

ITALO BALBO

Stormi in volo sull'oceano

Indice dei contenuti

Fantasie Atlantiche	3
Il nido degli aquilotti	13
Uomini e macchine	39
Vigilia eroica	67
La notte di Orbetello	79
La prima tappa	93
Da Cartagena a Katrina	105
La costa della desolazione	119
Natale ai tropici	135
Bolama	153
"Per l'alto mare aperto"	167
Natal	191
Bahia	211
Rio de Janiero	223

AD UMBERTO MADDALENA
CARO COMPAGNO DI VOLI E DI SOGNI ALATI
DEDICO QUESTO DIARIO
DELL'IMPRESA ATLANTICA

FANTASIE ATLANTICHE

Negli ultimi giorni di dicembre del 1928 abbandonavo New York, dopo un soggiorno di oltre un mese. Ero andato in America per assistere al Congresso Internazionale di Aviazione di Washington. Più del Congresso m'interessava l'aviazione degli Stati Uniti, di cui, fin d'allora, si dicevano in Europa meraviglie. Aggiungo che al Congresso non potei neppure partecipare di persona, perché, mentre mi recavo da Chicago a Dayton nell'Ohio, patria di W. Wright, dove appunto si dovevano riunire i rappresentanti dell'aviazione di tutto il mondo, caddi malato. A Chicago avevo preso contatto con un primo gruppo imponente di emigrati italiani, che mi avevano offerto, secondo l'usanza americana, uno di quei colossali banchetti di 2000 coperti che servono, di là dall'acqua, alla comunione degli spiriti in una atmosfera di serena gioivialità e nella simpatica confusione di tutte le classi sociali: qualche cosa che sembra rievocare nel paese degli uomini-macchina, con un tono pantagruelico, i simposii di cui i greci ci hanno tramandato la memoria (si licet...). A Chicago, che fu la prima tappa del mio viaggio americano, ebbi dunque occasione di convin-

cermi che gli italiani dell'America Settentrionale hanno fervido e vivo il ricordo della patria lontana, e costituiscono, nel mosaico etnico degli Stati Uniti, una forza sociale degna di tutto il rispetto dei loro connazionali della penisola.

Quante leggende corrono in Italia anche su questo argomento!

La breve esperienza mi dimostrò che il famoso sovversivismo italiano costituisce in America un'infima minoranza, che si restringe a due o tre grandi centri industriali. A Chicago, per esempio, i duemila italiani che vollero festeggiarmi, avevano quella sera invitato le autorità politiche e civili della metropoli, che furono liete di accettare, e io ricordo ancora oggi con commozione con quali parole il Sindaco della città mi parlava della piccola Italia che viveva sotto la sua amministrazione: gente laboriosa e sana, prezioso strumento della prosperità del paese. Le impressioni di quel giorno mi furono confermate nelle tappe successive, durante le quali non cessai dall'andare incontro ai gruppi degli italiani che mi attendevano, fedele al programma di studiare l'organizzazione tecnico-aviatoria degli Stati Uniti e di prendere contatto coi connazionali. Purtroppo a Chicago, come ho già detto, presi contatto anche con un terzo elemento veramente indesiderato, e cioè con il freddo che viene su dal Michigan, a raffiche così gelate che sembrano tagliare la faccia a colpi di rasoio. Dopo aver già avvertito i sintomi della febbre in treno, dovetti a Dayton rassegnarmi al letto. Ma quando ripresi il giro e ritornato a Chicago mi rimisi in piedi, riguadagnai con successo il tempo perduto.

La straordinaria dimostrazione del progresso aereo degli Stati Uniti, si sviluppa a quadri sotto i miei occhi in una specie di grandiosa film velocissima. Avevo già veduta l'Esposizione aeronautica di Chicago. Visitai i grandi Stabilimenti della Ford e della Packard a Detroit, presi minutamente conoscenza delle poderose basi aeree di San Diego e di Norfolk: le Scuole di Sant'Antonio del Texas e di Pensacola in Florida mi riempirono di meraviglia e mi convinsero che l'enorme sforzo degli americani convergeva principalmente nella formazione degli uomini. Per quanto riguarda l'aviazione civile, distinta anche nei particolari dalla militare, già a Chicago mi ero convinto che la formidabile concentrazione di capitali, destinata dagli americani alla costruzione del materiale, si uniformava per così dire a un criterio unico: allo sviluppo cioè di decine e decine di apparecchi tutti derivanti da un solo prototipo: il modello era più o meno quello del Bellanca a cui gli industriali applicavano i risultati di una aggiornatissima scienza tecnica di costruzione.

In America, nonostante la grande pubblicità che si è fatta intorno a Lindbergh, il «pazzo volante», dopo la sua traversata atlantica, il personale che ha compiuto grandi imprese aeronautiche non si lascia montare dal successo e ha pretese molto modeste. In questo l'America può dare molte lezioni alla vecchia Europa. Proprio a me è capitato di essere avvicinato da un signore di semplice aspetto, nei saloni dell'Esposizione di Chicago, e di vedermi da lui porgere un catalogo dell'Esposizione stessa. Chi era costui? Uno dei più celebri piloti americani, che, con una squadriglia fa-

mosissima in tutti i continenti, aveva fatto, qualche anno prima, il giro del mondo. Adesso si contentava di distribuire manifesti e cataloghi ai visitatori. A dir poco, in Europa, sarebbe occorso un monumento! A Norfolk, il Comandante della base aerea, che ebbi il piacere di salutare, era Reed, il quale nel 1919, con un semplice idrovolante militare e senza alcun aiuto speciale, attraversò l'Oceano, da New York a Terranova alle Azzorre a Lisbona. Facemmo colazione insieme, insieme inaugurammo l'anno nuovo. Mi raccontò che soltanto dopo la traversata di Lindbergh, in considerazione dell'impresa compiuta nel '19, la marina americana gli aveva fatto guadagnare otto posti in organico. Ne erano passati degli anni! Attualmente era capitano di vascello e non aveva perso affatto coi suoi capelli grigi, quell'abito di semplicità cordiale e modesta, di bonomia e di misura, che è proprio della razza nuova. Ci sarebbe da augurare al vecchio continente una moda americana di nuovo genere: il senso del limite, cura preventiva della retorica e della vanagloria.

Dopo aver percorso l'America dall'Est all'Ovest, dal Nord al Sud e viceversa, all'alba del nuovo anno, in uno di quei pomeriggi invernali che finiscono per essere, sul ponte di Brooklyn, torbidi e luminosi insieme, salutavo la folla degli italiani convenuti sulle banchine del porto di New York a recarci l'ultimo saluto, e mentre il piroscampo lentamente si staccava dal suolo ospitale, permettendoci di osservare, profilati sul cielo, i bizzarri e colossali contorni della babelica metropoli, avvolta in epiche cortine di fumo e di nebbia appena dorata dal tramonto, per la prima volta mi balzò

improvvisa, irresistibile, viva alla mente, la visione di una squadra aerea italiana che dopo aver valicato l'Oceano, trionfalmente giungesse sul cielo di New York. Superbo spettacolo! Era sotto i miei occhi il panorama incomparabile di quell'immenso porto, punto di convegno per gli scambi di tutto il mondo. Accanto ai colossi dell'Oceano dai fianchi smisurati, erano snelli velieri, esperti delle vie marine del Nord e del Sud; migliaia e migliaia di imbarcazioni si rincorrevano sullo specchio metallico; rimorchiatori andavano e venivano; gru, cavi, gomene intricavano le banchine; urlavano sirene; s'intrecciavano lingue e dialetti; il nero piroscampo da carico, tutto sporco di fuliggine, si affiancava al bianco yacht di lusso, lucente di ottoni. Sul ponte di comando del «Conte Grande», solo coi miei pensieri, io mi lasciavo così condurre dietro la visione irrealistica degli idro tricolori, dominanti dall'alto, dopo aver vinto il destino, la capitale della moderna civiltà industriale, che allungava in mare i suoi mostruosi tentacoli... Ed ecco sopraggiungere alle mie spalle uno dei compagni di viaggio, un industriale italiano, che insieme con qualche altro collega suo e con quattro ufficiali, mi ero portato dall'Italia in quella scorribanda nel Nuovo Continente a scopo di studio e con la speranza che ancora una volta dall'America venisse l'incitamento a fare di più e di meglio nel campo della tecnica aviatoria.

— Dica la verità che lei pensa a ritornare a New York in volo! — mi fa all'improvviso.

— Sí, è vero — rispondo. E non riesco a levarmi di testa questo pensiero.

Se ne parla con gli altri compagni, mentre ormai la nebbia si accumula sull'Oceano. C'è il giovane aviatore e industriale Franco Mazzotti, il giovane Piaggio, il comm. Cella, e poi ci sono i miei ufficiali, il Colonnello Tedeschini, il Ten. Colonnello Bitossi e il Capitano Cagna: tutto quello che resta della nostra missione che alla fine del viaggio si è per metà sciolta a New York.

Alla discussione partecipa quella sera il Comandante del «Conte Grande», che conosce le condizioni del mare in tutte le stagioni. Vengono portate sotto i miei occhi e lungamente esaminate le pilot's charts. Chi è scettico sulle possibilità degli apparecchi e sulla eventualità di perfezionarli, chi ci dà notizie delle burrasche atlantiche e chi ci descrive gli interminabili banchi di nebbia, classica nemica degli aviatori: chi si attiene alla matematica e fa calcoli su calcoli, dal consumo del carburante alla resistenza umana. Ognuno pur vorrebbe, come me, che l'impresa si compisse e mentre io e Tedeschini ci buttiamo a parlare di «carico» e di «autonomia», il Capitano Cagna, che è ancor fresco delle esperienze polari delle Svalbard, dove è stato insieme con Maddalena a scoprire i naufraghi dell'«Italia», ricorda il cruscotto degli strumenti usati per vincere le più terribili condizioni atmosferiche del globo. Passano intere giornate in queste discussioni. Purtroppo si fa strada la convinzione che allo stato attuale della tecnica aviatoria una crociera aerea in massa di idrovolanti attraverso l'Atlantico, se non si presenta addirittura come impossibile, si dimostra per lo meno irta di difficoltà gravi e molteplici.

Anzitutto per la rotta. Sarebbe stato impossibile volare dalle Azzorre verso Terranova: meglio la via Azzorre-Bermude; ma la deviazione avrebbe allungato il percorso che, ad ogni modo, avrebbe esposto gli apparecchi all'incognita di un decollo alle Isole Azzorre assai difficile a pieno carico. C'era in proposito già una intera letteratura o per lo meno vi erano insegnamenti ed esperienze di cui bisognava tener conto. Lo Junkers che aveva tentato quella strada, si era sfasciato appunto alle Azzorre, e il Dornier-Marina dell'aviatore canadese Courtney era nell'anno precedente sceso di notte sull'Oceano, a mezza strada, dopo un faticoso decollaggio ostacolato dalle condizioni del mare. Se per un solo apparecchio l'impresa si era dimostrata impossibile, che cosa sarebbe accaduto per un intero reparto? L'Atlantico era stato vinto da apparecchi terrestri, per i quali le difficoltà del decollaggio e delle soste nei porti, per attendere buone condizioni atmosferiche, non esistevano. Se un idro pretendesse alzarsi a volo in mare aperto e a pieno carico, si metterebbe nella condizione di un terrestre che volesse decollare su un terreno accidentato o arato. Tentare la transvolata con un reparto di apparecchi terrestri? I terrestri come volo collettivo possono ragionevolmente tentare il passaggio di piccoli tratti di mare; la traversata atlantica significherebbe una pazzesca acrobazia.

Mi convinsi dunque della necessità che l'aviazione acquistasse una maggiore esperienza oceanica e un maggior sviluppo tecnico prima di tentare, in gruppo o a reparti, l'Atlantico del Nord. Ma non sarebbe stato possibile organizzare la crociera sui cieli oceanici del Sud? Non poteva

essere questa una premessa utile per tentare piú tardi l'impresa piú difficile, cioè quella del Nord?

Anche il volo verso l'America del Sud aveva grande importanza. Già qualche aviatore isolato l'aveva fatto, ma a tappe, attraverso le isole. Allora, nel Gennaio del 1929, Marmoz, il pilota della Latécoère, non aveva ancora concluso il suo volo da costa a costa senza far tappa in un'isola intermedia.

Tentarlo con un reparto di idrovolanti, si presentava ricco di enorme interesse. Intanto la natura dell'impresa era diversa. Altra era un volo individuale, altro sarebbe stato un volo in massa. Non soltanto dal punto di vista della tecnica e della disciplina, bensí anche, e soprattutto, dal punto di vista politico e militare. Si poteva esser certi che una traversata aerea in reparto avrebbe avuto una grossa ripercussione in America, soprattutto in quella del Nord, dove i raids oceanici vengono guardati sotto speciale aspetto: quello cioè di un nuovo legame con l'Europa, come un passo in avanti verso la fine dell'isolamento americano. L'isolamento aereo del nuovo continente già si era considerato finito il giorno in cui il primo apparecchio aveva trionfalmente sorvolato il mare. Che cosa sarebbe accaduto fra qualche anno con gli inevitabili sviluppi dell'aviazione mondiale?

Ogni raid nuovo sembra gettare un sottilissimo ponte tra l'Europa e l'America, uno di quei ponti sui quali nelle regioni inesplorate passa un solo uomo o al massimo un uomo dietro l'altro. Ma quando su questo ponte ideale fossero passate di colpo decine e decine di persone, in con-