



Vol. XIII – n. 9
Settembre 1933

IL RITORNO DELLA CROCIERA ATLANTICA

Dopo aver raccolto il fraterno saluto degli Italiani di America e l'omaggio entusiastico degli americani, i ventiquattro apparecchi hanno ripreso la via del ritorno.

Migliaia di persone hanno assistito al decollo della Squadra da New York.

La partenza è avvenuta alle ore 13,15 (ora italiana.) di mercoledì 19 luglio. Diciannove colpi di cannoni sparati a salve dal forte Sheridan hanno dato il saluto di onore alle squadriglie tricolori.

Trentasei aeroplani militari americani si sono levati in volo non appena le squadriglie italiane hanno decollato, e hanno fatto scorta di onore agli italiani.

Il volo da Chicago a New York è stato radio-trasmesso durante l'intero svolgimento. L'ottava tappa si è svolta per una buona parte su terreno già sorvolato durante la tappa precedente Montreal-Chicago. La Squadra Atlantica è ritornata sulla città di Fort Wayne, su Toledo ed ha seguito le rive del lago Erie fino al Niagara.

Dopo Albany la Squadra Atlantica ha puntato al fiume Udson fino a New York, dove è giunta alle 20,30'. Alle 20,55' si è iniziato l'ammarraggio che è terminato alle 21,18.

S. E. Balbo dopo aver atteso a bordo del suo apparecchio che tutti i velivoli della Squadra avessero raggiunto i gavitelli di ormeggio si è avvicinato al pontile dell'aeroporto a bordo di un motoscafo.

Dall'immensa folla sono partite vibranti acclamazioni all'indirizzo del Ministro e dei suoi compagni. Un vero delirio di entusiasmo ha colto le migliaia di italiani convenuti all'Aeroporto quando Balbo è passato innanzi a loro ed ha salutato la bandiera d'Italia.

Si sono fatti incontro a salutare il generale Balbo, assieme alle autorità di Nuova York al completo, gli esponenti della comunità italo-americana e i trasvolatori atlantici Williams e Amelia Earhart.

Il generale Balbo nei suoi rapporti al Duce così descrive le accoglienze di Chicago e New York e lo svolgimento della ottava tappa:

« Se avessimo lasciato libero corso all'entusiasmo popolare le manifestazioni avrebbero preso l'aspetto di una festa colossale, come è della natura di questo paese entusiasta, giovane, esuberante. Tutte le associazioni di qualsiasi natura e carattere dell'Illinois, le autorità, le personalità, le rappresentanze avevano preparato un programma di festeggiamenti, ciascuna a suo modo, cordialissimo commovente ».

Dopo aver detto come essi avevano dovuto sottrarsi a molti di questi festeggiamenti in Chicago, viene a descrivere l'ottava tappa e prima del ritorno:

« Il viaggio da Chicago a New York, egli dice, di circa 1600 chilometri complessivi di cui 7 od 800 su terra ha presentato qualche difficoltà al decollo nel quale si sono come sempre distinte le qualità eccezionali dei nostri piloti ed è stato lungo, ma si è svolto benissimo, senza il più piccolo incidente in formazione perfetta. Abbiamo notato che sorvolando la terra spiravano forti venti contrari, ed abbiamo fatto quota spingendoci a 3900-4000 metri volando poi per lungo tratto a quell'altezza favoriti da venti favorevoli e tenendoci in permanenza sopra le nubi ».

« L'accoglienza di New York è stata clamorosa e tale da emulare quella di Chicago per entusiasmo popolare esplosivo ed irruente in masse di centinaia di migliaia di persone che nello slancio delle acclamazioni minacciavano di sommergerci e perfino di malmenarci. Alla dimostrazione di italianità partecipavano uomini, donne, vecchi, bambini, gente di tutte le categorie sociali. L'orgoglio di sentirsi italiani si esprimeva in ogni gesto e parola. Un grido unico era ripetuto da milioni di persone: « Viva l'Italia Viva Mussolini ».



S. E. Balbo acclamato a New York

« La mattina del giorno 20 insieme con una rappresentanza della Squadra Atlantica, siamo partiti per Washington per fare una visita al Presidente Roosevelt, secondo il problema già annunciato a Vostra Eccellenza.

« Non ho potuto portare la Squadra completa perchè parte degli equipaggi era impegnata all'indomani del nostro arrivo a New-York alla sommaria cura degli apparecchi per guadagnare tempo sulla data della nostra partenza.

« Il viaggio fino a Washington è stato compiuto in volo sopra aeroplani della Marina e dell'Esercito Americano che ci hanno cordialmente ospitati.

Appena arrivati a Washington, dopo aver ossequiato le autorità governative e militari che ci erano venute incontro e passato in rivista i reparti di truppa che rendevano gli onori militari, ci siamo recati dal Presidente Roosevelt, fatti segno ad acclamazioni della folla lungo il percorso di sei chilometri dall'Aeroporto alla città. Anche qui come dovunque siamo stati particolarmente festeggiati dagli italiani.

« Il Presidente ci ha trattiene a colazione ed è stato con noi, mentre eravamo suoi ospiti, di una grande amabilità e cordiale simpatia. I suoi modi semplici e i suoi giudizi netti e l'affabilità squisita conquistano immediatamente. Ha parlato a lungo di diversi argomenti anche aviatori. Egli è stato nel 1919 organizzatore del primo volo degli americani verso l'Europa ed ha in materia di aviazione una particolare competenza alimentata da vera e profonda passione ».

«Ora le feste sono finite e in questi due giorni chi rimangono prima della nostra partenza, probabile per lunedì 24, gli equipaggi

sono completamente impegnati a mettere a punto i loro apparecchi ed i motori in vista degli ulteriori 8000 chilometri che ci attendono».

E le tappe del ritorno si susseguirono veloci, sicure e gloriose, coronando col successo più completo l'eroismo della Centuria Atlantica.

La nona tappa è stata compiuta il giorno 25 luglio fra le 15 e le 20,45 in condizioni di volo buone. I 1.200 chilometri che separano Shediac da New York furono coperti in 5 ore e 45'.

Anche la decima tappa, di circa 900 chilometri, si è svolta in condizioni meteorologiche discrete nella giornata dei 26 luglio con un volo veloce a 240 km./ora.

Partiti alle 12,46 da Shediac gli apparecchi hanno ammarato a Shoal-Harbor alle 16,31.

Quindici giorni di attesa obbligarono gli atlantici ad un riposo forzato nell'estremo lembo del nuovo mondo quando essi più anelavano a cimentarsi nel grande salto atlantico. Ma le condizioni atmosferiche impedirono il pronto ritorno costringendo il comandante a rinunciare al volo diretto per Shoal-Harbor e l'Irlanda decidendo di seguire la sola rotta possibile dopo l'inoltrarsi della stagione: quella delle Azzorre.

I 24 apparecchi lasciarono le acque di Teranova nella mattina dell'otto agosto alle 7,50'.

La tappa più lunga della crociera fu compiuta in condizioni meteorologiche discrete ed in serata avveniva l'ammarraggio dei 24 apparecchi.

A causa però della ristrettezza dello specchio d'acqua disponibile hanno dovuto dividersi in due formazioni.

La prima composta di 9 apparecchi al Comando del generale Pellegrini ha atterrato ad Horta alle 17,5' e l'altra di 15 apparecchi al comando di S. E. Balbo ha ammarato a Ponta Delgada alle 18,55'.

La tappa Azzorre-Lisbona (1500 chilometri) è stata eseguita il 9 agosto, lasciando Horta alle 5,22', e giungendo a Lisbona alle 15,41'. Alle 16,30' tutti gli apparecchi hanno ammarato alle foci del Tago.

Manca un solo apparecchio, quello di Ranieri che ha capotato in partenza facendo un'altra vittima: il tenente Enrico Squaglia, secondo pilota dell'apparecchio; nuovo tributo di sangue pagato al successo dell'ala italiana.

A Lisbona le squadriglie di Balbo si soffermano due giorni ed il 12 si slanciano verso le agognate acque della Patria.

Lunga, snervante, interminabile la tappa che conduce i reduci di così gloriose gesta in Patria.

I 2.200 chilometri che separarono la capitale del Portogallo da Roma furono coperti fra le 7,10' e le 18,30'.

Alle 18,30 fra il delirante entusiasmo della moltitudine plaudente convenuta al Lido di Roma, ammarava l'apparecchio di Balbo, vittorioso Duce dell'ala italiana, seguito a breve tempo dagli altri 22 apparecchi.

Roma ha tributato agli eroici trasvolatori le accoglienze più degne e più festose coronando nell'apoteosi del passaggio sotto l'arco di Costantino la gesta memorabile di questa Crociera che il Duce ispirò e volle per maggior gloria dell'Italia e del Fascismo.

Le tappe compiute.

1 ^a Orbetello - Amsterdam	km.1.400	1°
luglio		
2 ^a Amsterdam - Londonderry	“ 1.000	2 “
3 ^a Londonderry - Reykjavik	“ 1.500	5 “
4 ^a Reykjavik - Cartwright	“ 3.400	12 “
5 ^a Cartwright - Shediac	“ 1.300	13 “
6 ^a Shediac - Montreal	“ 800	14 “
7 ^a :Montreal - Chicago	“ 1.400	15 “
8 ^a Chicago - New York	“ 1.600	19 “
9 ^a New York - Shediac	“ 1.200	25 “
10 ^a Shediac - Shoal-Harbor	“ 900	26 “
11 ^a Shoal-Harbor - Azzorre	“ 3.700	8
agosto		
12 ^a Azzorre - Lisbona	“ 1.500	9
“		
13 ^a Lisbona - Roma	“ 2.200	12
“		
14 ^a Roma - Orbetello	“ 100	14
“		

Attraverso l'Atlantico.

Il rombo dei bimotori italiani vittoriosi più volte dei cieli oceanici, ha soffocato e spento l'eco d'ogni altra impresa aviatoria, tentata o realizzata durante le giornate gloriose della Crociera del Decennale.

Inquadrandola nei trionfi sempre maggiori dell'Aeronautica mondiale, l'impresa di Balbo appare come una grande vittoria di esercito, vicino a cui, prima e dopo la quale, si ebbero altri episodi sporadici ma non meno eroici, altre vittorie, altri morti che sentiamo fraternamente di dovere lodare ed onorare.

L'Atlantico è stato quest'anno tentato e vinto nove volte da nove equipaggi rappresentanti sette nazioni diverse. In sei mesi si è avuto un impulso inusitato e si sono viste le più giovani aviazioni partecipare alle imprese atlantiche con audacia e vittoriosamente.

Se si pensa alla percentuale degli insuccessi degli anni scorsi si può quasi affermare che l'eroismo, la tecnica, la tenacia, la volontà dell'aviazione ha vinto e domato l'Atlantico.

Nei primi sei mesi di quest'anno e precisamente dal 16 gennaio al 15 luglio si sono effettuati i seguenti voli transatlantici.

16 gennaio da San Luigi a Natal, Mermoz, Francia ;
 9 febbraio da Dakar a Natal, Mollison, Inghilterra;
 7 maggio da S. Luigi a Maccio, Skarzinski, Polonia ;
 15 maggio da Natal a Dakar; Mermoz, Francia
 3 giugno da New York a Norvegia, Mattern, America;
 10 giugno da Siviglia a Cuba, Barberan e Collar, Spagna;
 12 luglio da Reykjavik a Cartwright, Balbo, Italia;
 15 luglio da New York a Berlino, Post, America;
 15 luglio da New York a Soldlin, Darius e Girenas, Lituania.

Tutti perfettamente riusciti sebbene in seguito, per ragioni indipendenti dalle difficoltà atlantiche, alcuni di tali equipaggi abbiano avuto fortuna avversa o tragico destino.

Si ricorderanno la doppia felice traversata compiuta da Mermoz col suo trimotore Couzinet, il riuscitissimo volo di Mollison, iniziato in Inghilterra il 6 febbraio e compiuto a Rio de Janeiro dopo appena una settimana, di cui abbiamo dato notizia nei numeri scorsi di Aerotecnica in questa stessa rubrica; ci resta ora a dire delle successive trasvolate tra le quali primeggiano da una parte la Crociera del Decennale per il suo alto valore riguardo ai voli in formazione e d'altra parte il superbo giro del mondo, compiuto dall'americano Post il quale superando se stesso è riuscito a battere il precedente record da lui detenuto insieme al pilota Gatty.

Alle 10,43' atterrò a Fairbanks donde ripartì alle 17,46' raggiungendo in nottata Edmonton nello Stato di Alberta nel Canada.

Il 22 alla mezzanotte raggiunge New York.

Poche ore prima che Post si lanciasse attraverso l'Atlantico un equipaggio lituano composto dai piloti cap. Stefano Darius e Tommaso Girenas partiva dallo stesso Aeroporto Floyd Bennett di New York con un aeroplano Bellanca munito di motore « Wright 400 c. v » che essi avevano patriotticamente battezzato « Lituania ».

La partenza avveniva alle ore 6,20' del mattino ed essi annunciavano semplicemente un tentativo di volo a pieno carico, senonchè si seppe subito che il loro segreto ed inespresso desiderio era quello di congiungere con un solo volo senza scalo la loro patria all'America. La trasvolata atlantica riuscì pienamente e l'apparecchio nella notte fra il 16 e il 17 era giunto non lungi dalla meta; senonchè date le scarse condizioni di visibilità, gli aviatori furono costretti ad atterrare in un terreno boscoso e l'apparecchio si distrusse uccidendo i due piloti.

