banca, Idrovolante S.55 n. 4 civile (matr. SAM);
- . capitano Del Prete, colonnello Liotta, sergente Alberi, 1° aviere Scagliarini. Idrovolante S.55 n. 5 (matr. 40208);
- . capitano Bacula, tenente Di Robilant, motorista Forlivesi, 1° aviere Marcucci. CANT 22 “SERGIO” civile, della Ditta Cantieri Navali Triestini.

A bordo del Cant 22, dell'S.55 della SAM e di un altro S.55 attrezzato per passeggeri, fu imbarcato un nucleo di ufficiali degli Stati Maggiori delle altre Forze Armate e i rappresentanti della stampa<sup>378</sup>.

### **Personale partecipante in rappresentanza delle altre Forze Armate**

Regio Esercito: generale Rovere, Comandante del Corpo d'Armata di Milano, tenente colonnello Camosso.

Regia Marina: ammiraglio Romeo Bernotti, Sottocapo di SM della Regia Marina, capitano di vascello Luigi Miraglia, capitano di corvetta Piero Sandrelli, tenente di vascello complemento congedato Enrico Insom<sup>379</sup>.

MVSN: luogotenente generale Teruzzi, centurione Di Prampero, capo manipolo Florio.

---

<sup>378</sup> USAM, Fondo Raid e Crociera, b. 4, f. 28, Allegati, Supplemento n. 1 al Foglio d'Ordini del 25 maggio 1929.

<sup>379</sup> USMM, b. 2519, “Crociera Mediterraneo Orientale di velivoli S.55”.

## 2. Personale presso le basi<sup>380</sup>

Atene (Falero ed Eleusi): capitano Cavallarin Franco, tenente Cantalamessa Antonio e tre sottufficiali.

Istambul: capitano Orsini Silvestro con tre sottufficiali dell'87° Gruppo di Pola.

Varna: maggiore Barba Giuseppe con tre sottufficiali dell'87° Gruppo di Pola.

Costanza: capitano Stiozzi Ridolfi Enrico con tre sottufficiali del 91° Gruppo di Cadimare.

Odessa: capitano Paterniti Giovanni, tenente Barbicinti Mario con tre sottufficiali del 91° Gruppo di Pola.

Taranto e Orbetello: provvide il Comando Aeroporto con proprio uomini e mezzi.

## 3. Giornalisti e personale straniero Addetto di Ambasciata ammesso alla crociera<sup>381</sup>

Giornalisti:

- . Polverelli e Nosari, del «Giornale d'Italia»;
- . Intaglietta della «Gazzetta del Popolo»;
- . Vergani del «Corriere della Sera»;
- . Ravegnani della «Stampa»;
- . Trevisan della «Gazzetta dello Sport»;
- . Di Marzio del «Messaggero»;
- . Interlandi del «Tevere»;
- . Quilici per la «Stefani» e per il «Corriere Padano»;
- . Carlassare della «Tribuna»;
- . Gardenghi in qualità di «Addetto Ufficio Stampa Ministero dell'Aeronautica».

Addetti militari:

- . Stati Uniti d'America: maggiore Lowell, capitano di fregata Bellinger;
- . Francia: capitano De La Giraudiere;
- . Turchia: maggiore Hussain Mustafâ Bey;
- . Grecia: colonnello Manousson;
- . Spagna: maggiore De Lovera;
- . Romania: due ufficiali non specificati.

Per le considerazioni riportate nel testo, tutti gli ufficiali stranieri partirono con un Dornier Wal fino ad Atene assieme allo stormo, e tornarono indietro il giorno successivo. Solo gli addetti americani continuarono la crociera in un S.55 fino a Varna. Poi raggiunsero in treno Costanza e rientrarono da lì in Italia con gli idro della crociera.

## 4. Concorsi esterni

La Regia Marina concorse con:

- . esploratore *Riboty* (R.T. I-ACH) al comando del capitano di vascello Cerio;
- . cacciatorpediniere *Calatafimi* (R.T. I-ADK) al comando del capitano di fregata Trebignani;

---

<sup>380</sup> R Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 61.

<sup>381</sup> I. Balbo, *Da Roma a Odessa*, cit., p. 22.

- . cacciatorpediniere *Palestro* (R.T. I-ACS) al comando del capitano di corvetta Rossi;
- . cacciatorpediniere *Monzambano* (R.T. I-ANE) al comando del capitano di corvetta Patris;
- . cacciatorpediniere *Curtatone* (R.T. I-AFN) al comando del capitano di corvetta Squinobal.





## I Crociera Aerea sull'Atlantico meridionale

I numeri della prima crociera atlantica, considerati i costi e la difficoltà complessiva del volo, furono fortemente ridotti rispetto alle precedenti esperienze. Per il volo Italia-Brasile furono impiegati 14 idrovolanti S.55 e parteciparono al volo 56 uomini di equipaggio. La partecipazione di ulteriore personale esterno alla forza armata aerea, imbarcato a vario titolo, fu permessa solo nelle due tappe conclusive sul territorio brasiliano.

Per le sei basi allestite all'estero, è stato possibile individuare il nome di soli comandanti.

Il supporto navale complessivo fu svolto da 10 imbarcazioni: 8 della Regia Marina, per le quali sono riportati i nomi dei rispettivi comandanti e 2 affittate dalla Regia Aeronautica.

Con riferimento al primo volo di massa del 1928, nella prima crociera atlantica del 1930-31 vi fu la riduzione del 77% degli idrovolanti. Diversamente, considerate anche le caratteristiche del volo, vi fu un incremento del supporto navale, tutto italiano, del 25%. Con circa 10.400 km percorsi, e con una tappa di 3 mila chilometri sull'oceano Atlantico che fu quella più lunga in assoluto di tutte le crociere, si registrò un incremento del 370% rispetto al percorso volato sul Mediterraneo occidentale di circa 2.800 km. Se, però, consideriamo il volo di ciascun idrovolante, nel primo volo di massa mediterraneo furono percorsi complessivamente oltre 170 mila chilometri, contro i poco più di 150 mila di quello atlantico.

Con la prima crociera atlantica si registrò, ancora, un nuovo aumento della velocità media che passò da 160 km/h della prima crociera, a 175 della seconda, a 190 km/h nel primo volo di massa del Sud Atlantico.

La prima crociera atlantica fu, infine, la prima dove si registrarono incidenti mortali, con sette morti, di cui due in fase addestrativa, e tre velivoli persi.

### 1. Personale partecipante<sup>382</sup>

#### **Squadriglia nera:**

- I-BALB: generale Italo Balbo, capitano Stefano Cagna, tenente Gastone Venturini, sottotenente Gino Cappannini.
- I-VALL: generale Giuseppe Valle, capitano Attilio Biseo, maresciallo Giovanni Carascon, sergente maggiore Erminio Gadda.
- I-MADD: tenente colonnello Umberto Maddalena, tenente Fausto Cecconi, sergente Cesare Bernazzani, sottotenente Giuseppe Damonte.

#### **Squadriglia rossa**

- I-MARI: capitano Giuseppe Marini, capitano Alessandro Miglia, sergente Davide Giulini, maresciallo Salvatore Beraldi.
- I-RECA: capitano Enea Silvio Recagno, tenente Renato Abbriata, sergente maggiore Francesco Mancini, sergente Luigi Fois.
- I-BAIS: capitano Umberto Baistrocchi, tenente Luigi Gallo, sergente maggiore Francesco Francioli, 1° aviere Amedeo Giroto.
- I-DONA (riserva): capitano Renato Donadelli, tenente Pietro Ratti, sergente Ubaldo Gregori, sergente maggiore Raffaele Perini.

---

<sup>382</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 7.

### **Squadriglia bianca**

- I-AGNE: capitano Alfredo Agnesi, tenente Silvio Napoli, 1° aviere Giuseppe Virgilio, sergente maggiore Ostilio Gasparri.
- I-DRAG: capitano Emilio Draghelli, tenente Leonello Leone, 1° aviere Carlo Giorgielli, sergente maggiore Bruno Bianchi.
- I-BOER: capitano Luigi Boer, tenente Danilo Barbicinti, sergente maggiore Ercole Imbastari, sergente Felice Nensi.
- I-TEUC (riserva): tenente Giuseppe Teucci, tenente Luigi Questa, 1° aviere Giuseppe Berti, sergente maggiore Armando Zana.

### **Squadriglia verde**

- I-LONG: maggiore Ulisse Longo, capitano Guido Bonini, maresciallo Mario Pifferi, tenente Ernesto Campanelli.
- I-CALO: tenente Jacopo Calò Carducci, sergente maggiore Ireneo Moretti, 1° aviere Tito Mascioli, sergente Augusto Romin.
- I-DINI: tenente Letterio Cannistracci, tenente Alessandro Vercelloni, aviere scelto Alfredo Simonetti, sergente maggiore Giuseppe Maugeri.

## **2. Personale presso le basi:**

- Los Alcazares, tenente Antonio Altomare;
- Kenitra, maggiore Guascone Guasconi;
- Villa Cisneros, capitano Franco Caviereallarini;
- Bolama, tenente colonnello Eraldo Ilari;
- Natal, capitano Gino Bertoli;
- Bahia, colonnello Renato Collalti.

## **3. Altro personale:**

A differenza delle precedenti crociere, nel volo Italia-Brasile non furono imbarcati militari di altre forze armate o di altre nazioni e neanche giornalisti. Questi ultimi parteciparono solo alle fasi conclusive e furono:

- . Michele Intaglietta, della «Gazzetta del Popolo»;
- . Ernesto Quadroni de «La Stampa»;
- . Mario Massai del «Corriere della Sera»;
- . Luigi Freddi del «Popolo d'Italia»;
- . Adone Nosari del «Giornale d'Italia»;
- . Nello Quilici, Stefani e «Corriere Padano».

Nell'organizzazione della crociera fu previsto del personale di riserva, addestrato e pronto ad intervenire in caso di bisogno. Tra questi abbiamo il tenente colonnello Luigi Biondi e il capitano Carlo Pezzani del ruolo ingegneri, il sergente Dario Parizzi, il 1° aviere Aldo Magini, il 1° aviere Delio Ferrazza, il 1° aviere Fiorenzo Barino, il 1° aviere Nello Salvatelli e il 1° aviere Bruno Muratori, tutti marconisti. Tra i montatori di riserva vi furono il sergente Arturo La Banca, il 1° aviere Vittorio Ghidelli e il 1° aviere Franco Mancinelli. Infine, un fotografo sergente Gino Anelli.

#### 4. Concorsi esterni

La Regia Marina concorse con otto imbarcazioni al comando dell'ammiraglio di divisione Umberto Bucci:

- Esploratore *Da Recco* al comando del capitano di vascello Antonio Pasetti;
- Esploratore *Da Noli* al comando del capitano di vascello Riccardo Paladini;
- Esploratore *Pessagno* al comando del capitano di vascello Vincenzo Magliocco;
- Esploratore *Malocello* al comando del capitano di fregata Carlo Alberto Coraggio;
- Esploratore *Tarigo* al comando del capitano di fregata Emanuele De Stefano;
- Esploratore *Usodimare* al comando del capitano di fregata Ettore Sportiello;
- Esploratore *Vivaldi* al comando del capitano di fregata Vincenzo Brunetti;
- Esploratore *Pancaldo* al comando del capitano di fregata Diego Parto.

La Regia Aeronautica, inoltre, provvide all'affitto della nave *Alice*, uno yacht appartenente alla Società Anonima di Navigazione Aerea (SANA), agli ordini del comandante Pizzuto e l'*Aosta*, per il trasporto carburante e dei giornalisti.



## II Crociera Aerea sull'Atlantico settentrionale

Per l'ultima delle crociere aeree di massa svolte dalla Regia Aeronautica furono utilizzati 25 idrovolanti S.55 X e parteciparono al volo 101 uomini di equipaggio. La partecipazione di ulteriore personale esterno alla forza armata aerea, imbarcato a vario titolo, fu permessa solo nelle tappe percorse sul continente nordamericano.

Per le 15 basi allestite, è stato possibile individuare il nome di soli comandanti, ma non dei sottufficiali collaboratori.

Il supporto navale complessivo fu svolto da 15 imbarcazioni: 4 della Regia Marina, per le quali sono riportati i nomi dei rispettivi comandanti, 1 di proprietà della Regia Aeronautica, 6 noleggiate dalla Regia Aeronautica, e 4 messe a disposizione dal Governo della Danimarca.

La comparazione statistica dei dati tra la prima e l'ultima delle crociere realizzate dalla Regia Aeronautica ci indica che per l'ultimo volo di massa fu utilizzato il 41%, meno della metà, degli idrovolanti impiegati nel primo. Il volo svolto nel 1933, con la doppia traversata dell'Atlantico settentrionale, segnò, inoltre, un incremento del 90% del numero di imbarcazioni di supporto e di circa il 700% nel numero di chilometri percorsi. Quest'ultimo dato, con un passaggio da circa 2800 km a circa 19.000 km, raggiunto dopo soli cinque anni, fu un traguardo straordinario, considerando anche il numero di chilometri percorsi da tutti gli idrovolanti partecipanti: poco più di 170 mila chilometri nel 1928, circa 475 mila chilometri percorsi nel 1933.

L'ultima crociera, ancora, fu quella che sostenne la velocità media più elevata: 230 km/h.

La seconda crociera atlantica segnò, infine, quattro incidenti mortali, di cui due in addestramento, con la perdita dei quattro idrovolanti coinvolti. Questi incidenti causarono la morte di cinque uomini, di cui tre nella fasi di addestramento.

### 1. Personale partecipante<sup>383</sup>

#### **Squadriglia Nera Stellata**

- I-BALB: generale Italo Balbo, tenente colonnello Stefano Cagna, tenente Gino Cappannini, sergente Giuseppe Berti, maggiore ing. Carlo Pezzani.
- I-QUES: capitano Luigi Questa, tenente Goffredo Marrama, 1° aviere Domenico Antonante, 1° aviere Felice Zoppi.
- I-BISE: capitano Attilio Biseo, capitano Ranieri Cupini, sergente Dario Parizzi, sergente maggiore Davide Giulini.

#### **Squadriglia Nera cerchiata**

- I-PELL: generale Aldo Pellegrini, capitano Guido Bonini, sergente Ettore Alberi, sergente maggiore Mario Pifferi.
- I-MIGL: capitano Alessandro Miglia, tenente Sebastiano Fisicaro, sergente maggiore Pietro Lettini, aviere scelto Giovanni Cubeddu.

---

<sup>383</sup> USAM, Raid e Crociere, b. 2, f. 7.

- I-BORG: capitano Bruno Borghetti, capitano Ottavio Frailich, 1° aviere Ernesto Leone, 1° aviere Edmondo Balestri.

#### **Squadriglia Rossa stellata**

- I-NANN: capitano Umberto Nannini, capitano Fernando Accardo, 1° aviere Florido Filipponi, sergente maggiore Ezio Vaschetto.
- I-LIPP: capitano Antonio Lippi, tenente Giuseppe Ceccotti, 1° aviere Angelo Mastronardo, 1° aviere Destro Bisol.
- I-ROVI: capitano Umberto Rovis, tenente Giuseppe Aini, sergente Carlo Cipollini, 1° aviere Spartaco Martinelli.

#### **Squadriglia Rossa cerchiata**

- I-DINI: capitano Mario Baldini, tenente Amelio Novelli, sergente Ugo Quintavalle, sergente Demetrio Jaria.
- I-LEON: capitano Leonello Leone, tenente Secondo Revetria, 1° aviere Remo Fabbrini, sergente Pasquale D'Amora, (Riserva: Tenente Mario Corsini).
- I-TEUC: capitano Giuseppe Teucci, capitano Luigi Marini, 1° aviere Vincenzo Romeo, 1° aviere Ferrer Gasperini.

#### **Squadriglia Bianca stellata**

- I-GIOR: capitano Gennaro Giordano, capitano Umberto Fiori, 1° aviere Gaetano Negro, sergente maggiore Vittorio Viotti.
- I-NAPO: capitano Silvio Napoli, tenente Francesco Sarlo, sergente maggiore Francesco De Donno, sergente Giuseppe Virgilio.
- I-VERC: capitano Alessandro Vercelloni, capitano Marcello Frabetti, 1° aviere Rolando Mansani, 1° aviere Ottavio Murolo.

#### **Squadriglia Bianca cerchiata**

- I-RECA: capitano Enea Silvio Recagno, capitano Remo Cadringer, 1° aviere Ugo Muzi, 1° aviere Francesco Chiaramonte.
- I-GALL: capitano Luigi Gallo, capitano Luigi Klinger, sergente Pietro Bartolini, 1° aviere Osvaldo Pelosi.
- I-ABBR: capitano Renato Abbriata, tenente Ademaro Nicoletti Altimari, 1° aviere Vincenzo D'Amuri, sergente Dino Arcangeli.

#### **Squadriglia Verde stellata**

- I-BIAN: capitano Vincenzo Biani, maresciallo Ireneo Moretti, 1° aviere Igino Manara, sergente Amedeo Suriano.
- I-RANI: capitano Celso Ranieri, tenente Enrico Squaglia, sergente maggiore Luigi Cremaschi, sergente Aldo Boveri.
- I-ARAM: capitano Mario Aramu, tenente Raffaele Orsolan, sergente Cesare Bonaccini, 1° aviere Elio Frusciante.

### **Squadriglia Verde cerchiata**

- I-LONG: tenente colonnello Ulisse Longo, capitano Ivo De Wittembersky, sottotenente Antonio Chiodi (Riserva), sergente maggiore Guglielmo Ometto, sergente maggiore Cesare Bernazzani.
- I-CANN: capitano Letterio Cannistracci, capitano Giorgio Rossi, sergente maggiore Ettore Tiraboschi, sergente Alfredo Simonetti.
- I-CALO: capitano Jacopo Calò Carducci, tenente Michele Palmiotti, 1° aviere Oscar Pinelli, sergente Tito Mascioli.
- I-MARI: capitano Stefano Trimboli, tenente Ernesto Beltramo, 1° aviere Mario delle Piane, 1° aviere Arturo Cuturi.

I tenenti pilota Ercole Savi ed Edoardo Calarese, furono inviati negli Stati Uniti quali piloti di riserva ed effettuarono il volo di ritorno assieme alla stormo atlantico.

## **2. Personale presso le basi<sup>384</sup>**

- Orbetello: tenente colonnello Grande;
- Amsterdam: tenente colonnello Senzadenari; capitano Babbì;
- Londonderry: capitano Bertoli;
- Reykjavik: tenente Altomare;
- Julianehaab (base eventuale): capitano Draghelli;
- Certwright: tenente colonnello Barba;
- Schediac: capitano Campanelli;
- Montreal: maggiore Del Ponte;
- Chicago: tenente colonnello Tempesti;
- New York: tenente colonnello Infante;
- Shola Harbor: tenente colonnello Ilari;
- Valentia: capitano Bertoli;
- Ponta Delgada (base eventuale): tenente Donelli;
- Horta (base eventuale): capitano Folin;
- Lisbona (base eventuale): capitano Orsini;

Oltre al comandante, presso ogni base dislocata lungo la rotta della crociera, vi fu un piccolo nucleo composto da un numero variabile di militari e civili, adibiti a varie funzioni.

## **3. Altro personale**

Oltre ai tecnici dell'Isotta Fraschini, dislocati presso le basi, la crociera, nei suoi voli e permanenze americane, fu seguita da sette giornalisti: Nello Quilici, Pio Gardenghi, Adone Nosari, Mario Bassi, Paolo Monelli, Mario Massai e Luigi Freddi.

---

<sup>384</sup> R. Cupini, *Cieli e mari*, cit., p. 190.

#### 4. Concorsi esterni

La Regia Marina concorse con il “Gruppo Balilla” composto da

- vedetta *Biglieri* comandata da capitano di corvetta Rouselle;
- vedetta *Mattenucci* comandata dal capitano di corvetta Nicola Bedeschi;
- sommergibile *Balilla* comandato dal capitano di fregata Vincenzo Della Campana;
- sommergibile *Millelire* comandato dal C.C. Franco Zannoni;
- baleniera *Antorphe*;
- baleniera *Somersby*;
- baleniera *Wellvale*;
- baleniera *Deily Chronicle*;
- baleniera *Malaga*;
- baleniera *San Sebastiano*;

La Regia Aeronautica impiegò Nave *Alice*, al comando del tenente Balilla Longo; Inoltre, per il servizio meteorologico, vi fu il concorso delle seguenti navi danesi:

- *Maagen*, dislocata sulle coste occidentali della Groenlandia;
- *Hvidbjornen*, dislocata sulle coste occidentali della Groenlandia;
- *Fylla*, dislocata sulle coste dell’Islanda;
- *Island Falk*, dislocata sulle coste delle Isole Färoër.



## FONTI E BIBLIOGRAFIA

### FONTI ARCHIVISTICHE

#### PORTALE STORICO CAMERA DEI DEPUTATI:

- Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVII Legislatura, Sessione 1924-1927, giorno 29 marzo 1927;
- Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVII Legislatura, Sessione 1924-1928, giorno 23 marzo 1928;
- Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura, Sessione 1929, giorno 30 maggio 1929;
- Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura, Sessione 1929-1930, giorno 14 marzo 1930;
- Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura, Sessione 1929-1931, giorno 29 aprile 1931;
- Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura, Sessione 1929-1932, giorno 27 aprile 1932;
- Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura, Sessione 1929-1934, giorno 3 maggio 1933;
- Atti del Parlamento Italiano – Discussioni della Camera dei Deputati, XXVIII Legislatura, Sessione 1929-1934, giorno 5 gennaio 1934.
- Atti del Parlamento Italiano - Discussioni della Camera dei Deputati, XXIX Legislatura - Sessione 1934 - 1938, giorno 16 marzo 1938.

#### ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO:

- Ministero Aeronautica:
  - . Gabinetto 1937-1945;
  - . Segreteria Particolare 1940;
  - . Segreteria Generale 1956-1966;
  - . Direzione Generale Personale Militare 1945-1960;
  - . Direzione Generale Costruzioni e Approvvigionamenti 1918-1941;
  - . Direzione Generale Impianti e Mezzi per l'Assistenza al Volo, Difesa Aerea e TLC 1947-1973;
  - . Direzione Generale del Demanio.
- Archivi degli organi e delle istituzioni del regime fascista, Segreteria Particolare del duce, Carteggio Riservato:
  - . b. 8, f. 168/R Ogetti Ugo;
  - . b. 14, f. 205/R Grandi Dino;
  - . b. 23, f. 223/R Cavagnari Domenico;
  - . b. 30, f. 242/R Gran Consiglio del Fascismo (1928-1931);
  - . b. 31, f. 242/R Gran Consiglio del Fascismo (1932-1933);
  - . b. 54, f. 278/R Balbo Italo;
  - . b. 54, f. 278/R De Pinedo Francesco;
  - . b. 55, f. Commissione indagine Nobile;
  - . b. 56, f. Commissione indagine Nobile;
  - . b. 60, f. 278/R Valle Giuseppe;

- . b. 61, f. 362/R Balbo Italo (info PS);
- . b. 62, f. 364/R Agenti Antifascisti Ministero Aeronautica.
- Ministero degli Interni, Divisione Affari Generali e Riservati, Categorie Annuali:
  - . 1928:
    - (.) b. 35 Estero, f. Francia;
    - (.) b. 37 Estero, f. Spagna;
    - (.) b. 201 Fasci Estero;
    - (.) b. 205 Francia, f. Marsiglia;
    - (.) b. 206 Spagna.
  - . 1929:
    - (.) b. 32 Estero;
    - (.) b. 33 Estero;
    - (.) b. 35 bis Estero bis;
    - (.) b. 187 Antimilitarismo;
    - (.) b. 202 Estero, f. Bulgaria;
    - (.) b. 203 Estero, f. Russia, f. Romania, f. Grecia;
    - (.) b. 204 Estero, f. Turchia;
  - . 1930/1931:
    - (.) b. 87 Crociera America;
    - (.) b. 300 Ministero Aeronautica e Ministero Marina;
    - (.) b. 389 Estero, f. Brasile;
    - (.) b. 415 Estero, f. Brasile.
  - . 1933:
    - (.) b. 21 Estero, f. Stati Uniti;
    - (.) b. 38 Estero, f. Stati Uniti.

**MINISTERO AFFARI ESTERI, ARCHIVIO STORICO-DIPLOMATICO,  
AMMINISTRAZIONE CENTRALE:**

- Affari Politici 1919-1930:
  - . b. 1100 (1928) Francia;
  - . b. 1591 (1927-1928) Spagna;
  - . b. 1243 (1929) Grecia;
  - . b. 1731 (1929) Turchia;
  - . b. 927 (1929) Bulgaria;
  - . b. 1557 (1929) Russia;
  - . b. 1517 (1929) Romania;
  - . b. 1294 (1928) Italia;
  - . b. 1298 (1929) Addetti Militari e Aeronautici;
  - . b. 1299 (1929) Aviazione.
- Affari Politici 1931-1945:
  - . b. 1 (1931) Brasile;
  - . b. 5 (1931) Italia, f. 8, Aviazione, f. 10 Crociera Transatlantica, f. 11 Vendita idrovolanti Crociera Atlantica;
  - . b. 18 (1933) Italia, f. 1 Aviazione, f. 4 Crociere, f. 5 Crociera Transatlantica del Decennale;

- . b. 16 (1933) Stati Uniti, f. 1 Esposizione Mondiale Chicago (primo semestre), f. 2 Esposizione Mondiale Chicago (secondo semestre), f. 7 Segnalazioni sulla mostra italiana a Chicago;
- . b. 1 (1933) Canada.
- Direzione Generale Affari Commerciali
  - . b. 42, f. 21, Crociera Roma-Varsavia-Helsingfors, f. 33, Raid Sicilia-Tripoli
  - . b. 50, f. 84, Visita Balbo alla Fokker.
- Rappresentanze Diplomatiche e Consolari
  - . Washington 1927-1933, b. 40, f. 367-369, Esposizione Universale di Chicago.

#### **STATO MAGGIORE ESERCITO – UFFICIO STORICO:**

- Servizio Informazioni Militari (Fondo H3):
  - . b. 3, f. 1 Fornitura materiale bellico alla Romania, f. 6 Fornitura materiale bellico all' URSS, f. 9 Missione in Russia generale Ivaldi;
  - . b. 10, f. 6 Varie USA;
  - . b. 16, f. 6 Varie Spagna;
  - . b. 63, f. 5 Aeronautica francese e altre notizie, f. 6 Notiziari Politico-Militari 1930-31;
  - . b. 66, f. 2 Notizie attività militari Bulgaria.
- Addettanze Militari (Fondo G29):
  - . b. 113, f. 15 Turchia;
- Comando Supremo e Stato Maggiore Generale 1940-1947 (Fondo I3):
  - . b. 122, f. 1 Notiziari Commissione Suprema di Difesa.
- Stato Maggiore Generale e Comando Supremo 1924-1948 (Fondo I4):
  - . b. 1, f. 1 Situazione politica Turchia 1927-1939, f. 2 Situazione politica Romania 1927-1939, Situazione politica URSS 1927-1929;
  - . b. 64, f. 4 Sbarco Antivari 1927, f. 5 Servizio internazionale RT;
  - . b. 65, f. 1 Conferenza di Londra 1929, f. 2 Organizzazione militare Isole Egeo;
  - . b. 66, f. 6 Patto politico a quattro.

#### **STATO MAGGIORE MARINA – UFFICIO STORICO:**

- Archivio di base 1860-1939:
  - . b. 1729 Crociera del Decennale;
  - . b. 2186 Cacciatorpediniere “Nullo”;
  - . b. 2213 Cacciatorpediniere “Sauro”;
  - . b. 2295 Relazione Crociera Atlantica;
  - . b. 2519 Crociera Mediterraneo Orientale di velivoli S.55;
  - . b. 2570 Raid transoceanico di un gruppo di velivoli.

#### **STATO MAGGIORE AERONAUTICA – UFFICIO STORICO:**

- Raid e Crociere:
  - . b. 1, ff. 1-5 Raid e crociere transvolata dell'Atlantico. Raccolta articoli giornali, f. 6 Elenco dei partecipanti alla 1° Crociera Atlantica XXX Anniversario;
  - . b. 2, f. 7 Elenco atlantici rubriche, f. 8 Elenco nominativo partecipanti I e II crociera atlantica, f. 9 Invio notizie sulle crociere atlantiche, f. 10 Crociere atlantiche giornali, f. 11 Crociera atlantica 1933. Spese crociera, f. 12 II Crociera atlantica. Bozze per i giornalisti, f. 14 Dattiloscritto maggiore Preposti, f. 15

- Memoriale II crociera atlantica maggiore Preposti, f. 16 Bozze notizie II crociera atlantica da servire ai giornalisti, f. 17 II crociera atlantica, numero speciale “Le vie dell’aria”, f. 18 cartella fotografica di tutti i partecipanti, f. 19 elenco partecipanti riedizione II crociera atlantica 1966;
- . b. 3, f. 21 II crociera atlantica “Carico apparecchio. Manutenzione”, f. 22 II crociera atlantica “Norme di funzionamento dei servizi delle comunicazioni e meteorologici”, f. 24 II crociera atlantica “Ordini di massima”, f. 24 Opuscolo, f. 25 II crociera atlantica “Portolano aereo”, f. 26 Kenzo Adachi;
  - . b. 4, f. 28 Allegati II crociera atlantica, f. 29 Crociera Africa occidentale 10 gennaio – 18 maggio 1930, relazione, f. 32 Crociera idrovolanti mediterraneo orientale, 5-19 giugno 1929. Relazione Sottocapo di S.M.;
  - . b. 5, f. 26 Crociera idrovolanti Mediterraneo orientale, relazione 1929, f. 44 Crociere mediterranee Balbo 1927, f. 46 Crociera Mediterraneo occidentale 1928, f. 48 Raid e crociere. Giudizio stampa estera, f. 49 Notizie varie crociere atlantiche, f. 50 Foto varie, f. 52 Trasvolata atlantica De Pinedo 1927 velivolo “Santa Maria”.
  - . b. 6, f. 54 Promemoria rai Laureati, ff. 55-57 I crociera atlantica raccolta giornali brasiliani, f. 58 Raid Roma-Londra 1925, f. 60 Corrispondenza visita Balbo a Londra;
  - . Fascicolo sciolto, f. 61-73, Telegrammi e corrispondenza varia tra il Gabinetto del Ministro e il Comando della Seconda Squadra Atlantica, suddivisi per ciascuna delle 13 tappe.
- Servizio Informazioni:
    - . b. 21, ff. 1-12;
    - . b. 22, ff. 1-3.
  - Memorie Storiche:
    - . b. 15, f. 66 86° Gruppo B.M., f. 67 87° Gruppo B.M.;
    - . b. 16, f. 69 91° Gruppo B.M., f. 71 93° Gruppo B.M.;
    - . b. 20, Scuola di Navigazione Aerea d’Alto Mare.
    - . b. 37, f. 190 26° Stormo, f. 191 27° Stormo;
  - Relazioni Bilancio (1924-1942):
    - . b. Relazione di sviluppo e bilancio relativo a 92 squadriglie e 3 dirigibili per il 1° luglio 1928;
    - . b. Relazione di sviluppo e bilancio relativo a 103 squadriglie (corretto 97) per il 1° luglio 1929;
    - . b. Norme e programmi di sviluppo per le varie direzioni generali per l’esercizio finanziario 1929-1930;
    - . b. Relazione allo stato di previsione delle spese per l’esercizio finanziario 1930-1931;
    - . b. Programma tecnico-militare per l’esercizio 1931-1932: 96 squadriglie;
    - . b. Notizie per la discussione dello stato di previsione delle spese del Ministero dell’Aeronautica per l’esercizio finanziario 1931-1932;
    - . b. Notizie per la discussione dello stato di previsione delle spese del Ministero dell’Aeronautica per l’esercizio finanziario 1931-1932.
  - Archivi Privati. Archivi di famiglie e di persone:
    - . De Pinedo Francesco: b. unica;
    - . Rea Mixon (De Pinedo): b. 7;

- . Briganti Alberto:
  - (.) b. 1, f. 7;
  - (.) b. 4, f. 2;
  - (.) libretto di volo.
- . Cagna Stefano:
  - (.) b. 158 Convegno Internazionale degli aviatori transoceanici 1932;
  - (.) b. 288 Telegrammi vari;
  - (.) b. 292 Banchetto d'onore;
  - (.) b. 574 4 maggio-4 giugno 1940 diario.
- . Aramu Mario:
  - (.) b. 2, ff. 9-27;
  - (.) b. 3, ff. 28-40;
  - (.) b. 4, ff. 45-50.
- Miscellanea, carte e documenti personali:
  - . Italo Balbo: libretto di volo.

### **SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, ARCHIVIO STORICO REALE SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA:**

- Archivio Amministrativo:
  - . b. 67 (1927), serie B, cc 39, medaglia d'oro Francesco De Pinedo;
  - . b. 87 (1931), serie B, cc 18-55, Italo Balbo medaglia d'oro;
  - . bb. 79-82, cat. Giornali Radio;
  - . b. 92 (1933) cat VII, serie C, f. 3, Radio trasmissioni della crociera del decennale.

### **CATALOGO STORICO ISTITUTO LUCE CINECITTÀ**

- Cinegiornali 1929-1933.

### **UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY**

- Century of Progress International Exposition Publications
  - . Box 9, Folder 8, Official story of the Italian air cruise, Rome to Chicago-New York to Rome, July-1933 bringing royal greetings of friendship from the people of Italy to the people of the United States on the occasion of a Century of Progress International exposition, 1933.
  - . Box 22, Folder 5, Official Pictures in Color. Chicago 1934.

### **FONDAZIONE MASSIMO E SONIA CIRULLI:**

- Grafica Pubblicitaria: Marcello Dudovich, *Crociera Aerea del Decennale*. Stampa litografica a colori su carta.

### **ARCHIVI PRIVATI:**

La documentazione tecnica e commerciale della Società Idrovolanti Alta Italia (SIAI-Marchetti) non è custodita in un archivio istituzionale. Per le esigenze di questa ricerca ci si è rivolti alle seguenti persone che, per attività lavorativa di propri congiunti o per la loro attività di studio e ricerca, sono in possesso di alcuni documenti che sono stati messi gentilmente a disposizione. Non sono archivi catalogati.

- Elena Zeni (Sesto Calende);

- Alberto Grampa (Varese);
- Enrico Leproni (Milano);
- Archivio Gruppo Seniores Siai-Marchetti Sesto Calende (Sesto Calende).

Ulteriori archivi privati analizzati sono stati:

- Marco Di Cocco Alivernini (Fiano Romano), appassionato di storia aeronautica;
- Edoardo Grassia, per la raccolta de «La Domenica del Corriere», annata completa 1933.

## **FONTI A STAMPA**

### **STAMPA ITALIANA**

- Corriere della Sera:
  - . 1927: 13 giugno.
  - . 1928: 26, 27 e 29 maggio, 1° e 3 giugno;
  - . 1929: 5, 16, 18, 19 e 20 giugno;
  - . 1930: 8, 18, 23 e 27 dicembre;
  - . 1931: 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15 gennaio, 16, 18 e 21 febbraio;
  - . 1933: dal 1° al 31 luglio e dal 1° al 13 agosto;
  - . 2017: 18 agosto, 20 settembre.
- Il Popolo d'Italia:
  - . 1922: 8 luglio;
  - . 1930: 18 dicembre;
  - . 1931: 8, 10, 11 e 12 gennaio, 16, 18, 21 e 22 febbraio.
- Il Messaggero:
  - . 1927: 6 luglio;
  - . 1931: 8 gennaio.
- L'Aquilone:
  - . 1931: 31 gennaio.
- La Stampa:
  - . 1930: 18 dicembre;
  - . 1931: 12 e 16 gennaio, 16, 18 e 21 febbraio.
- La Tribuna:
  - . 1927: 30 giugno, 12 agosto;
  - . 1930: 18 e 19 dicembre;
  - . 1931: 8 e 13 gennaio, 16, 18, 21 e 22 febbraio.
- Ala d'Italia:
  - . 1928: 15 giugno, 7 luglio.
- Il Giornale di Genova:
  - . 1928: 21 luglio.
- Corriere Padano:
  - . 1925: 7 maggio;
  - . 1927: 10 ottobre.
- L'Illustrazione Italiana:
  - . 1928: luglio;
  - . 1934: 19 agosto;
  - . 1935: 24 marzo.
- Rivista Aeronautica:
  - . 1928: n. 5;
  - . 1929, n. 7.
- Le vie dell'aria:
  - . 1929: aprile;
  - . 1931: 15 febbraio.
- Avanti!:

- . 1929: 16 giugno.
- Il Tempo:
  - . 1959: 31 marzo.
- Il Giornale d'Italia:
  - . 1930: 18 e 19 dicembre;
  - . 1931: 8, 11 e gennaio, 16, 18 e 21 febbraio.
- Il Popolo d'Italia:
  - . 1931: 10 e 13 gennaio, 16, 18, 21, 22 e 24 febbraio.
- Critica Fascista:
  - . 1931: 1° febbraio.
- La Repubblica:
  - . 2014: 23 maggio.
  - . 2017: 24 agosto.
- Prealpina:
  - . 1987: 23 aprile.
- La Gazzetta del Popolo:
  - . 1933: 22 settembre.
- Futurismo:
  - . 1922: 1 ottobre.
- Stile Futurista:
  - . n. 5/1934.
- L'Esperto:
  - . n. 5/1934.
- Autori e Scrittori:
  - . n. 8/1941.
- Rinascita Liberale:
  - . 1925: 20 aprile.
- L'Unità:
  - . 1924: 13 luglio.
- Il Legionario
  - . 1931: 17 gennaio.
- L'Aeronautica
  - . 1931: 31 gennaio.
- La Domenica del Corriere:
  - . 1933: 16 e 23 luglio 1933.

## **STAMPA ESTERA**

- The New York Times (USA):
  - . 1928: 16 maggio;
  - . 1929: 9 giugno;
  - . 1931: 7 gennaio.
- The New York Sun (USA):
  - . 1928: 29 maggio.
- Il Progresso Italo-Americano (USA):
  - . 1933: dal 1° al 31 luglio.
- La Stampa Libera (USA):



- . 1933: 23 giugno.
- TIME (USA)
  - . 26 giugno 1933.
- Il Fanfulla (Brasile):
  - . 1928: settembre.
- Il Piccolo (Brasile):
  - . 1928: settembre.
- Paris Midi (Francia):
  - . 1932: 26 novembre.
- Comoedia (Francia):
  - . 1933: 15 dicembre.
- Elliniki (Grecia):
  - . 1929: 6 giugno.
- Elefteron Vima (Grecia):
  - . 1929: 6 giugno.
- Patria (Grecia):
  - . 1929: 7 giugno.
- Aeropolis (Grecia)
  - . 1929: 7 giugno.
- Proia (Grecia)
  - . 1929: 6 giugno.

### **CREDITI FOTOGRAFICI**

- Ufficio Storico Stato Maggiore Marina: fotografie n. 1, 10, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 29, 31 e 32. Le didascalie sono state fornite dall'ente detentore.
- Ufficio Storico Aeronautica Militare: fotografie n. 27 e 28. Le didascalie sono state originate dal dottorando.
- Aeronautica Militare Fototeca Storica: fotografie n. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 21, 22, 26, 30, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 e 41. Le didascalie sono state fornite dall'ente detentore con la sola esclusione delle n. 40 e 41 che sono state originate dal dottorando.

### **IMMAGINI**

- Ufficio Storico Aeronautica Militare: immagini n. 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 14.
  - Edoardo Grassia: immagini n. 7, 8 e 9.
  - Fondazione Massimo e Sonia Cirulli: immagine n. 10.
  - University of Chicago – Library: immagini 11, 12 e 13.
- Tutte le didascalie delle immagini sono state prodotte dal dottorando.



## BIBLIOGRAFIA DEI VOLUMI CONSULTATI

AA.VV., *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, Treves, Milano, 1929.

AA.VV., *Ali e vele sull'Atlantico*, Milano, Cecchina, 1931.

ALEGI, Gregory, *L'arma fascistissima: il falso mito dell'aeronautica come la preferita del regime* in FERRARI, Massimo (a cura di), *Le ali del ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945*, Franco Angeli, Milano, 2005.

ASCENZI, Anna, SANI, Roberto, (a cura di), *Il libro per la scuola nel ventennio fascista. La normativa sui libri di testo dalla riforma Gentile alla fine della seconda guerra mondiale*, Alfabetica Edizione, Macerata, 2009.

*Aviazione, idroaviazione: origine, storia, sviluppi, dagli albori alle traversate aeree dell'Atlantico. Note, documenti, disegni, progetti, studi, esperienze ideate ed effettuate dall'eroico generale Alessandro Guidoni*, note e documenti ordinati da G. Mattioli, Roma 1935.

BALBO, Italo, *Contributo dell'Italia alla navigazione aerea. Memoria presentata al Congresso Internazionale di aeronautica civile a Washington della delegazione governativa italiana*, Roma, 1928.

BALBO, Italo, *In volo da Roma a Odessa*, Mondadori, Milano 1929.

BALBO, Italo, *Realtà e metodo dell'Aeronautica italiana*, Tipografia della Camera dei Deputati, 1929 – Catalogo del Servizio Bibliotecario Nazionale OPAC SBN che identifica la stampa prodotta dalla tipografia della Camera dei Deputati nel 1929 con il codice [IT\ICCU\CAG\1224907].

BALBO, Italo, *Stormi in volo sull'oceano*, Mondadori, Milano 1931 e Idrovolante edizioni, s.l., 2017.

BALBO, Italo, *La centuria alata*, Mondadori, Milano 1934 e Le Balze, Grosseto, 2005.

BALBO, Italo, *Stormi d'Italia sul mondo*, Mondadori, Milano, 1934.

BALBO, Italo, *Sette anni di politica aeronautica*, Mondadori, Milano, 1935.

BERTI, Giuseppe, *I primi 10 anni di vita del Partito comunista italiano*, annali 1966 dell'Istituto Feltrinelli, Milano, 1966.

BIANCHI, Gianfranco, *Rivelazioni sul conflitto italo-etiopeico*, CEIS, Milano, 1967.

BONIFACIO, Gaetano, *La crociera aerea transatlantica dello stormo di Balbo*, Livorno, Tipografia Giusti, 1931.

BORSI, Franco, MOROLLI, Gabriele, *I palazzoni della Difesa*, Editalia, Roma, 1985.

- BORSI, Franco, *Il Palazzo dell'Aeronautica*, Editalia, Roma 1989.
- BOTTURA, Enzo, *Il volo nei quaderni di scuola*, Museo Vorrei Volare, Pegognaga, 2009.
- CAFFARENA, Fabio, *Dal fango al vento. Gli aviatori italiani dalle origini alla Grande Guerra*, Einaudi, Torino, 2010.
- CAFFARENA Fabio, *In volo a pieno regime. L'immagine e la parola del duce-pilota*, in SANTI AMANTINI Luigi, GAZZANO, Francesco (a cura di), *Le maschere del potere*, L'Erma di Bretschneider, Roma 2013.
- CAFFARENA, Fabio, STIACCINI, Carlo, *Chi vola vale. L'immagine della Regia Aeronautica nell'archivio del generale Cagna*, Aeronautica Militare Ufficio Storico, Roma, 2013.
- CAFFARENA, Fabio, CROCI, Federico, *Un'impresa fascista tra sport e propaganda. La trasvolata atlantica Italia-Brasile (1930-1931)*, in SERAPIGLIA, Daniele (a cura di), *Tempo libero, sport e fascismo*, BraDypUu Editore, Bologna, 2016.
- CALZA, Raissa, *Ostia*, Edizioni del Minotauro, Milano, 1959.
- CANALI, Mauro, *La scoperta dell'Italia. Il fascismo raccontato dai corrispondenti americani*, Marsilio, Venezia, 2017.
- CANNISTRARO, Philip V., AGA ROSSI, Elena, *La politica etnica e il dilemma dell'antifascismo italiano negli Stati Uniti: il caso di Generoso Papa*, in «Storia Contemporanea», a. XVII, n. 2, aprile 1986.
- CANNISTRARO, Philip V., *Generoso Papa and the rise of Italian American Politisc 1925-1936*, in *New Prospective on Italian Immigration and Ethnicity*, New York, 1985.
- CAROCCHI, Giampiero, *La politica estera dell'Italia fascista 1925-1928*, Laterza, Bari, 1969.
- CASTELLANI, Antonio, *Il gabbiano in camicia nera. Storia della LATI Linee Aeree Transcontinentali Italiane*, Firenze, LoGisma, 2015.
- CAVARA, Otello, *Rapida cronaca dell'avvenimento*, in AA.VV., *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, Treves, Milano, 1929.
- CERUTTI, Carlo S., *La Crociera Nord-Atlantica. Francobolli, timbri e posta*, Edizioni de il Foglio - Unione Filatelica Subalpina, Torino, 1983.
- CIANO, Galeazzo, *Diario 1937-1943*, a cura di DE FELICE, Renzo, BUR, Milano 1980.
- COLARIZI, Simona, *L'opinione degli italiani sotto il regime*, Laterza, Roma-Bari 2009.

COLDEBELLA, Walter, *La nascita e lo sviluppo dell'industria aeronautica in Italia: il caso della SLAI-Marchetti (1915-1945)*, tesi di laurea presso la Facoltà di Economia Aziendale del Libero Istituto Universitario Carlo Cattaneo, A.A. 1995-1996.

Confederazione fascista degli industriali, *L'industria dell'Italia fascista*, USILA Soc. An. Editrice de "L'Organizzazione Industriale" e delle altre pubblicazioni confederali, Anno XVII, Roma, 1939.

COSTA, A.R., *La crociera aerea di Italo Balbo*, Roma, Signorile, 1931.

CUPINI, Ranieri, *Cieli e mari*, Mursia, Milano 1973.

DE FELICE, Renzo, *Mussolini il fascista. La conquista del potere 1921-1925*, Einaudi, Torino, 1966.

DE FELICE, Renzo, *Mussolini in fascista, L'organizzazione dello stato fascista 1925-1929*, Einaudi, Torino, 1968.

DE FELICE, Renzo, *Mussolini il duce. Gli anni del consenso 1929-1936*, Einaudi, Torino, 1974.

DE FELICE, Renzo, *Autobiografia del fascismo. Antologia di testi fascisti 1919-1945*, Einaudi, Torino, 2001.

DE FELICE, Renzo, MARIANO, Emilio (a cura di), *Carteggio D'Annunzio-Mussolini (1919-1938)*, Mondadori, 1971.

DE MARSANICH, Augusto, *Per una stampa fascista e corporativa*, in «Critica fascista», n. 16/1931.

DE PINEDO, Francesco, *Un volo di 55.000 chilometri*, Mondadori, Milano, 1927.

DE PINEDO, Francesco, *Il mio volo attraverso l'Atlantico e le due Americhe*, Hoepli, Milano, 1928.

DE PINEDO, Francesco, *Considerazioni tecniche*, in AA.VV., *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, Treves, Milano, 1929.

DE ROSA, Luigi, *Emigranti, capitali e banche (1896-1906)*, Edizioni del Banco di Napoli, 1970.

DE VITA, Corrado, *Giornalismo moderno*, in «Critica fascista», n. 2/1931.

DI LEGGE, Francesco, *L'aquila e il littori: direttive, strutture e strumenti della propaganda fascista negli Stati Uniti (1922-1941)*, tesi di dottorato in Storia dell'Europa XXVII Ciclo, presso l'Università degli Studi del Molise.

- DI MARZIO, Cornelio, *In tema di stampa da fascistizzare*, in «Critica fascista», n. 15/1931.
- DI MARZIO, Cornelio, *Aggiunte e chiose della fascistizzazione della stampa*, in «Critica fascista», n. 17/1931.
- DI MARZIO, Cornelio, *Per un giornalismo fascista*, in «Critica fascista», n. 6/1932.
- DI NOLFO, Ennio, *Storia delle relazioni internazionali 1818-1999*, Laterza, Bari, 2000.
- Dizionario Biografico degli Italiani di Aldo Berselli, Vol. V, Treccani, Roma 1963.
- DOGLIANI, Patrizia, *Il fascismo degli italiani*, Utet, Torino, 2008.
- DORATI, Giorgio, C.N.T. CANT.22, in Gruppo Modellistico Sestese, <http://www.giemmesesto.org>.
- DOUHET, Giulio, *Il dominio dell'aria*, Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra, Roma, 1921 ed Aeronautica Militare Ufficio Storico, Roma 2002.
- DOUHET, Giulio, *La guerra integrale*, Campelli, Roma, 1936.
- FERRANTE, Ovidio, *Francesco De Pinedo. Il volo su tre oceani*, Mursia, Milano, 2005.
- FERRARIN, Arturo, *Il mio volo Roma-Tokyo*, ARP, Milano, 1921.
- FERRARIN, Arturo, *Voli per il mondo*, Mondadori, Milano, 1929.
- FIOCCO, Gianluca, *Dai fratelli Wright a Hiroshima. Breve storia della questione aerea (1903-1945)*, Carocci, Roma, 2002.
- FIOCCO, Gianluca, *L'arma aerea nella Seconda guerra mondiale: nodi problematici tra vecchi e nuovi studi*, in BENVENUTI, Francesco (a cura di), *La passione della storia: scritti in onore di Giuliano Procacci*, Carocci, Roma 2006.
- FONTI, Daniela, *Lo stile "Novecento" nelle pitture e negli arredi*, in BORSI, Franco, *Il Palazzo dell'Aeronautica*, Editalia, Roma 1989.
- GENTILE, Emilio, *Fascismo. Storia e interpretazione*, Laterza, Roma-Bari 2007.
- GENTILE, Emilio, *Il culto del littorio. La sacralizzazione della politica nell'Italia fascista*, Laterza, Roma-Bari 2016.
- GRANDI, Dino, *Il mio paese. Ricordi autobiografici*, Il Mulino, Bologna, 1985.
- GRASSIA, Edoardo, *Sabato Martelli Castaldi. Il generale partigiano*, Milano, Mursia, 2016.

GUARNIERI, Andrea, *I viaggi dei Papi: da Montini a Francesco*, «la Repubblica», 24 maggio 2014.

GUERRI, Giordano Bruno, *Italo Balbo*, Garzanti, Milano 1984 e Bompiani, Milano 2013.

INNOCENTI, Marco, *I gerarchi del fascismo. Storia del ventennio attraverso gli uomini del duce*, Mursia, Milano, 2005.

INTAGLIETTA, Michele, *Le tappe spagnole e quella francese*, in AA.VV., *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, Treves, Milano, 1929.

Istituto Centrale di Statistica, *Sommario di statistiche storiche dell'Italia – 1861-1965*, Istituto Poligrafico IEM Casoria, Roma 1968.

KENNEDY, Paul, *Ascesa e declino delle grandi potenze*, Garzanti, Milano 1989.

KRASOVEC Lucia e MAYER Lucas, *Rappresentazione del razionalismo italiano. Il caso del Century of Progress Chicago 1933-1935*. Key Editore, Vicalvi (FR) 2017.

LACERDA DE MOURA, Maria, *Da Amundsen a Del Prete*, in «O Combate», San Paulo, agosto 1928.

LAMBERTI, Sorrentino, *Dica a De Pinedo di fare atto di sottomissione*, in «Tempo», anno XXI, n. 13, Milano, 31 marzo 1959.

LEHMANN, Eric, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, Utet, Torino, 2010.

LOZZI, Carlo, *Mussolini-Stalin. Storia delle relazioni italo-sovietiche prima e durante il fascismo*, Milano, Editoriale Domus, 1983.

MADDALENA, Umberto, *Lotte e vittorie sul mare e nel cielo*, Mondadori, 1930.

MANUNTA, Ugo, *Per una stampa nuova*, in «Critica fascista», n. 14/1932.

MARIANI, Erminio, *Saggi critici di politica fascista*, Sper, Roma 1926.

MARINELLI, Andrea, *USA, Chicago vuole eliminare il monumento fascista a Balbo*, «Corriere della Sera», 18 agosto 2017.

MASINA, Lucia, *Vedere l'Italia nelle esposizioni universali del XX secolo: 1900-1958*, Atti della Summer School EXPOSizioni, Educat, Milano, 2016.

MELIS, Guido, *La macchina imperfetta*, il Mulino, Bologna 2018.

- MINNITI, Fortunato, *La rivoluzione verticale. Una storia culturale del volo nel primo Novecento*, Donzelli, Roma 2018.
- MONTELEONE, Franco, *Storia della radio e della televisione in Italia*, Marsilio, Venezia, 2005.
- MOROLLI, G., FONTI, D., PESCE, G., *Il Palazzo dell'Aeronautica*, Editalia, Roma 1989.
- MURIALDI, Paolo, *La stampa del regime fascista*, Laterza, Bari, 1986.
- MUSSOLINI, Benito, *L'aviazione fascista*, a cura e con prefazione di Paolo Orano, Casa Editrice Pinciana, Roma, 1937.
- MUSSOLINI, Benito, *Scritti e discorsi*, Hoepli, Milano, 1939.
- MUSSOLINI, Benito, *Opera omnia*, Volpe, Roma, 1978-1980.
- NASTI, Agostino, *Avvenimenti e idee*, in «Critica fascista», n. 3/1931.
- NOBILE, Umberto, *In volo alla conquista del segreto polare*, Mondadori, 1928.
- NOBILE, Umberto, *L'Italia al polo Nord*, Mondadori, 1930.
- NOBILE, Umberto, *La tenda rossa. Memorie di neve e di fuoco*, Mondadori, Milano, 1969.
- NOBILE, Umberto, *Ali sul Polo. Storia della conquista aerea dell'Artide*, Mursia, Milano, 1975.
- NOBILE, Umberto, *Il destino di un uomo*, Mursia, Milano, 1988.
- PAPA, Generoso, *Mentre il volo si compie*, in «Il Progresso Italo-Americano», del 27 luglio 1933.
- PETRACCHI, Giorgio, *La Russia rivoluzionaria nella politica italiana. Le relazioni italo-sovietiche 1917-1925*, Roma-Bari, Laterza, 1982.
- PETRACCHI, Giorgio, *Da San Pietroburgo a Mosca. La diplomazia italiana in Russia 1861-1941*, Roma, Bonucci, 1993.
- POLLI, Vittorio, *Antonio Locatelli. Vita e documenti*, Bolis, Azzano San Paolo, 1986.
- POMPEI, Manlio, *Giornalismo tempo secondo*, in «Critica fascista», n. 10/1932.
- QUADRONE, Ernesto, *Le Baleari*, in Aa.Vv., *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, Treves, Milano, 1929.



QUILICI, Nello, *Istantanee di Spagna*, in Aa.Vv., *Passeggiate aeree sul Mediterraneo. La trionfale crociera dei 61 idrovolanti italiani nel Mediterraneo occidentale descritta dai giornalisti che vi parteciparono*, Treves, Milano, 1929.

REBELLATO, Elisa (a cura di), *Mondadori. Catalogo storico dei libri per la scuola (1910-1945)*, Franco Angeli, Milano, 2008.

RESTAINO, Luca, *Esposizione filatelica nazionale di qualificazione*, Firenze 23 e 24 ottobre 2015, "La Crociera del Decennale: la partecipazione di paesi diversi dall'Italia".

RIVOIRE, Mario, *Giornalismo fascista*, in «Critica fascista» n. 7/1932.

ROCCA, Gianni, *I disperati. La tragedia dell'aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale*, Mondadori, Milano, 1991.

ROCHAT, Giorgio, *Italo Balbo aviatore e ministro dell'aeronautica 1926-1933*, Bovolenta, Ferrara 1979.

ROCHAT, Giorgio, *Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, Utet, Torino 2003.

ROTONDO, Roberto, *Varese, Sesto Calende chiede a Chicago la statua che celebra Italo Balbo*, «Corriere della Sera - Milano», 20 settembre 2017.

RUSSO, Pietro, *La stampa periodica italo-americana*, in VECOLI, Rudolph (a cura di), *Gli italiani negli Stati Uniti*, Atti del III Simposio di Studi Americani – Università degli studi di Firenze, 1972.

SEGRE', Claudio G., *Italo Balbo*, Il Mulino, Bologna, 1988.

SEGRETO, Luciano, *Marte e Mercurio. Industria bellica e sviluppo economico in Italia 1861-1940*, Franco Angeli, Milano 1997.

SETTIMELLI, Emilio, *La crociera di Balbo: esempi, incitamenti*, Tipografia Giannini e Giovannelli, Firenze 1931.

TRANFAGLIA, Nicola, *La stampa del regime 1932-1943: le veline del Minculpop per orientare l'informazione*, Bompiani, Milano 2005.

TRENTO, Angelo, *I Fasci in Brasile*, in FRANZINA, Emilio, SANFILIPPO, Matteo, (a cura di), *Il fascismo e gli emigrati*, Laterza, Bari, 2003.

TROJANI, Felice, *L'ultimo volo*, Mursia, Milano, 2008.

TROJANI, Felice, *La coda di Minosse*, Mursia, Milano, 1963.

VIGLIERI, Alfredo, *48 giorni sul "pack"*, Mondadori, Milano, 1929.

VOLTA, Sandro, *Ancora sul giornalismo fascista*, in «Critica fascista» n.11/1932.

ZANI, Luciano, *Fascismo e Comunismo: rivoluzioni a confronto*, in E. Gentile (a cura di), *Modernità totalitaria. Il fascismo italiano*, Laterza, Roma-Bari 2008.

ZEGA, Fulvia, “*Italiani alta la testa!*”. *La presenza del fascismo a São Paolo (1920-1940)*, tesi di dottorato in Studi Americani XXI Ciclo, presso l’Università degli studi di Roma Tre.

## **SITOGRAFIA CONSULTATA**

- [www.alieuomini.it](http://www.alieuomini.it):
  - . quaderno di stazione dell’idrovolante I-NANN redatto dal 1° aviere R.T. Ennio Vaschetto.
  
- [www.crocieradeldecennale.it](http://www.crocieradeldecennale.it):
  - . quaderno di stazione dell’idrovolante I-RECA redatto dal 1° aviere R.T. Francesco Chiamonte.

## RINGRAZIAMENTI

Al termine di questa ricerca, desidero ringraziare il professor Umberto Gentiloni, per l'interessamento al mio studio, per le indicazioni fornite, per la preziosa guida e per il tempo che mi ha dedicato.

Un ringraziamento mi è doveroso, inoltre, al professor Alessandro Saggiaro, per la profonda dedizione agli aspetti formativi e per la sua costante presenza nei diversi momenti del ciclo di studi, e ai dottori Alberto Becherelli e Roberto Sciarrone per la preziosa opera di coordinamento svolta nei tre anni di incontri dottorali.

La ricerca, ancora, ha reso necessaria la visita di numerosi archivi e mi è gradito ricordare la professionalità dimostrata dal personale incontrato nelle sale studio, nelle emeroteche e nelle biblioteche giornalmente frequentate.

Un piacevole ricordo, sono sicuro, mi resterà di alcuni colleghi di questo XXXI ciclo, cui auguro grandi soddisfazioni.