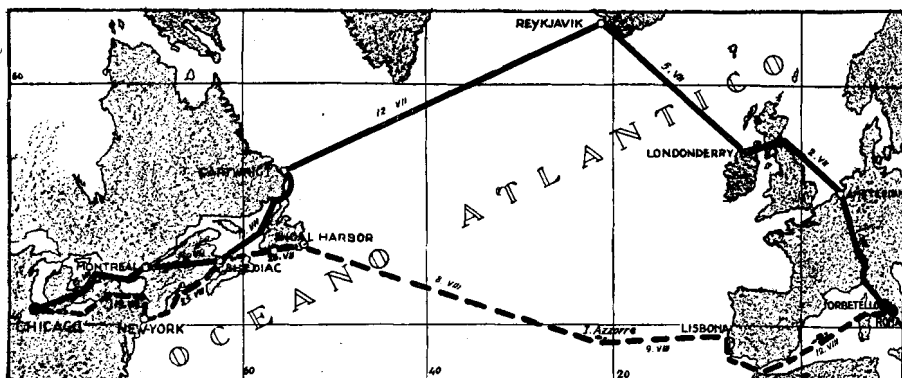


PRIMO SOMMARIO COMMENTO
ALLA
CROCIERA ATLANTICA DEL DECENNALE



La Reale Società Geografica ha avuto l'incarico di trasmettere i comunicati ufficiali radiofonici della Crociera Atlantica del Decennale: ciò che è stato fatto, ogni giorno di volo, via via che giungevano le notizie sulla tappa dal Comando della Seconda Squadra Atlantica.

Per ogni Tappa della Crociera il Presidente della Reale Società Geografica ha tenuto una breve conversazione alla radio, per un primo sommario commento della transvolata. Tali commenti sono stati qui di seguito riuniti.

I TAPPA: 1° luglio 1933-XI.

Orbetello-Amsterdam.

(Conversazione tenuta il 1° luglio alle ore 19.30')

Stamane alle ore 5,39' la squadra aerea al comando diretto del Ministro dell'Aeronautica generale Balbo s'è levata a volo dall'ancoraggio di Orbetello per la prima tappa della Crociera Atlantica del Decennale.

La squadra ha assunto una formazione speciale di crociera. Essa si ripartisce in otto squadriglie di tre apparecchi ciascuna, riunite agli ordini diretti del Comandante della squadra, il quale è coadiuvato dal capo di Stato Maggiore generale Pellegrini, e dal sotto capo, ten. colonnello Longo.

La formazione di volo è in colonna di squadriglie; e queste si susseguono a triangolo, col vertice innanzi. Precedono le due squadriglie *nera*; cosiddette perchè gli apparecchi della prima squadriglia sono contrassegnati da una, due o tre stelle nere, e quelli della seconda da una, due o tre dischi pure neri.

L'apparecchio di punta della prima squadriglia e della intera formazione è pilotato dal ministro Balbo; gli altri due dai capitani Biseo e Questa. L'apparecchio di punta della seconda squadriglia è pilotato dal generale Pellegrini; gli altri due dai capitani Borghetti e Miglia.

Seguono le squadriglie *rosse*, con gli stessi contrassegni delle precedenti, ma in colore rosso. La terza squadriglia è comandata dal capitano Nannini; gli altri due apparecchi sono pilotati dai capitani Rovis e Lippi. La quarta squadriglia è comandata dal capitano Baldini; gli altri due apparecchi sono pilotati dai capitani Teucci e Leone.

Seguono, nella colonna, le squadriglie *bianche*, con contrassegni bianchi. Comanda la quinta squadriglia il capitano Giordano; i due altri apparecchi sono pilotati dai capitani Vercelloni e Napoli. La sesta squadriglia è comandata dal capitano Recagno; i capitani Abbriata e Gallo pilotano gli altri due apparecchi.

Chiudono la colonna le squadriglie *verdi* con contrassegni di questo colore. La settima squadriglia è comandata dal capitano Biani; i capitani Aramu e Ranieri pilotano gli altri due apparecchi. Il ten. colonnello Longo comanda la ottava squadriglia; nella quale gli altri due apparecchi sono pilotati dai capitani Calò e Cannistracci.

La formazione della squadra è completata da un venticinquesimo apparecchio destinato a seguire il volo sino alla tappa di Reykjavik in Islanda.

Dopo una rapida evoluzione sul cielo di Orbetello per prender quota, la squadra aerea, in formazione perfetta, ha puntato su Genova. Essa ha sorvolato, dopo un'ottantina di chilometri, il promontorio di Piombino; poi, lasciandosi l'isola della Gorgona sulla sinistra e le foci dell'Arno sulla destra, è passata alta sul cielo di Genova alle ore 7 e un quarto.

Dalla Superba, la Squadra ha diretto verso la pianura padana sorvolando il passo dei Giovi, tra montagne di altezza di poco superiore ai mille metri. Alle 8,5' sorvolava Milano e, seguendo il lago di Como prendeva quota per affrontare il passo dello Spluga. È questo alto 2117 metri ed ha, tanto a sinistra che a destra, montagne come l'Adula ed il Pizzo Platta, che raggiungono i 3400 metri di altitudine.

Sino allora il cielo era stato sereno e sgombro di nubi; ma la lunga e pericolosa traversata del gigantesco massiccio alpino ha dovuto effettuarsi alla bussola, perchè le montagne erano letteralmente coperte di nubi. Dopo solo mezz'ora dal passaggio su Milano, alle ore 8,35', la Squadra già sorvolava Thusis nella vallata del Reno Posteriore; quindi seguiva il corso del Reno superiore fino a Ragaz, e di qui, piegando verso ponente, per il solco dei laghi di Wallen e di Zurigo, sorvolava questa città alle ore 9,22'.

Da Zurigo, ritrovato il corso del Reno alla confluenza con l'Aare, la Squadra sorvolava la vallata fin sopra Basilea; e poteva quindi seguire il lungo e tortuoso corso del grande fiume, che ne segnava l'ulteriore itinerario. Essa ha incontrato atmosfera assai agitata e nubi basse con qualche piovasco. Ciò

nonostante, in perfetta ordinanza, i venticinque apparecchi italiani si sono affacciati su Nijkerk nell'ansa più meridionale dello Zuiderzee a mezzogiorno.

Seguendo infine la sponda meridionale dell'immensa laguna olandese, la Squadra ha potuto ammarare allo scalo previsto, dinanzi alla diga foranea di Amsterdam, alle ore 12,40', (11,40' dell'ora locale).

Nella manovra d'amaraggio, per cause non ancora chiarite, l'apparecchio del comandante della quarta squadriglia rossa, capitano Baldini, ha capottato. Dell'equipaggio, il capitano stesso e gli altri componenti non hanno riportato che lievi escoriazioni guaribili dai tre ai cinque giorni; soltanto il sergente motorista Ugo Quintavalle è deceduto.

A malgrado di questo doloroso ma non raro incidente d'amaraggio, la prima tappa della Crociera Atlantica del Decennale, deve considerarsi come un magnifico successo degli uomini e delle macchine. 1450 chilometri di terraferma con un massiccio montano fra i più elevati della terra e coperto di dense nubi, sono stati superati in meno di 7 ore da ben 25 apparecchi in formazione di squadra senza il minimo inconveniente di volo. La velocità oraria media è stata di circa 210 chilometri.

Questo primo superbo sforzo lascia bene sperare dell'arduo seguito della Crociera Italiana.

II TAPPA: 2 luglio 1933-XI.

Amsterdam-Londonderry

(Conversazione tenuta il 2 luglio alle ore 19.30').

Stamane, alle ore 7 circa del tempo locale, con quella regolarità militare che è prova incontestabile di forza e di disciplina, la Seconda Squadra Atlantica si è levata in volo dall'ancoraggio di Het IJ di fronte ad Amsterdam, nella consueta formazione di colonna di squadriglia, al completo. In seguito all'incidente di ammaraggio di ieri, l'apparecchio del capitano Baldini è stato sostituito, nella formazione, dal venticinquesimo apparecchio di riserva, che è ora pilotato dal capitano Trimboli. Ha assunto il comando della quarta squadriglia (*rossa*) il capitano Teucci.

La prima squadriglia, con alla testa l'apparecchio del generale Balbo, ha decollato alle ore 7,10' e successivamente le altre squadriglie ad intervalli causa l'ingombro del traffico marittimo, che sin dalle prime ore del mattino, si svolge intensamente in quel limitato specchio d'acqua.

All'ora del decollo, il tempo ha incominciato ad alterarsi. La volta delle nubi era scesa al disotto dei 200 metri e, di tanto in tanto, pioveva. Sicchè, facendo rotta per ovest-nord-ovest e seguendo a un dipresso il corso dello Ship-Canal, la squadra ha dovuto tenersi all'altezza di appena 30 metri sul suolo per sorvolare la penisola dell'Olanda Settentrionale, alla sua base, superando quel breve tratto di terre basse tagliate da canali e cosparse di paludi, e giungendo, dopo 32 chilometri, sul piccolo porto olandese di Jimuiden.

Di qui, la Squadra ha fatto rotta per nord-ovest attraverso la parte meridionale del Mare del Nord, dirigendo su Newcastle alla foce della Tyne, nell'Inghilterra settentrionale.

Ma la prima ora di volo sul mare è stata disturbata da nubi che scendevano sino all'acqua, da pioggia e da banchi di nebbia. Gli apparecchi hanno così dovuto volare a fior d'acqua. Nella seconda ora di volo, gli apparecchi hanno trovato invece tempo stupendo - cielo azzurro e mare calmo - con soltanto un po' di foschia.

Per oltre 350 chilometri, gli apparecchi hanno navigato tra cielo e mare, prima di avvistare, a una trentina di chilometri sulla loro sinistra, il promontorio di Flamborough Head colla bianca torre circolare del faro, non lungi dalla cittadina di Bridlington.

Da Flamborough a Newcastle la rotta si è avvicinata gradatamente alla costa orientale inglese, che si presenta a pareti rocciose, sino a raggiungere, dopo altri 130 chilometri di volo, la foce della Tyne; a una quindicina di chilometri dalla quale, entro terra, sorge la città di Newcastle, capoluogo del Northumberland.

Nel frattempo, la foschia s'intensificava, sino a divenire nebbia folla sulla Scozia, sul Canale del Nord e sull'Irlanda, per tutta la seconda parte della tappa.

Dalla foce della Tyne la rotta ha proseguito ancora per 150 chilometri, sino al piccolo porto di Dumbarton, sempre lungo la costa che, in questo tratto, si presenta come una catena di colline basse con qualche parete rocciosa e pochi porti riparati. Da Dumbarton, navigando per ovest, la Squadra ha sorvolato il basso promontorio che segna il lato meridionale del Firth of Forth, giungendo, dopo un'altra quindicina di chilometri, nel cielo di Edimburgo, capitale della Scozia.

Continuando in direzione generale di ovest, la Squadra ha seguito approssimativamente il corso del canale che congiunge il Firth of Forth col Firth of Clyde, sulla costa scozzese di ponente, e, a una trentina di chilometri da Edimburgo, ha sorvolato la imponente città di Glasgow, centro industriale e commerciale della Scozia: città di oltre un milione di abitanti, con importanti cantieri navali e un ampio porto di capaci fondali sulla Clyde e con 15 chilometri di estensione di banchine.

A partire da Glasgow, la Squadra ha governato attraverso la nebbia per ovest sud-ovest in direzione dell'entrata del Lough Foyle, la profonda e capace baia, in fondo alla quale sorge la città di Londonderry.

Superata, dunque, la zona di terra pianeggiante e cosparsa di laghi che si stende a ponente di Glasgow per una cinquantina di chilometri, sempre in mezzo a fitta nebbia, gli apparecchi italiani sono sboccati sulla riva orientale del Firth of Clyde, che hanno attraversato diagonalmente per sorvolare l'isola scozzese di Arran: isola a profilo montagnoso con vette che non oltrepassano i 900 metri d'altitudine. Superato quindi il Kilbrannan, braccio di mare di pochi chilometri di larghezza, è stata sorvolata la penisola del Kintyre per un tratto di circa 15 chilometri.

Da questo punto, la Squadra ha iniziato la transvolata del Canale del Nord che separa la Scozia dall'Irlanda, percorrendo un tratto di circa 85 chilometri di mare aperto, a metà del quale è passata pel traverso a sinistra dell'isola di Rathlin, tavolato alto 150 metri con coste scendenti a picco sul mare.

Dall'isola di Rathlin la Squadra Atlantica ha seguito la costa irlandese tenendosene a una distanza media di 9 chilometri, sino ad imboccare la baia del Lough Foyle. Nell'ansa più meridionale di questa, a pochi chilometri da Londonderry, la più occidentale delle città dell'Ulster, i ventiquattro apparecchi italiani hanno ammarato in perfetto ordine alle ore 12.30' del tempo locale; mentre sulla baia si disperdevano le formazioni nebbiose che vi si erano formate e addensate qualche ora prima dell'arrivo.

Gli oltre mille chilometri di questa seconda tappa, percorsi quasi interamente in condizioni atmosferiche avverse, or tra nubi basse e raffiche di pioggia e di vento, or tra spessi e vasti banchi nebbiosi, sono stati brillantemente coperti dalla intera Squadra in 4 ore e tre quarti, alla velocità media oraria di 220 chilometri.

Così, questa seconda, non lunga, ma dura tappa, ha costituito un severo collaudo del funzionamento dei delicati congegni di collegamento, ed una prova decisiva del perfetto affiatamento raggiunto dalla Squadra aerea in navigazione.

Ed ora, dinanzi alla nostra Squadra s'apre l'immenso oceano, colla sua vastità, coi suoi rischi, col suo impareggiabile fascino.

III TAPPA: 5 luglio 1933-XI.

Londonderry=Reykjavik.

(Conversazione tenuta il 5 luglio alle ore 21.15').

Oggi, dopo aver ricevuto più rassicuranti notizie delle condizioni atmosferiche nell'estremo Atlantico settentrionale, il generale Balbo ha dato l'ordine di partenza alla Squadra aerea. I ventiquattro apparecchi si sono levati a volo nel cielo di Londonderry alle ore 12.15' del tempo locale, corrispondenti alle nostre 13.15'.

Nella consueta formazione di crociera, la Squadra ha ridisceso il Lough Foyle e, dopo una quindicina di chilometri, doppiato l'Inishowen Head, ha fatto rotta sulle isole islandesi di Westmannoerne, per 320°, e cioè per nord-ovest 5° di nord.

La oculata prudenza nella valutazione delle informazioni meteorologiche per decidere dei movimenti della Squadra fa parte di quel mirabile complesso di provvidenze, che è la parte meno visibile e meno brillante, ma indubbiamente più utile e più seria, di questa meditata impresa.

È giustificabile che l'ansia degli spettatori, specialmente di quelli italiani, affretti col desiderio la marcia dei nostri apparecchi. Ma sarebbe grave errore l'attribuire a questa Crociera la caratteristiche del « raid » d'un apparecchio isolato, o di una gara di velocità, o soltanto di un esercizio sportivo.

Siamo qui di fronte a tutt'altra, e a ben altra cosa. Qui si tratta della crociera di una potente squadra aerea in navigazione tra due Continenti. Si tratta di una grande esercitazione, destinata all'istruzione ed al perfezionamento del personale navigante, ed insieme al collaudo dei più moderni e perfezionati apparecchi idro delle nostre forze aeree. Potrà trattarsi, tutt'al più, di

un rigoroso e probante esperimento sulla percorribilità di certe rotte aeree tra l'Europa e il Nord-America e viceversa; il quale ci dirà se, allo stato odierno delle costruzioni aeronautiche, sia prevedibile la possibilità di linee aeree normali tra i due continenti, o se non convenga attendere ulteriori perfezionamenti degli apparecchi e dei motori.

La navigazione aerea ha, come ben sapete, parecchi punti di contatto con quella marittima. Ora, supponete che voi sapeste oggi che una nostra squadra navale sta facendo, per esempio, il giro del mondo per un viaggio di istruzione degli Stati Maggiori e degli equipaggi. Ebbene, il telegrafo vi apprenderebbe con grande tranquillità che la squadra ha fatto scalo per esempio alle Baleari, a Casablanca, a Dakar; oppure a Rio de Janeiro, a Montevideo, a Buenos-Aires, a Valparaiso; e voi trovereste naturalissimo che la nostra squadra visiti, per ragioni puramente politiche e di convenienza internazionale, i porti più importanti di Nazioni amiche o di terre nelle quali vivano in gran numero nostri connazionali. E nessuno di voi si meraviglierebbe se quella squadra facesse una non prevista sosta di una settimana all'ancoraggio nel Rio della Plata, se avesse avuto notizia dello scatenarsi di un ciclone nella regione del Capo Horn...

Orbene, la Seconda Squadra Atlantica in crociera nei mari settentrionali, per motivi di istruzione e di grande sperimentazione, si comporta naturalmente in modo analogo. Il Comando, non *può*, ma *deve* preoccuparsi di assicurare agli equipaggi e agli apparecchi le migliori possibili condizioni di navigazione e la maggior sicurezza compatibile colle difficoltà e le avversità intrinseche dell'itinerario. Comunque, posso certamente assicurarvi questo: che quelle ore e quelle giornate di sosta impreveduta pesano assai più sul sistema nervoso di quella magnifica centuria, che non su quello di noi che, attendendo pacificamente ai nostri normali compiti quotidiani, non abbiamo altra ansia che di attendere le sospirate notizie della loro impresa!

Sta di fatto, dunque, che oggi una squadra aerea italiana sta compiendo una crociera d'istruzione e d'addestramento nell'Atlantico settentrionale. È la seconda del genere; perchè quella di due anni fa, tra l'Italia e il Brasile, aveva lo stesso carattere. Ma queste crociere italiane sono le prime che si effettuino nel mondo. L'esempio non tarderà ad essere seguito; e, tra qualche anno, sarà normale che le flotte aeree delle grandi Potenze mondiali, quando sieno riuscite a formarsi delle squadre altrettanto omogenee ed altrettanto allenate, facciano a queste compiere analoghe crociere. Ed allora, occorreranno certo molte meno parole per chiarire al pubblico i caratteri e il significato di simili esercitazioni.

Ma, oggi, consentitemi ancora di intrattenervi succintamente delle principali caratteristiche degli idrovolanti italiani che compongono la Seconda Squadra Atlantica; cioè degli idrovolanti S 55 della « S.I.A.I. » (Società Idrovolanti Alta Italia) ideati dall'ing. Marchetti; analoghi, dunque, a quelli che furono già impiegati nella Prima Crociera Atlantica due anni fa.

Il tipo attuale, che porta la denominazione di S 55 X, è la risultante di una lunga e gloriosa esperienza, che ha dato luogo a perfezionamenti e modificazioni tali, che oggi ne fanno l'idrovolante più perfetto del mondo.

È un apparecchio tipicamente, perfettamente, interamente italiano. E però, mi sembra quasi superfluo rammentare, ad ascoltatori italiani, che si tratta di un monoplano bimotore in legno con motori a tandem sovrapposti alle ali e due scafi laterali.

In confronto all'idrovolante tipo S. 55 normale della Prima Crociera Atlantica, l'S. 55 X è un apparecchio più veloce, di maggiore autonomia, più robusto e più fine. Sicchè il suo costruttore, ing. Marchetti, bene ha potuto dire che esso «sceverato di ogni superfluo accessorio, rinforzato ed affinato, è tutto muscolo, è tutta potenza, tutta velocità, come un atleta olimpionico».

Questo risultato è stato raggiunto mercè un lungo, paziente, metodico, tenace ed oscuro lavoro, che ha richiesto migliaia di voli sperimentali. Per le eliche, per i motori, per i radiatori, per i serbatoi e per i vari numerosi strumenti sono state necessarie laboriose e numerosissime prove.

Le eliche adottate, che sono di metallo a tre pale, di costruzione «SIAI», sono il risultato della scelta fra ottantotto combinazioni di eliche sperimentate. Il radiatore, pure di tipo «SIAI» applicato tanto nel cavalletto motore come nella parte anteriore degli scafi, è stato scelto fra diciotto tipi di radiatori sperimentati sia al banco che in volo.

I due scafi contengono complessivamente undici serbatoi, dei quali otto capaci di 50 ettolitri di carburante, due di riserva per 120 litri d'olio, uno di riserva per 60 litri d'acqua. Nei climi polari, il riscaldamento dell'acqua e dell'olio è ottenuto a mezzo di stufe catalittiche (a combustione di benzina senza fiamma).

Le caratteristiche generali dell'apparecchio non sono sensibilmente mutate da quelle dell'S. 55 normale; e cioè apertura d'ali di 24 metri, lunghezza 16 metri, altezza 5 metri, superficie portante 93 m², peso a vuoto 5 tonnellate e 750 chilogrammi.

Le caratteristiche di volo danno una velocità massima di 280 chilometri e una velocità di crociera di 220 chilometri orari; un carico utile massimo di 5 tonnellate; un consumo di un chilogrammo-chilometro; un'autonomia massima di 4.500 chilometri; una autonomia media, relativa al carico di crociera, di 3600 chilometri; una salita a 1000 metri in 4 minuti e 24 secondi, una salita a 4000 metri in 26 minuti e 18 secondi.

I motori sono due «Asso 750» della Isotta-Fraschini a 18 cilindri a W, con 6 carburatori; una cilindrata totale di 47 litri; 1.900 giri al regime massimo, e 1.750 giri al regime normale.

La cabina di pilotaggio e di comando dell'apparecchio contiene ben 30 strumenti, accuratamente scelti, provati e verificati ripetutamente, e collocati a bordo nel modo più razionale per servire: al controllo dei motori, alla condotta in volo, al controllo della navigazione. Parecchi di tali strumenti sono doppi, e cioè disposti tanto sul lato sinistro quanto sul lato destro del cruscotto — o, per intenderci più facilmente, del quadro di segnalazione che li contiene — per permetterne la facile consultazione così da parte del pilota di sinistra come del pilota di destra.

Confesso che, quando mi sono seduto per la prima volta in un seggiolino da pilota di uno degli apparecchi ancorati ad Orbetello e mi sono trovato di

fronte il quadro sovraccarico di tutti gli strumenti, ho provato un senso di smarrimento; e mi son chiesto come fosse possibile, in volo, colla responsabilità della guida dell'apparecchio, aver occhio a tutti quegli strumenti e rendersi conto di tutte quelle svariate segnalazioni... quando una lancetta che si muove troppo rapidamente, un orizzonte che oscilla, un livello che precipita, delle cifre luminose che si susseguono con frequenza, possono essere l'allarme silenzioso di un pericolo mortale, di una catastrofe imminente!

Ma poi, se ci si indugia un po', se si ascoltano le pacate spiegazioni di un pilota, di uno di quei piloti, di quei giovani dalla fronte prematuramente corrugata e dallo sguardo chiaro e profondo, via via il complicato congegno degli strumenti si fa lucido allo spirito e relativamente semplice.

Ecco qui, sul fianco, gli strumenti più noti, quelli che servono al controllo dei motori: contagiri, termometri per l'acqua e per l'olio, indicatori di pressione, manometro, indicatori di livello: si sa che cosa sono, e il funzionamento è noto, e la lettura semplice.

Ecco qui, al centro, gli strumenti per la condotta in volo: strumenti indispensabili in questi apparecchi che dovranno affrontare le lunghe traversate oceaniche e i vasti banchi di nebbia, e per questi piloti che dovranno volare « alla cieca » come già han fatto sabato scorso nella transvolata delle Alpi e domenica, nella transvolata della Scozia occidentale e del Canale del Nord, e certamente anche, oggi stesso, nella seconda e più dura parte della tappa.

C'è il complesso ottico Nistri-Biseo che segnala le variazioni di direzione di rotta e di assesto dell'apparecchio, non col solito delicato sistema di leve, ingranaggi e lancette, ma riportandole otticamente su di un vetro opaco, amplificate da un sistema di prismi. Ci sono inoltre sbandometri, orizzonti artificiali, indicatori di direzione, indicatori di velocità.

Ecco, infine, gli strumenti per il controllo della navigazione: bussole perfezionatissime, radio-goniometro, sestante aereo, cronometri, colle relative tabelle per il calcolo dei rilevamenti astronomici. E, fra tutti i delicati e modernissimi congegni che ho indicati, c'è un solo strumento di invenzione e di fabbricazione straniere: l'orizzonte artificiale « Sperry »: tutti gli altri sono italiani.

L'S. 55 X è attrezzato per modo che calcoli e carteggio per la navigazione possono essere agevolmente compiuti nello scafo di sinistra; dove si trovano le carte delle regioni sulle quali si svolge la Crociera, le tabelle per il calcolo della retta d'altezza, righe, parallele, rapportatori, regoli calcolatori, cronometri e un sommatore delle ore di volo. Ogni apparecchio possiede un ampio ed accuratissimo « Portolano aereo » espressamente compilato dall'Ufficio R. della Scuola di navigazione aerea d'alto mare.

Nello stesso scafo di sinistra, è ricavato il posto per il radiotelegrafista, che compie anche le funzioni pratiche di radiogoniometrista, trasmettendo i dati al pilota per mezzo di un ripetitore. L'apparato radio-telegrafico, felicissima applicazione di un distinto ufficiale tecnico della nostra Aeronautica, può trasmettere e ricevere su onde corte, medie e lunghe, a volontà dell'operatore, ed è tutto compreso in un minuscolo armadietto, di facilissimo uso, vero gioiello della scienza e della industria radiotelegrafica.

Ogni S 55 X possiede, in proporzioni ridotte, l'attrezzatura marinaresca di una nave, con gaffe, ramponi, imbrago per rimorchio, ancore, un battellino

pneumatico capace di quattro persone, e speciali scafandri che, per gli equipaggi di idrovolante, dovrebbero rappresentare, press'a poco, quel che, per gli equipaggi di aeroplano, rappresenta il paracadute; giacchè l'idrovolante è destinato ad ormeggiarsi sul mare e ad affrontarne eventualmente anche lo stato tempestoso.

Queste le principali caratteristiche schematiche dei magnifici apparecchi, ai quali è oggi affidato il duro e arduo compito della Seconda Crociera Atlantica.

Questi apparecchi hanno dato, oggi stesso, una nuova evidente prova della loro solidità e della loro potenza. Precisamente due ore fa, alle ore 17,15' del tempo locale, e cioè alle nostre 19,15', i nostri ventiquattro idrovolanti hanno regolarmente e felicemente ammarato nella rada di Reykjavik.

La prima parte della navigazione s'è svolta con tempo ottimo. Poco dopo le 14, la Squadra radiotelegrafava che tutto procedeva bene e la navigazione era normale. Ma, alle 15,40', un altro radiogramma era venuto a metterci alquanto in pensiero: la Squadra affrontava, in quel momento, un vasto e densissimo banco di nebbia; e abbiamo udito distintamente il generale Balbo dare l'ordine di diradare la formazione: l'ordine, che si dà appunto quando si sta per entrare nella nebbia e che conviene ormai governare « alla cieca ». E la Squadra si trovava allora di quasi 400 miglia lontana dalla mèta!....

Ebbene, a malgrado di ciò, i nostri superbi piloti e i nostri ottimi apparecchi hanno raggiunto la tappa artica, esattamente sei ore dopo la partenza; circa 1440 chilometri percorsi alla velocità di 240 chilometri all'ora, notevolmente superiore alla prevista velocità oraria di crociera.

Reykjavik, cittadina di poco meno di 30 mila abitanti, è la Capitale della Islanda: un'isola artica di 108 mila chilometri quadrati di superficie — che è quanto dire quattro volte la Sicilia — territorio di uno Stato sovrano e indipendente, legato alla Danimarca dalla persona del Monarca e dalla comune rappresentanza internazionale.

Da questo piccolo porto artico la nostra Squadra spiccherà il volo, più superbo e più rischioso, verso le prime terre del continente americano.

IV TAPPA: 12 luglio 1933-XI.

Reykjavik=Cartwright.

(Conversazione tenuta il 12 luglio alle ore 21.15').

Poco più di un'ora fa la Seconda Squadra Atlantica, superato l'Oceano, ha ammarato, al completo, sulle coste del Continente americano.

La più lunga e dura tappa della Crociera, all'andata, è felicemente compiuta.

Ma, prima di parlarvi delle fasi della memorabile tappa odierna, desidero farvi appunto osservare che una delle caratteristiche più notevoli di questa Crociera è l'organizzazione del servizio meteorologico e radiotelegrafico. Nell'Atlantico settentrionale non esistendo sicuri servizi meteorologici, il Comando della Crociera ha dovuto provvedere a un servizio diretto per assicurarsi notizie certe e frequenti circa lo stato del tempo e dell'atmosfera.

A tal uopo, sono stati istituiti *centri meteorologici* in Irlanda, in Islanda, in Groenlandia e nel Labrador; e, lungo le rotte atlantiche, sono state disposte *stazioni meteorologiche* per mezzo di due nostri sommergibili e di alcune baleniere inglesi noleggiate. Tanto i centri come le stazioni, sono diretti da geofisici italiani di provata esperienza, muniti degli strumenti adatti per le osservazioni e coadiuvati da nostri radiotelegrafisti. Le stazioni comunicano coi centri e questi col Comando della Crociera.

A integrare questo servizio diretto, la Crociera usufruisce anche dei dati raccolti dalle stazioni dell'« Anno polare », organizzazione internazionale che ha consentito a prolungare il proprio periodo di funzionamento sino al termine della Crociera. Mentre il servizio radiotelegrafico diretto sarà integrato, sul Continente americano, dalla *International Telegraph and Telephon Co.* di Nuova York, che ha gentilmente messo a disposizione la vasta rete di comunicazioni radiotelegrafiche, telegrafiche e telefoniche della propria organizzazione.

Questo ho desiderato dire per dimostrare quanto poco campo sia stato lasciato al caso, al rischio, all'imprevedibile nell'organizzazione complessa di questa impresa, nella quale taluno, che non avesse approfondito lo studio dei particolari della preparazione, avrebbe potuto anche vedere soltanto una pericolosa e dispendiosa avventura. Si può dire invece, e si deve orgogliosamente affermare, che tutto quanto era umanamente possibile prevedere e provvedere, allo stato dei nostri mezzi materiali e delle nostre conoscenze scientifiche, è stato previsto e provveduto per ridurre al minimo l'alea e il rischio, naturalmente indissociabili da una impresa di tal genere.

Ma è chiaro che eccellenza di materiali, potenza di macchine, copia di previdenze e di provvidenze non avrebbero giustificato la speranza del successo, senza una parallela adeguata preparazione del materiale uomo. Tale preparazione è stata fatta nel modo più severo e più completo dalla « Scuola di navigazione aerea d'alto mare » di Orbetello.

La Scuola funziona da una quarantina di mesi e, soltanto un anno dopo l'apertura, gli allievi parteciparono alla Prima Crociera Atlantica. Questa impresa, oltre a dimostrare la perfezione del metodo di insegnamento della Scuola, impose anche alla Scuola stessa lo studio e la risoluzione di problemi tecnici che la grande prova aveva nettamente posti e precisati: modifiche agli organi delle macchine che si erano dimostrati deficienti, maggiore affinamento degli apparecchi, maggiore potenza e sicurezza di funzionamento dei motori, maggiore economia di consumi, maggior sicurezza delle installazioni al servizio dell'apparecchio e del motore, necessità di più sicure e lontane comunicazioni tra gli apparecchi e le stazioni a terra, miglior controllo del volo in generale e, in particolare, miglior controllo della navigazione.

Tutti questi problemi sono stati affrontati e risolti in due anni dalla Scuola di Orbetello: colla stretta ed efficace collaborazione degli allievi, che ne hanno seguito giorno per giorno la definizione ed hanno cooperato alla soluzione con le numerose prove eseguite. Tutto ciò, pur seguendo i corsi teorici di matematica, fisica, aerodinamica, motori, ecc. e pur dedicandosi a continue esercitazioni pratiche di volo individuale e collettivo, di decollaggio e ammaraggio a pieno carico, di volo alla bussola, di navigazione astronomica, di navigazione radio-goniometrica, per assuefarsi alla più disciplinata e scientifica navigazione in formazione.

La necessità specifica di preparare piloti ed equipaggi alla Seconda Crociera Atlantica ha imposto una preparazione al volo strumentale che si può affermare aver raggiunto la perfezione. Non esiste dispositivo necessario a tali voli che non sia stato attentamente studiato ed analizzato dai piloti per riconoscerne la utilità e la convenienza d'impiego. Alcuni allievi sono stati anche inviati a studiare ed esaminare strumenti e metodi adottati dalle Aeronautiche di altri Paesi, nei quali, per la frequenza delle nebbie, i voli strumentali sono necessariamente più frequenti e consuetudinari.

Gran parte delle esercitazioni di volo eseguite ad Orbetello, sia individuali che collettive, sono state esercitazioni di volo strumentale; e, quando le condizioni atmosferiche erano troppo favorevoli, si provvedeva ad occultare la visibilità esterna chiudendo tutte le cabine di pilotaggio con tendine....

Questi meticolosi e severi perfezionamenti di preparazione e di addestramento han valso a creare i superbi piloti della Seconda Crociera Atlantica; quei piloti che nella terza tappa, ad esempio, tra l'Irlanda e l'Islanda, ingolfatisi in un mare di nebbia quand'erano ancora a 400 miglia dalla meta, hanno navigato, per 150 chilometri, al di sopra delle nebbie e, per 200 altri, « alla cieca », e ciò nonostante, all'uscir dal mare di bambagia, si son trovati proprio sulla verticale di quelle isole Westmann, che erano il punto di riferimento e di passaggio, per così dire, obbligato, della lunghissima rotta, e che al magnifico Capo di quei piloti perfetti hanno ispirato soltanto una osservazione poetica: « *la loro vista dall'alto — ha esclamato il generale Balbo — è uno spettacolo di indimenticabile bellezza* »....

E non ha avvertito, evidentemente, che ben altro spettacolo di sovrana bellezza era offerto, in quel punto, ai poveri pescatori di merluzzi e cacciatori di foche di quegli isolotti, che vedevano uscir dai nubi, un apparecchio dopo l'altro, una squadriglia dopo l'altra, la più formidabile flotta che mai abbia solcato i cieli del mondo, da un centinaio d'ore appena partita dalle calde rive mediterranee per venirsi a posare leggermente ed elegantemente in una delle loro fredde e terse rade artiche.

Superato, dunque, il periodo di forte depressione e di persistente maltempo, che ha inferito in generale su tutta la regione groenlandese e ha tenuto immobilizzata per sei giorni la Squadra in rada di Reykjavik, il generale Balbo ha dato, nelle prime ore di stamane, l'ordine della partenza.

Gli apparecchi si sono levati in volo alle ore 6 del tempo locale, corrispondenti alle 8 della nostra ora. Girata, dopo 35 chilometri, la punta Skagi, essi hanno fatto rotta per 240°, cioè a dire per sud-ovest 15° di ovest: rotta che dovevano mantenere immutata sino all'arrivo a Cartwright sulla costa del Labrador.

« *Le prime due ore del viaggio sono state molto dure — ha telegrafato il generale Balbo — nessuna visibilità, cielo plumbeo con nubi sul mare. Siamo stati obbligati a navigare a pelo d'acqua, e spesso con navigazione « cieca ».*

« *Dalla terza alla quinta ora, il volo è stato un incubo. Abbiamo volato in una nebbia così densa da distinguere a malappena l'estremità delle ali degli apparecchi. Per sfuggire al pericolo della formazione di ghiaccio sulle ali, ci siamo tenuti a soli 100 metri di quota per non fare abbassare la temperatura* ».

A poco più che metà tappa e, precisamente, a 1207 chilometri dalla punta Skagi, la Squadra doveva passare pel traverso a dritta del Capo Farewell, estrema punta meridionale della gigantesca isola groenlandese. Era questo, indubbiamente, il tratto più pericoloso della lunga tappa. Qui la Groenlandia scende a contatto coll'Oceano, assottigliandosi e profilandosi tra due vasti canali marittimi, di caratteristiche prettamente artiche: lo stretto di Danimarca, che la separa dall'Islanda, e lo stretto di Davis, che la divide dalla Terra di Baffin e dai margini nord-orientali della vastissima penisola canadese del Labrador.

Le coste groenlandesi sono costituite dal margine di terreno montagnoso che separa dal mare il grande ghiacciaio interno: margine che, nella parte meridionale libera dai ghiacci, ha uno spessore medio di 50 chilometri, ed è intersecato da numerosi fiordi, taluni dei quali arrivano fino all'Inlandsis (ghiacciaio interno).

Tutta la costa è elevatissima. Varie montagne superano i 2000 metri, di altitudine; ed anche l'altitudine del ghiacciaio interno è di circa 2000 metri, con quei caratteristici picchi rocciosi che spuntano sul ghiaccio e che gli indigeni chiamano *nunataks*.

L'aspetto generale è molto selvaggio; e innumerevoli isole, isolotti e scogli si raggruppano lungo le coste e all'imboccatura dei fiordi. Per i due grandi canali fiancheggianti, l'Artide draga minacciosamente verso l'Oceano l'insidia delle sue tempeste e de' suoi ghiacci. Son questi del genere detto *field-ice*, o frammenti di banchisa, che costanti correnti polari trasportano verso sud, tra la Groenlandia e le Spitzbergen. Nello stretto di Davis, abbondano gli *icerbergs* isolati, talora d'altezza anche superiore ai 50 metri, e, sulle coste del Labrador, spesseggiano i *west-ice* provenienti dalla Baia di Baffin.

In questo vero « inferno bianco » la oculata previdenza del Comando della Crociera aveva voluto prevedere anche la eventualità di un ammaraggio intermedio, per spezzare la lunghezza della dura e rischiosa tappa atlantica. E, poichè sarebbe stato impossibile ricercarlo sulla impervia costa orientale groenlandese bloccata e insidiata dagli *ice-fields*, lo si era predisposto colla costituzione di una base a Julianehaab sulla costa occidentale, a circa 150 chilometri dal capo Farewell.

Julianehaab è uno dei centri di popolazione più importanti di quella immensa colonia danese, con 500 abitanti indigeni e una trentina di danesi. Un piccolo lago, di fondo roccioso e di fondali spesso insufficienti, con ingressi obbligati, vi offre un ammaraggio quanto mai precario e rischioso. Le notizie ricevute dagli Italiani, inviati colà per predisporvi la base eventuale, erano state assai sconsolanti.... Sicchè ricordo che ad Orbetello, avendo io definito Julianehaab come un ammaraggio di fortuna, uno di quegli allegri piloti m'aveva prontamente ribattuto: « Già! un ammaraggio di fortuna nel quale speriamo di aver la fortuna di non dover ammarare.... ».

Ringraziando il Cielo, non ve n'è proprio stato bisogno! Oggi, alle 17, abbiamo tirato un sospiro di soddisfazione quando ci hanno telegrafato che la Squadra era già a 1500 chilometri dall'Islanda e tutto procedeva bene... L'arcigno capo Farewell e l'inospite Julianehaab erano superati di più di 300 chilometri; il più brutto era passato!

Oramai, gli apparecchi italiani navigavano su mare grosso, sì, ma in un cielo quasi sereno. Poco dopo le 18, un altro radiogramma informava che la Squadra era a 300 chilometri dalle coste del Labrador. E, alle 19,55, la prima squadriglia — quella comandata direttamente dal Ministro — ammarava, con manovra elegante e sicura, dinanzi a Cartwright.

Cartwright è un misero villaggio, sulla sponda orientale di una profonda, ampia e tranquilla baia, la Sandwich Bay, che s'apre a un paio di centinaia di chilometri a nord dello stretto di Belle Isle, sbocco settentrionale del Golfo di San Lorenzo.

La formidabile tappa oceanica di oltre 2300 chilometri, percorsa in parte tra i nembi e le nebbie, e quasi sempre con vento contrario che ha ostacolato la marcia degli apparecchi, è stata coperta in poco men di dodici ore, alla velocità media oraria di 200 chilometri.

V E VI TAPPA: 13-14 luglio 1933-XI.

Cartwright-Shediac-Montreal.

(Conversazione tenuta il 14 luglio alle ore 20.15').

Queste due tappe avrebbero potuto, secondo il programma predisposto dal Comando della Crociera, essere riunite in una sola — tra Cartwright e Montreal — di poco più di 1700 chilometri, qualora la parte settentrionale del vastissimo Golfo del San Lorenzo fosse stata trovata, eccezionalmente, sgombrata dalle nebbie che, specialmente d'estate, si addensano e si mantengono lungamente sulle coste sud-orientali del Labrador e nell'estuario stesso del grande fiume canadese.

Ma — sia perchè le condizioni atmosferiche sieno state riscontrate avverse, sia che, subito dopo la lunghissima e durissima tappa del giorno precedente, il generale Balbo abbia voluto contenere in limiti più modesti il nuovo sforzo da richiedere agli apparecchi e agli uomini — il fatto è che ieri mattina alle ore 9.20' del tempo locale, corrispondenti alle 14.20' della nostra ora, la Seconda Squadra Atlantica s'è levata a volo sulla Sandwichbay, e ha fatto rotta per Shediac.

La rotta contorna l'estrema punta orientale della penisola del Labrador, traversa lo stretto di Belle Isle e segue tangenzialmente alla lunga costa dell'isola di Terranova, per 400 chilometri, sino al capo St. George.

Di qui, navigando per sud-ovest 14° di ovest, la Squadra ha traversato lo stretto di Caboto, sbocco meridionale del Golfo del San Lorenzo, sorvolando, dopo cento miglia, il gruppo delle Isole Magdalen. Quindi, sempre proseguendo colla stessa rotta, ha tagliato diagonalmente la parte meridionale del grande Golfo e, dopo un altro centinaio di miglia, ha sorvolato, nella sua parte occidentale, l'isola del Principe Edoardo. Infine, attraversato per una quarantina di chilometri lo stretto di Northumberland, ha ammarato in perfetta regola ed ordinanza nella baia di Shediac, alle ore 15,35' del tempo locale, pari alle 20,35' della nostra ora.

« È stato un ottimo volo! » — ha detto il generale Balbo, non appena sceso a terra nella cittadina canadese; ed infatti, a malgrado che gli appa-

recchi — al lasciar la costa di Terranova, al traverso del capo St. George, per sorvolare lo stretto di Caboto — abbian dovuto lottare con forte vento contrario, la intera tappa di circa 1200 chilometri è stata percorsa in 6 ore e un quarto, e cioè alla velocità media oraria di circa 200 chilometri.

Shediac è una cittadina di 3000 abitanti nella provincia canadese di New Brunswick. Quivi, effettuati prontamente i necessari rifornimenti, i nostri aviatori hanno pernottato; e stamane, alle ore 9,55' del tempo locale, pari alle 14,55' della nostra ora, si son levati a volo per la sesta tappa della Crociera.

Partita da Shediac, navigando sempre in direzione generale a 264° , e cioè per ovest 6° a sud-ovest, la Squadra ha sorvolato un breve tratto di terreno pianeggiante, sino a raggiungere la città di Moncton, situata in un'ansa del fiume Petitcodiac; ha risalito per alcuni chilometri questo corso d'acqua, e poi, superando un altro tratto pianeggiante di una novantina di chilometri, con elevazioni di scarsa entità e percorso da fiumiciattoli, ha tagliato il Grand Lake, lungo una trentina di chilometri, ma largo soltanto 6, per sorvolare dopo un'altra cinquantina di chilometri, il capoluogo della provincia del Nuovo Brunswick, Fredericton, città di circa 9000 abitanti e importante nodo ferroviario.

Sorvolando, quindi, una regione ricca di laghi, alcuni tagliati dalla rotta ed altri lasciati a poche miglia sulla dritta o sulla sinistra, la Squadra, procedendo sempre in direzione di ovest — che è la direzione quasi costante dell'intera tappa — ha traversato il confine tra la Provincia canadese di New Brunswick e lo Stato nord-americano del Maine.

Il territorio del Maine ha caratteristiche orografiche assai diverse da quelle della regione precedente. Il terreno è collinoso, ed alcune cime superano i mille metri: il M. Katahdin, a una quindicina di miglia a nord del lago di Millinocket, raggiunge quasi i 1600 metri d'altitudine.

A circa 160 chilometri da Fredericton, la Squadra ha navigato lungo le coste settentrionali del lago Millinocket e, dopo una cinquantina di chilometri, ha raggiunto il lago Moosehead; quindi, seguendo il fiume Moose, ha sorvolato una catena di colline di 600 metri d'altitudine che segnano il confine occidentale del Maine colla Provincia canadese di Québec.

A una quindicina di chilometri da quelle colline, i nostri apparecchi hanno sorvolato il lago e la cittadina di Megantic. Con circa 5000 abitanti ed un'attrezzatura sufficiente dal punto di vista portuale ed aeronautico, questa cittadina giace ad appena 200 chilometri, in linea d'aria, dal fiume San Lorenzo e da Montreal.

Quest'ultima parte della rotta è caratterizzata da una zona di terreno collinoso, che degrada lentamente verso la vallata del grande fiume, ed è coperto di laghi e corsi d'acqua. Così, dopo 35 chilometri da quello di Megantic, s'incontra il lago di Moffat; poi quello di Dudswell e di Watopeka; quindi, a 90 chilometri da Megantic, la rotta taglia la vallata del fiume St. Francis.

Lasciati sulla sinistra il lago di Brompton e il Roxton Pond, la Squadra ha sorvolato, dopo altri 90 chilometri, il monte vulcanico di St. Hilaire, sormontato da un caratteristico laghetto craterico.

Subito dopo, ha tagliato il fiume Richelieu, che convoglia al San Lorenzo le acque del grande Lago Champlain; e, 25 chilometri più oltre, ha ammarato a Montreal, nel letto stesso del San Lorenzo e dinanzi all'aeroporto-idroscalo della « Fairchild Aircraft », alle ore 14,18' del tempo locale, pari alle 19,18' della nostra ora.

Sita a circa 180 chilometri a est di Ottawa, capitale del Dominion del Canada, Montreal giace sulla riva sinistra del San Lorenzo, ai piedi di una collina. Fa parte della provincia di Québec, ed è la città più popolosa dell'intero Dominion, coi suoi 818.000 abitanti; è centro commerciale e industriale di prim'ordine.

La tappa Shediac-Montreal di 714 chilometri è stata coperta in 4 ore 23' alla velocità media oraria di 170 chilometri.

Circa 1350 chilometri separano ormai la nostra Squadra dall'ammarraggio di Chicago.

VII TAPPA: 15 luglio 1933-XI.

Montreal=Chicago.

(Conversazione tenuta il 16 luglio alle ore 12.50').

Questa notte, a mezzanotte, l'urlo di tutte le sirene della Capitale, accompagnato dai solenni rintocchi della campana del Campidoglio, ha annunciato ai Romani che la Seconda Squadra Atlantica aveva ammarato a Chicago.

La Squadra era partita da Montreal soltanto ieri alle ore 10,15' del tempo locale, pari alle 16,15' della nostra ora, perchè, nella mattinata, gli equipaggi atlantici avevano assistito alla inaugurazione del monumento eretto in quella grande città canadese alla memoria di Giovanni Caboto.

Era giusto e degno che, tra una tappa e l'altra del grande volo transcontinentale, la centuria degli Atlantici italiani si soffermasse qualche ora per recare il reverente e commosso saluto della Patria alla magnanima ombra di quel precursore.

Veneziano d'elezione, se non d'origine, al servizio del Re Enrico VII d'Inghilterra, Giovanni Caboto, comandante del *Matthew* — una navicella di 50 tonnellate, con 18 uomini d'equipaggio — dopo sei settimane di perigliosa navigazione nell'Atlantico settentrionale, toccò per primo le prime terre del Nord-America il 24 giugno del 1497, e ne prese possesso in nome del Re d'Inghilterra piantandovi però, accanto alla bandiera inglese, il gonfalone di San Marco.

Il 24 giugno del 1897, nel quarto centenario da quel primo sbarco, Inglesi ed Americani commemorarono l'ardito e sicuro navigatore, e nella sede della Società Geografica Canadese, ad Halifax, fu murata una lapide in memoria di chi « assicurò all'Inghilterra, sul Continente Americano, un diritto che lo spirito colonizzatore dei suoi figli mise più tardi a profitto. »

La tappa d'ieri, tra Montreal e Chicago, doveva svolgersi, per più che tre quarti del suo sviluppo, al di sopra di vie d'acqua, generalmente di notevole importanza; e, poichè questa è anche, in gran parte, una via usuale del traffico aereo civile americano, essa sorvola zone perfettamente attrezzate dal lato informazioni meteorologiche.

Decollati da Montreal, i nostri apparecchi hanno risalito il corso del San Lorenzo sino al Lago Ontario, per circa 285 chilometri. L'Ontario è il primo da levante, di quel gruppo di grandissimi laghi che, coprendo un'area totale di poco meno che 250.000 chilometri quadrati, formano, per quasi 2000 chilometri, frontiera tra il Canada e gli Stati Uniti.

La rotta della Squadra italiana avrebbe dovuto seguire press'a poco tale frontiera, attraversando diagonalmente l'Ontario, sorvolando le maestose ascate del Niagara e la città di Buffalo, per poi seguire la sponda meridionale del secondo grande lago, l'Erie, sino a Toledo, città dello Stato dell'Ohio, di 291.000 abitanti.

Senonchè, sboccata dalla vallata del San Lorenzo sull'Ontario, la Squadra ha incontrato sulla rotta prevista imponenti cumuli di nubi temporalesche.

Colla rapidità di decisione ch'è propria dei buoni navigatori, il generale Balbo ha deciso di sfruttare dell'alta velocità degli apparecchi per scivolare sul fronte della tempesta e, possibilmente, guadagnare più a ponente una regione di cielo più mite.

Così, la Squadra ha fatto rotta per ovest, sorvolando, per circa 300 chilometri, la vasta striscia di terre che separa il lago Ontario dal lago Huron, e, più precisamente, dalla Georgian Bay. Questa striscia di terra è disseminata di numerosi e vasti laghi, che avrebbero comunque potuto offrire buoni ammaraggi di fortuna.

Raggiunta, per tal modo, la sponda sud-orientale del Huron, la Squadra l'ha seguita in direzione sud; sorvolando quindi il lago St. Clair e la grande città di Detroit nello Stato di Michigan, con oltre un milione e mezzo di abitanti, per raggiungere di nuovo, su Toledo, la rotta prevista.

La profonda zona tempestosa era felicemente superata e la Squadra italiana incontrava sul cielo dell'Ohio le agili squadriglie dei caccia americani venuti a farle scorta d'onore.

Da Toledo al lago Michigan, sulla estrema curva sud-orientale del quale sorge la gigantesca metropoli di Chicago, coi suoi 3.376.000 abitanti, la rotta della Crociera ha seguito, press'a poco, il confine tra lo Stato del Michigan e gli Stati dell'Ohio e dell'Indiana. Cioè a dire che la Squadra, in quest'ultima parte della tappa, ha sorvolato, per 325 chilometri, un'ampia zona di terreno pianeggiante, a circa 400 metri d'altitudine sul livello del mare; terreno di natura morenica, cosparso di numerosi laghi e intersecato da numerosi fiumi e corsi d'acqua, sino a raggiungere la sponda del Michigan.

Traversato, per una sessantina di chilometri, l'estremo lembo meridionale del grande lago, poco dopo le ore 17 del tempo locale, pari alla nostra mezzanotte, gli apparecchi hanno potuto ammarare nel porto stesso di Chicago, nello specchio d'acqua racchiuso dalle dighe e nella zona a nord del Chicago,

Municipal Pier. Frattanto, volteggiando sapientemente nello spazio, i caccia americani formavano sul cielo del Michigan una parola: « *Italia* » !

La intera tappa, di circa 1400 chilometri, è stata percorsa in 6 ore, alla velocità media oraria di 230 chilometri.

Compiuto così, con questa settimana felice tappa, il grande viaggio — iniziato il 1° luglio da Orbetello, e sospeso soltanto due giorni a Londonderry e sei giorni a Reykiavik, in attesa di condizioni atmosferiche favorevoli — sembrerà opportuno riassumerne rapidamente i dati principali.

Il percorso totale è stato di circa 9500 chilometri; dei quali più che 3000 volati su terra ferma, e superando quel formidabile ostacolo che è il massiccio alpino, e quasi 6500 sull'oceano, sui mari e sui grandi laghi.

Quei 9500 chilometri sono stati percorsi in sette tappe con 46 ore e 15' effettivi di volo; e cioè a una velocità media oraria di 205 chilometri.

La Seconda Squadra Atlantica è giunta al termine della sua magnifica trasvolata transcontinentale al completo dei suoi 24 apparecchi con 103 uomini d'equipaggio.

Ciò significa che, oggi, l'Aeronautica militare italiana può contare sicuramente su 48 piloti capaci di assolvere un simile compito. Ma io desidero anche aggiungere tranquillamente che se ne troverebbero forse un numero più che doppio, fra quelli rimasti in Italia, pronti a fare altrettanto e, molto probabilmente, capaci di farlo.

Non so se l'andamento generale della Crociera possa sicuramente dimostrare che — allo stato attuale delle costruzioni aeronautiche, e sia pure prevedendo la sistemazione di un impianto permanente meteorologico e di segnalazioni così perfetto e complesso come quello che ha funzionato in questa quindicina — le comunicazioni aeree civili tra i due continenti sono possibili e consigliabili.

Ma so bene che, frattanto, la legittima impazienza del mondo può dirsi soddisfatta dei progressi compiuti e dei risultati raggiunti.

Da nove anni a questa parte, sulla rotta nord-atlantica seguita dalla Crociera del Decennale, si sono avuti complessivamente dodici tentativi di sorvolo; e il primo — giova ricordarlo — si dovette ad un pilota italiano, il Locatelli. Di quei dodici tentativi, cinque soli riuscirono; sette fallirono.

Si trattò, per undici volte, di tentativi di apparecchi isolati, fra i quali è giusto rammentare i tre felicemente riusciti, negli ultimi tre anni, dell'aviatore tedesco von Gronau. Una sol volta, nel 1924, si trattò di tre apparecchi americani; i quali, sebbene fossero appoggiati da 19 navi da guerra delle quali 3 dreadnought, e sebbene facessero scali alle Orcadi, a Reykiavik, a Yvigut in Groenlandia, nel Labrador e a Terranova, impiegarono cinquantacinque giorni per giungere da Londra a New-York.

Non si può dire, dunque, che non si sien fatti dei meravigliosi progressi, se oggi, in due sole settimane, una squadra di ben ventiquattro apparecchi ha potuto giungere da Orbetello a Chicago!

Ed ora, consentitemi anche una considerazione di natura un po'.... pedestre; ma che, per gente economa e di buon senso, come siamo noi Italiani, ha pure il suo valore! Intendo dire del costo effettivo di questa impresa.

Ebbene, sono in grado di assicurarvi che la spesa totale della Crociera — naturalmente compresa nel bilancio ordinario dell'Aeronautica — si aggirerà intorno ai sei milioni di lire: comprendendo in tale somma le indennità di missione e i viaggi del personale, il trasporto dei materiali, l'organizzazione delle tredici basi, il noleggio e il funzionamento delle sei baleniere meteorologiche, la prestazione straordinaria della nave *Alice*, nonché le indispensabili spese di rappresentanza all'estero.

Nei sei milioni che ho detto non son compresi, invece, nè il costo del carburante e dei lubrificanti — per l'ottima ragione che questi sono stati offerti gratuitamente nelle diverse basi dalle Ditte fornitrici — nè il prezzo degli apparecchi, perchè questi si debbono considerare come materiale di dotazione ordinaria della R. Aeronautica e, dopo la fine della Crociera, saranno ancora in piena efficienza. Giova tener presente, infatti, che gli apparecchi hanno una vita normale di oltre tremila ore di volo, e quasi altrettanto i motori, mentre la Crociera non inciderà sulla loro vita che per un'ottantina di ore di volo.

Di fronte a quella spesa di sei milioni, sta il guadagno che l'Amministrazione potrà realizzare dalla emissione dei francobolli speciali: guadagno, che oggi ammonta già a un milione e mezzo e che, alla fine dell'impresa, può prevedersi quasi raddoppiato.

Il costo vivo della Crociera si ridurrà così a poco più di tre milioni di lire. Spesa largamente ripagata dal prestigio acquisito dalla Nazione nel mondo, dal perfetto addestramento raggiunto dagli equipaggi e, naturalmente, dall'incremento della nostra industria aeronautica.

Mi basterà citare, a questo particolare proposito, il probante esempio delle conseguenze pratiche della Prima Crociera Atlantica.

Nel 1923, la nostra Aeronautica era in gran parte tributaria dell'estero, per la grande importazione di apparecchi e motori; vari tipi, inoltre, erano costruiti in Italia, ma su progettazione o licenza straniera.

Nel 1932 e nei primi mesi dell'anno in corso, sono stati perfezionati contratti, per l'ammontare di circa cento milioni di lire, per la costruzione nei cantieri italiani, per conto di altre Nazioni, di apparecchi, motori, materiali di ricambio, eccetera: creando quindi una rigogliosa corrente di esportazione verso tutte le parti del mondo.

L'aviazione è, di tutte le realizzazioni del Regime, quella più esclusivamente, più tipicamente fascista. A malgrado di molti generosi sforzi precedenti — che non si vogliono nè disconoscere nè dimenticare — si può ben dire ch'essa è veramente nata colla Marcia su Roma; ed infatti il suo decennale coincide, press'a poco, con quello della rinascita della Patria. Uscita dalla dura prova della lunga guerra, l'Italia aveva già cuore, muscoli e nervi, per volare; non le mancavano che le ali... Il Fascismo glielie ha date.

Ed ecco perchè voi avete udito — e avete compreso — che, per compiere la loro tappa più dura e rischiosa, gli avieri di Balbo han chiesto al loro Generale l'onore di vestire la camicia nera; e, sbarcati sulle gelide terre del Labrador, oltre il superato Oceano, essi hanno intonato un canto di letizia, di forza e di fede:

Giovinazza, giovinazza, primavera di bellezza.....

VIII TAPPA: 19 luglio 1933-XI.

Chicago=Nuova York.*(Conversazione tenuta il 19 luglio alle ore 21.15').*

Partita stamane da Chicago alle ore 6 del tempo locale, pari alle 13 della nostra ora, la Seconda Squadra Atlantica ha felicemente compiuto la ottava tappa della Crociera del Decennale, coll'ammarraggio della prima squadriglia nelle acque di New York venti minuti fa. Mentre parlo, le altre squadriglie stanno effettuando successivamente le manovre d'ammarraggio.

L'itinerario della prima metà di questa tappa odierna coincideva con quello della seconda metà della tappa precedente; poichè la Squadra doveva da Chicago ritornare verso est per raggiungere New York. Ma, questa volta, essa ha potuto effettivamente seguire l'itinerario prestabilito, dal quale il temporale l'aveva allontanata nell'ultima tappa dell'andata.

I nostri apparecchi hanno dunque riattraversato, per una sessantina di chilometri, l'estremo lembo meridionale del lago Michigan, ed hanno quindi sorvolato, per 325 chilometri, l'ampia zona di terreno che separa il Michigan dall'Erie sino a giungere sopra Toledo.

Di qui, la Squadra ha seguito a vista la sponda meridionale del lago Erie ed è passata su Cleveland, nello Stato dell'Ohio, grande città di oltre 900.000 abitanti e fornita di due idroscali che offrono buon ancoraggio e possibilità di rifornimento e di riparazioni.

Da Cleveland la rotta dirigeva su Buffalo, scostandosi al massimo di venticinque chilometri dalla sponda sud-orientale dell'Erie e passando, dopo 145 chilometri al traverso a dritta della città di Erie, nello Stato di Pennsylvania, con circa 116.000 abitanti e un idroscalo di ottimo ancoraggio. Dopo altri 120 chilometri, la Squadra sorvolava Buffalo, nello Stato di New York, città di 573.000 abitanti e provvista di idroscalo.

Da Buffalo, facendo rotta per nord e sorvolando le maestose cascate del Niagara, i nostri apparecchi hanno superato l'istmo di una quarantina di chilometri che separa i due laghi Erie e Ontario. Dirigendo verso est, hanno poi seguito alla vista la sponda meridionale dell'Ontario, passando, dopo 115 chilometri, al traverso a dritta della città e del porto di Rochester e, dopo altri 50 chilometri, giungendo su Oswego, altra città dello Stato di New York, con oltre 100.000 abitanti, costruita alla foce del fiume omonimo e fornita di un porto di notevole importanza.

Lasciato Oswego e l'Ontario, la Squadra ha fatto rotta per Albany sull'alto corso del fiume Hudson, sorvolando un'ampia regione di terreno collinoso di altitudini varianti fra i 300 e gli 800 metri. Dopo una quarantina di chilometri, ha raggiunto il lago Oneida del quale ha seguito, per 30 chilometri, la sponda settentrionale; ha superato una zona percorsa da piccoli fiumi e canali, per giungere sulla verticale di Utica, città di 100.000 abitanti, sul fiume Mohawh; ed ha seguito quindi la vallata di questo, per 140 chilometri, giungendo su Albany, città di 127.000 abitanti, capitale dello Stato di New York.

Dopo Albany, la Squadra ha seguito la vallata dell'Hudson, orientata da nord a sud, per 215 chilometri, sino a raggiungere New York. Il fiume Hudson rappresenta una via d'acqua di notevole importanza commerciale e il traffico vi è intenso. Esso è dovunque ammarabile, specialmente dall'altezza della città di Kingston sino alla foce e cioè per oltre 130 chilometri. Numerose e fiorenti città sorgono sulle sue rive, fra le quali le più importanti sono Hudson, Kingston, Newburg, e Yonkers.

Raggiunta New York, gli apparecchi italiani, piegando verso levante, hanno seguito a vista l'East River, l'ampio e tortuoso canale, che separa l'isola di Manhattan e la terra ferma, dalla Long Island, sulla estrema punta della quale sorge l'enorme quartiere di Brooklyn. Risalito infine il primo tratto dello stretto di Long Island, gli apparecchi hanno raggiunto la Manhasset bay dove hanno trovato ricovero nell'ancoraggio di Port Washington, che dista di una trentina di chilometri dal centro di New York.

Alle ore 21,18' la Squadra, al completo dei suoi 24 apparecchi, ha felicemente ammarato. Così questa ottava tappa della Crociera, per lo sviluppo totale di circa 1520 chilometri è stata percorsa in meno di 8 ore, e cioè alla velocità media oraria di circa 200 chilometri.

Non sarà forse superfluo ricordare che la baia di New York e il fiume Hudson furono scoperti da Giovanni da Verazzano nel 1524; sebbene la loro storia coloniale risalga soltanto agli inizi del secolo successivo, quando Enrico Hudson, al servizio della Compagnia Olandese delle Indie Orientali, comprese l'importanza commerciale della regione e ne propose l'occupazione.

Nel terzo lustro del decimosettimo secolo sorsero sull'estremità meridionale dell'isola di Manhattan le prime casupole dei mercanti olandesi e, dieci anni dopo, fu iniziata la costruzione della città di Nuova Amsterdam, che per 40 anni rimase in possesso dell'Olanda. Nel 1664 gli Inglesi se ne impadronirono e ne cambiarono il nome in quello di Nuova York.

Questa fu una delle città che gli Inglesi più tenacemente difesero contro gli Americani insorti nella guerra di indipendenza; e soltanto nel novembre del 1783 si rassegnarono ad abbandonarla.

Essa era allora una città di appena 100.000 abitanti. Un secolo dopo, ne contava 3 milioni e mezzo e, nel 1930, 7 milioni complessivamente nei centri di Manhattan, Bronx, Brooklyn, Queens e Richmond.

Ma l'immenso complesso urbano, che oggi può designarsi col nome della metropoli americana, comprende anche una serie di popolose città, ormai fuse insieme, allineate sulla riva destra dell'Hudson o sulle sponde della baia di Newark, nello Stato di New Jersey: quali Newark, Jersey City, Elisabeth, Hoboken, Bayonne, eccetera. Sicchè la « Grande New York » abbraccia oltre 10 milioni di abitanti, superando in popolazione ogni città del mondo.

Tale popolazione è in massima parte di recente immigrazione. Basti il dire che dei 7 milioni di abitanti che conta New York City, soltanto uno e mezzo è costituito di figli di cittadini americani nati essi stessi in America, mentre più di 5 milioni sono di individui nati in Europa o figli di immigrati europei. Gli Stati di New York e di New Jersey ospitano complessivamente 820.000 Italiani nati in Italia, in buona parte residenti nella « Grande Nuova York »:

sicchè non diceva cosa molto lontana dal vero quel sindaco di Nuova York, il quale si vantava, sia pur per celia, di essere a capo della più grande città italiana!

Nuova York è il primo porto, non degli Stati Uniti soltanto, ma del mondo; ed è il maggior centro industriale della Confederazione Nord-Americana. Ma, oltre alle innumeri officine, la metropoli vanta grandiose istituzioni culturali, magnifici teatri e biblioteche ricchissime, e possiede due fiorenti Università: di New York e di Columbia.

IX TAPPA: 25 luglio 1933-XI.

Nuova York-Shediac.

(Conversazione tenuta il 25 luglio alle ore 21.15').

Dopo i grandi e meritati trionfi di Washington e di Nuova York, dei quali il telegrafo ci ha dato ampie e commoventi notizie, la Seconda Squadra Atlantica si accinge ad un regolare volo di ritorno dal Continente Americano in Patria. Volo tutt'altro che privo di difficoltà, che saranno certamente affrontate con la prudenza e con la valentia sin qui dimostrate dal Comando e dagli equipaggi.

Per rendere quanto più breve possibile il percorso da compiersi su mare aperto, la Squadra deve naturalmente portarsi nel punto dell'America Settentrionale più vicino alle coste dell'Europa Occidentale; e cioè sulle coste orientali dell'isola di Terranova: zona, tuttavia, tutt'altro che favorevole dal punto di vista atmosferico, come quella che, nel bimestre luglio-agosto, ha una media di tre a cinque tempeste di vento al mese, e una nebulosità media di sette decimi di cielo coperto, con nubi che possono estendersi da poche centinaia di metri sul livello del mare anche ininterrottamente sino a 3 o 4 mila metri, e con nebbie degradanti dal 50% sulle coste di Terranova sino al 10% su quelle irlandesi.

Da Terranova, due rotte si aprono per la transvolata oceanica di ritorno: una che, piegando leggermente verso il nord, comporterebbe una sola tappa di circa 3200 chilometri tra le coste americane e quelle europee; l'altra che, piegando più assai verso il sud, comporterebbe una prima tappa di circa 2650 chilometri tra le coste americane e le Azzorre, ed una seconda tappa oceanica di poco meno di 1500 chilometri tra le Azzorre e le coste portoghesi.

Entrambe le rotte sono state studiate con la massima cura, e tutte due presentano, per diversi motivi, difficoltà non lievi per quella regolarità di esecuzione della Crociera che è il fine più desiderabile ed insieme il maggior vanto di questa impresa aerea.

Ancora una volta, la oculata e prudente scelta del Comando cadrà su quella delle due rotte che le condizioni atmosferiche generali consiglieranno; e, poichè le basi di entrambe le rotte sono perfettamente attrezzate e pronte, la scelta potrà essere fatta liberamente sino all'ultimo minuto, garantendo alla Squadra le più favorevoli e sicure condizioni di volo.

Frattanto, levatisi sul cielo di Nuova York stamane alle ore 9,1' del tempo locale, pari alle 15,1' della nostra ora, gli apparecchi italiani hanno compiuto la nona tappa della Crociera, raggiungendo la base canadese di Shediak; dove la prima squadriglia ha felicemente ammarato alle ore 15,56' pari alle nostre 20,56'.

Mentre parlo, le altre squadriglie stanno successivamente effettuando la manovra di ammaraggio.

Partita dall'ancoraggio di Port Washington, la Squadra ha percorso in tutta la sua lunghezza lo stretto di Long Island, seguendo la costa settentrionale della lunga isola, per circa 180 chilometri, sino alla sua estrema punta orientale. Essa è passata così al traverso a sinistra dei porti più importanti dello Stato del Connecticut: Bridge Port, con oltre 146.000 abitanti, New-Haven e New London.

Di qui, ha traversato, sorvolando l'isola Blok, il tratto di mare che separa Long Island dall'isola di Marthas Vineyard, per un centinaio di chilometri, sino a giungere sul Gay Head, che è il promontorio più sud-occidentale di quell'isola. Essa è così passata al traverso della città di Newport, sulle coste dello Stato di Rhode Island; il quale costituisce il più piccolo - se se ne eccettui il Distretto di Columbia - degli Stati Federati, ma quello relativamente più popolato. Sui suoi 3233 chilometri quadrati di superficie, si addensano infatti ben 687.497 abitanti: più che 212 per chilometro quadrato.

Dal promontorio di Gay Head, facendo rotta per nord-est, si sarebbe potuto puntare direttamente sulla estremità nord-orientale della Baia di Fundy, sorvolando, per circa 725 chilometri, il golfo del Maine e la Baia stessa. Ma era consigliabile invece, con un aumento di appena un centinaio di chilometri, di seguire la costa, per evitare le nebbie che frequentemente si addensano sul golfo.

È stata, dunque, questa seconda rotta che la Squadra ha seguito lungo le coste degli Stati del Massachussetts, del New Hampshire e del Maine, passando così, successivamente, pel traverso a sinistra delle spiagge, dei porti e delle città di Boston (con 781 mila abitanti, il terzo per importanza dei porti degli Stati Uniti), di Lynn, di Portsmouth e di Portland.

Entrata in quella lunga e profonda insenatura che è la Baia di Fundy, la Squadra ha seguito la costa della provincia canadese di New Brunswick, passando, alle ore 20 nostre, al traverso a sinistra del porto di St. John, che è il più importante centro commerciale di quella provincia, e raggiungendo, a capo Maringouin, l'estremità nord-orientale della baia. Quel capo segna l'entrata dell'estuario del fiume Petitcodiac. Su quello, i nostri apparecchi hanno cambiato rotta, puntando su Shediak.

Seguendo dapprima l'estuario del Petitcodiac, quindi il fiume Memramcook, e sorvolando infine una zona di basse terre, per un percorso complessivo di una sessantina di chilometri, essi hanno superato l'istmo che congiunge il continente alla penisola della Nuova Scozia, ed hanno felicemente ripreso i loro ancoraggi alla base di Shediak, che avevano lasciati undici giorni or sono per dirigere su Montreal e Chicago.

La tappa di oltre 1100 chilometri è stata percorsa in 5 ore e 55' alla velocità media oraria di circa 200 chilometri.

A Shediac, la Seconda Squadra Atlantica apparcchierà rapidamente per la tappa successiva, che dovrà portarla, come ho detto, sulla costa orientale dell'isola di Terranova. E non sarà inopportuno che io vi dica due parole dell'organizzazione di queste basi, delle quali siam venuti discorrendo, per chiarire come sia stato possibile, e relativamente facile, che la nostra grossa Squadra riprendesse rapidamente il volo, anche all'indomani di tappe lunghe e faticose: come, per esempio, il 13 luglio da Cartwright, dopo la dura transvolata oceanica dall'Islanda al Labrador. Ognuno intuisce quanta importanza abbia nella preparazione delle imprese aeree l'organizzazione delle basi per gli approdi, gli ormeggi, i rifornimenti ed i vari servizi. Per questa Crociera, si son dovute organizzare, sia in Europa che nei Paesi nordici e in America, 13 basi, delle quali alcune in località - come Reykjavik in Islanda, Julianehaab in Groenlandia e Cartwright nel Labrador - difficili da allestire, o per la distanza o per la scarsezza delle comunicazioni o per la mancanza di risorse locali.

Ogni base è comandata da un ufficiale della R. Aeronautica; il quale deve provvedere al servizio degli ormeggi, al rifornimento del carburante e del lubrificante, ai materiali di riserva, all'alloggiamento e all'assistenza dell'equipaggio, alla sicurezza del materiale durante la sosta. Alle dipendenze dei comandanti delle basi sono stati inviati piccoli nuclei di personale specializzato.

Le basi costituiscono anche - come già altra volta rilevai - stazioni radiometeorologiche della più grande importanza. Anche la piccola nave *Alice* della R. Aeronautica - la quale disimpegnò già vari servizi per le basi della Prima Crociera Atlantica e che, in questa Seconda, è stata inviata in America per le occorrenze delle basi di Terranova e Cartwright, trasportando sul posto tutto il materiale occorrente per l'ormeggio, per i rifornimenti e per l'assistenza dei piloti - ha costituito un osservatorio meteorologico prezioso; poichè, fornita com'era di tutti i più perfezionati strumenti per le indagini atmosferiche, ha potuto segnalare tempestivamente le variazioni del tempo sulle coste del Labrador, zona soggetta a variazioni rapide ed intense.

Per l'andata, erano state costituite sette basi: a Amsterdam, a Londonderry, a Reykjavik, a Cartwright, a Shediac, a Montreal e a Chicago; ed una eventuale a Julianehaab, in Groenlandia. Pel ritorno, sono state costituite tre basi: a Nuova York, a Shoal Harbor e a Valentia; e due eventuali a Ponta Delgada e a Lisbona. Tutte le basi hanno funzionato e funzionano alla diretta dipendenza del Comando della Crociera.

Nello specchio d'acqua nel quale si deve effettuare l'amaraggio, sono in precedenza ancorati 24 gavitelli, su ciascuno dei quali è dipinto il nominativo di uno degli apparecchi della Squadra. A distanza conveniente, dietro questa linea, son tenuti pronti i galleggianti - bettoline, moto barche o semplici barche a seconda dei mezzi locali noleggiati - che contengono i recipienti di carburante.

Giunta la squadra sul cielo della tappa, ad una ad una le squadriglie si staccano dalla formazione ed evolvono per effettuare la manovra di amaraggio; ed ogni apparecchio, ammarando, dirige verso il proprio gavitello al quale saldamente si ormeggia.

Immediatamente, i galleggianti si accostano agli apparecchi ormeggiati; e il lavoro di rifornimento si inizia senza ritardo per tutti gli apparecchi, alla presenza e sotto la sorveglianza e la responsabilità personale dell'ufficiale comandante dell'apparecchio. Il carico è calcolato ed effettuato in modo da fornire agli idrovolanti, oltre alla quantità di carburante e di lubrificante necessaria all'effettuazione della prossima tappa, anche un margine prudenziale di riserva.

La delicata ed essenziale operazione si compie entro un limite massimo di tre ore. Ed assai spesso il generale Balbo, dopo tappe dure e faticose, non ha permesso che gli equipaggi scendessero a terra prima che le operazioni di rifornimento fossero completate.

È appunto con queste rigide provvidenziali misure che è stato possibile conservare alla Crociera il suo carattere di regolarità, di sicurezza e, quando il Comando lo ha ritenuto opportuno, anche di rapidità.

X TAPPA: 26 luglio 1933-XI.

Shediac=Shoal Harbor.

(Conversazione tenuta il 26 luglio alle ore 19.30').

Benchè nella tappa di ieri, tra New York e Shediac, due dei ventiquattro apparecchi italiani sien stati costretti a sollecitare ed ottenere il permesso dal Comando della Crociera di ammarare lungo la rotta — l'uno a Portland, per constatato eccessivo consumo di lubrificante; l'altro un po' più oltre, per deficienza di carburante — sicchè dopo essersi riforniti, i due idrovolanti hanno potuto raggiungere l'ancoraggio di Shediac soltanto due ore e due ore e mezzo dopo l'arrivo del grosso della formazione alla base, la Seconda Squadra Atlantica ha ripreso il volo stamane alle ore 8,48' del tempo locale, pari alle 13,48' della nostra ora.

E, compiuta felicemente la tappa, la Squadra ha ammarato dinanzi a Shoal Harbor, alle ore 13,11' del tempo locale pari alle nostre 18,11'.

Questa decima tappa della Crociera si è svolta tra le sponde meridionali del Golfo del San Lorenzo e le coste orientali dell'isola di Terranova.

Lasciata la baia di Shediac, la Squadra Atlantica ha traversato diagonalmente lo stretto di Northumberland, sino alla baia di Hillborough, in fondo alla quale sorge Charlottetown, capoluogo dell'isola del Principe Edoardo. Ha quindi sorvolato un tratto di circa 25 chilometri di basse terre dell'isola, per sboccare sull'ampia insenatura di Murray Harbor. Traversato, ancora diagonalmente, il braccio orientale dello stretto di Northumberland, ha sorvolato la estremità settentrionale dell'isola di Cap Breton, sino al promontorio di Cape North, che scende a picco sul mare da un'altitudine di oltre 300 metri.

Di qui, la Squadra ha superato, per un centinaio di chilometri, lo stretto di Caboto sino a raggiungere Port-aux-Basques, all'estremità sud occidentale dell'isola di Terranova e da oltre 360 chilometri di distanza dalla baia di Shediac. Quindi ha seguito, facendo rotta per levante, la lunga e frastagliatissima costa meridionale di Terranova, sorvolando la stretta penisola che

divide la baia Fortune dalla baia Placentia e riprendendo mare, dopo una trentina di chilometri, a Great Sandy Harbor.

Da questo punto, con direzione nord-est quarto di nord, la Squadra ha puntato su Random, costeggiando dapprima la Placentia bay e sorvolando poscia, per circa 35 chilometri, una striscia di terra collinosa con elevazioni che non superano i 350 metri di altitudine. Essa ha così raggiunto il braccio settentrionale del profondo fiordo di Random. Tra il Random Sound e lo Smith Sound, giace il villaggio di Shoal Harbor, con stazione ferroviaria e telegrafo.

La tappa, di circa 900 chilometri, è stata percorsa in poco più di 4 ore, e cioè alla velocità media oraria di 220 chilometri.

L'isola di Terranova, situata davanti al Golfo del San Lorenzo, del quale sbarrava parzialmente l'accesso, ha forma quasi triangolare e misura una superficie di circa 111.000 chilometri quadrati: più che quadrupla, cioè, di quella della Sicilia e di poco superiore a quella dell'Islanda.

Ha coste rocciose e frastagliatissime, con insenature molto accentuate e numerosi fiordi; ed è composta, nell'interno, da un altopiano ondulato, interrotto da catene di basse colline, da valli, laghi, stagni e paludi. Il mare, a sud-est di Terranova, è assai poco profondo; e sono appunto le acque di questo bassofondo — noto col nome di Banco di Terranova — quelle che costituiscono per gli abitanti dell'isola la principale fonte di lavoro e di agiatezza.

Terranova è la più antica delle Colonie britanniche, essendo stata proclamata possedimento della Corona inglese sin dal 1497, per opera del suo primo scopritore, Giovanni Caboto.

Ed è forse per questo motivo storico e sentimentale che essa non è stata poi annessa al Canada — al quale tuttavia, geograficamente, appartiene — ma ha sempre formato un'unità separata nell'Impero britannico: prima Colonia della Corona; poi Dominion, con proprio Governatore e proprio Parlamento. Il Governo di Terranova ha giurisdizione anche sulla regione litoranea orientale del Labrador, per un'area di quasi 300.000 chilometri quadrati.

Tre anni dopo la sua scoperta da parte del Caboto, l'isola fu visitata da Gaspare Cortereal; e bentosto le sue acque furono frequentate da numerose navi pescherecce, un quarto soltanto delle quali di bandiera inglese, le altre francesi, spagnuole o portoghesi. Nel secolo XVII l'Inghilterra ne incominciò la vera colonizzazione, malgrado l'ostilità dei francesi, che avevano compreso tutto il valore della zona come stazione di pesca. La sovranità britannica fu riconosciuta dalla Francia, col trattato di Utrecht del 1713; ma le contestazioni sui diritti di pesca continuarono ancora per due secoli: sinchè, nel 1904, una convenzione anglo-britannica chiuse definitivamente la secolare vertenza.

Il clima di Terranova è più mite di quello delle vicine coste del continente americano, ma più rigido di quello delle coste europee di egual latitudine: come sarebbe la Francia settentrionale e l'Inghilterra meridionale. Esso è specialmente caratterizzato dalle basse temperature estive e dalla frequenza e intensità delle nebbie.

Sebbene non manchino nell'isola alcune valli ben riparate suscettibili di culture remunerative, le condizioni di clima e di suolo non si prestano, in generale, all'agricoltura, e in particolar modo non si prestano alla coltivazione dei cereali. Alquanto più favorevoli sono le condizioni per la pastorizia.

Ma si può dire che la vita economica di Terranova è essenzialmente fondata sull'industria della pesca, per la straordinaria abbondanza di pesci, specialmente di merluzzi, nelle sue acque, mantenute sempre molto fredde dalla corrente del Labrador, che trasporta verso il Banco di Terranova, ad ogni primavera, una grande quantità di ghiacci galleggianti, provenienti dallo stretto di Davis.

L'isola di Terranova è la più importante stazione di pesca del merluzzo che esista al mondo; ma le sue acque sono ricchissime anche di aringhe, salmoni, gamberi marini. Le navi pescherecce rimangono per settimane intere sul Banco; i loro equipaggi provvedono sul posto alla pulitura e alla prima conservazione del prodotto, il quale è poi definitivamente preparato a terra, e quindi esportato.

Sui 277 mila abitanti dell'isola, almeno 65 mila sono impiegati nelle maggiori imprese di pesca e quasi la metà di questa considerevole massa di lavoratori è formata da pescatori propriamente detti.

L'isola possiede inoltre notevoli ricchezze forestali e minerarie. Le foreste contengono, con particolare abbondanza, essenze pregiate per l'industria della carta, ed alimentano una grande esportazione di pasta di legno. Il sottosuolo racchiude ricchi giacimenti di ferro.

La popolazione di Terranova ascende, come dicevo, a circa 277 mila anime; quella del litorale del Labrador a poco più di 4000. Il principale e solo vero centro urbano è San Giovanni di Terranova, con 43 mila abitanti, sede del Governo.

Dal piccolo villaggio di Shoal Harbor, in fondo al fiordo di Random, la Seconda Squadra Atlantica, dopo aver raccolto le necessarie informazioni e segnalazioni sullo stato atmosferico, e scelta la rotta di ritorno, spiccherà il volo per la sua seconda e più lunga transvolata oceanica.

XI TAPPA: 8 agosto 1933-XI.

Shoal Harbor=Isole Azzorre.

(Conversazione tenuta l'8 agosto alle ore 21.30').

Concentrata a Shoal Harbor, nell'isola di Terranova, sin dal 27 luglio, la Seconda Squadra Atlantica vi è stata sorpresa da un ciclone che, partito dalla regione delle Antille e risalendo verso nord-est, ha reso proibitive, per una settimana, le condizioni atmosferiche della rotta più settentrionale, tra Terranova e l'Irlanda.

Quando il fenomeno ciclonico si è risolto, l'oceano è rimasto agitatissimo su tutto il percorso di quella rotta, sicchè esso non sarebbe stato ammarabile in alcun punto. Nello stesso tempo, dense nebbie erano segnalate su tutta la prima parte del percorso a est di Terranova. E, quando su quella parte il tempo s'è rimesso al bello, le notizie da Valentia, in Irlanda, davano dapprima mare mosso e non ammarabile nella base stessa; quindi nebbie fitte ed insistenti su tutte le coste occidentali irlandesi.

Dato il persistere e l'alternarsi di tali condizioni nettamente sfavorevoli, ora di atmosfera, ora di mare e considerato che, coll'inoltrarsi della stagione, si riducevano soverchiamente le ore di luce utili per il lungo volo, il generale Balbo ha deciso di scegliere, per il ritorno, la rotta più meridionale, da Shoal

Harbor alle Azzorre e dalle Azzorre a Lisbona; ordinando ai natanti, incaricati delle osservazioni e delle segnalazioni meteorologiche, di spostarsi su questa linea.

La rotta del sud — come ho già fatto altra volta osservare — non era più facile nè meno rischiosa di quella del nord. Non è dubbio che, se le condizioni meteorologiche non fossero state assolutamente proibitive sulla direttrice Terranova-Irlanda, il generale Balbo avrebbe scelto quella rotta; che gli avrebbe consentito di superare in un balzo solo l'oceano, senza correre il rischio dell'ammarraggio, della sosta e del decollaggio difficili delle Azzorre. Si aggiunga inoltre che, mentre sulla prima rotta la transvolata oceanica sarebbe stata di meno di 3200 chilometri, essa supererà i 4100 chilometri, in due sbalzi, sulla seconda rotta.

Comunque, la scelta non essendo più possibile, la Seconda Squadra Atlantica s'è levata a volo sul cielo di Shoal Harbor stamane, alle ore 5,14' del tempo locale, pari alle 8,45' della nostra ora per compiere il primo e più lungo tratto della transvolata oceanica di ritorno.

Nonostante il carico completo degli apparecchi, le squadriglie hanno successivamente decollato tutte con perfetta regolarità: in un quarto d'ora le cinque squadriglie destinate ad ammarare, col generale Balbo, a Ponta Delgada; poi, in sei minuti, le tre squadriglie destinate ad ammarare col generale Pellegrini, a Horta.

Questi nove apparecchi hanno felicemente ammarato alle ore 15,55' del tempo locale, pari alle nostre 18,55'. Frattanto i quindici apparecchi agli ordini diretti del generale Balbo hanno proseguito il lungo volo, ammarando tutti felicemente a Ponta Delgada alle ore 17,22' del tempo locale, pari alle nostre 20,22'.

Così la lunga tappa di circa 2650 chilometri è stata percorsa in undici ore e mezza, alla velocità media oraria di circa 230 chilometri, sensibilmente superiore alla velocità normale di crociera.

Uscita dal fiordo di Random e sorvolata l'isola omonima, la Squadra ha traversato, per circa 150 chilometri, la Baia di Trinity, puntando sul Capo Split, che limita quella baia da mezzodì. Quindi, ha fatto rotta per 118°, e cioè per sud-est, 17° di est, dirigendo sull'approdo di Horta nell'isola di Fayal: la più occidentale delle isole del gruppo centrale delle Azzorre.

Dopo aver sorvolato l'oceano per circa 2000 chilometri, la Squadra è passata a circa 5 chilometri pel traverso a dritta dell'isola di Flores, la prima, da ponente, dell'arcipelago. Ha proseguito quindi per altri 240 chilometri per giungere su Horta; dove hanno ammarato le tre squadriglie al comando diretto del generale Pellegrini. Le altre cinque squadriglie, al comando diretto del generale Balbo, hanno dovuto percorrere ancora 280 chilometri per giungere all'ancoraggio di Ponta Delgada, nell'isola di San Michele.

L'angustia di entrambi gli specchi d'acqua ha costretto a questa divisione della Squadra. A Horta, una sola parte degli idrovolanti ha potuto trovar riparo a ridosso della diga; gli altri han dovuto addossarsi alla costa. A Ponta Delgada, gli apparecchi sono stati costretti a disporsi su più file. Ammaraggi, dunque, assai difficili; e più difficili decolli per la prossima tappa dalle Azzorre a Lisbona.

L'arcipelago delle Azzorre appartiene politicamente alla Repubblica Portoghese, della quale costituisce una provincia, con tre distretti: di Angra, di Horta e di Ponta Delgada; con una superficie complessiva di circa 2350 chilometri quadrati e una popolazione di oltre 250.000 abitanti. L'arcipelago è diviso in tre gruppi di isole: uno nord occidentale, colle isole di Flores e di Corvo; uno centrale, colle isole di Graciosa, San Giorgio, Terceira, Fayal e Pico ed altre minori; uno sud-orientale, colle isole di San Michele e Santa Maria ed altri isolotti.

L'intero arcipelago gravita intorno al 28° meridiano a ovest di Greenwich e al 38° parallelo nord: cioè a dire che esso si trova, a un dipresso, alla latitudine della Calabria. Esso è costituito da un insieme di formazioni vulcaniche, antiche e recenti, emergenti dall'oceano su di una piattaforma comune estremamente tormentata. A sud-ovest dell'isola di Fayal, un grande rilievo sottomarino spinge le proprie cime sino a poche decine di metri sotto il livello delle acque, formando il banco Principessa Alice, che, per l'abbondanza di pesce, ha notevole importanza economica per gli abitanti.

Sembra che l'arcipelago, nonostante il suo isolamento — poichè esso dista circa 1500 chilometri dalle più vicine coste portoghesi — fosse stato, nell'antichità, visitato dai Cartaginesi e, nel medioevo, dagli Arabi. Certamente fu toccato, nella prima metà del decimoquarto secolo, da navigatori italiani, che imposero ai gruppi di isole nomi di evidente origine italiana, riportati nell'« Atlante medicus » del 1351: *insule de cabrera* per il gruppo sud-orientale; *insule de ventura o de columbis* per il gruppo centrale; *insule de corvis marinis* per il gruppo nord-occidentale, nel quale una delle isole conserva ancora il nome di Corvo.

Ma anche questa scoperta, non seguita da occupazione nè da colonizzazione, fu pressochè dimenticata. Sicchè la definitiva presa di possesso dell'arcipelago avvenne circa un secolo dopo, quando Gonçalvo Velho Cabral ritrovò, nel 1432, l'isola di Santa Maria. Otto anni dopo, fu ritrovata San Michele, nel giorno dalla Chiesa dedicato a quel Santo. Poi, fu la volta di Terceira: la terza isola ritrovata; e di tutte le altre, nei sei anni che seguirono. I Portoghesi dettero all'arcipelago il nome di Azzorre pel grande numero di falchi che vi trovarono e ch'essi scambiarono per avvoltoi (in portoghese: *açores*).

Le varie isole furono rapidamente popolate dai Portoghesi e poi anche dai coloni fiamminghi, quando il Re Alfonso V cedette Fayal a sua zia, la Duchessa Isabella di Borgogna; sicchè, allora, l'arcipelago ebbe anche il nome di *Ilhas Flamengas*. Seguendo le sorti della Metropoli, le Azzorre furono sottoposte al dominio spagnuolo dal 1580 al 1640; anno nel quale esse ritornarono al Portogallo ricostituitosi in Regno indipendente. Mentre, per lo inuanzi, erano state frequentata e fiorente base navale per i viaggi alle Indie Occidentali, nei secoli decimosettimo e decimottavo le Azzorre decadde sempre più, commercialmente ed economicamente.

Le Azzorre debbono la loro ricca vegetazione alla fertilità propria del suolo vulcanico, congiunta con l'abbondanza delle acque di pioggia e colla frequenza delle sorgenti. Le temperature sono molto miti durante tutto l'anno, con lievi escursioni: da una media minima di 14° in gennaio, febbraio e marzo, ad una massima di 22° in agosto. Le piogge sono prevalentemente invernali, con una media annua di quasi 900 millimetri.

Le risorse principali dell'arcipelago sono offerte dall'agricoltura, il terreno essendovi molto fertile, specialmente nelle regioni basse o di media altitudine. Le due principali culture arboree sono il banano e l'ananas. Vi si coltivano pure canna da zucchero, barbabietole, the, tabacco, mais e grano. Nelle regioni di media altitudine, si trovano praterie naturali pingui e rigogliose che permettono l'allevamento del bestiame in larga scala.

Per il loro clima mite e salubre, per l'abbondanza dell'acqua, per il rigoglio delle vegetazione e per la bellezza del paesaggio, le Azzorre sono mèta di turismo per i viaggiatori, specialmente dell'Europa occidentale, ed hanno importanza come stazione climatica invernale. Oltre ad essere servite dalle linee di navigazione regolari che le collegano al Portogallo e a Madera, le Azzorre sono toccate anche da varie linee tra i porti dell'Europa nord-occidentale e le Indie Occidentali e il Canale di Panama, e da quelle che fanno servizio tra Boston e New York e i porti del Mediterraneo.

Le coste delle isole, in genere elevate, talora scoscese e precipitanti in mare con ripe a picco, non offrono che un numero limitato di approdi sufficientemente riparati. Il porto di maggior movimento è Ponta Delgada, città di circa 15.000 abitanti sulla costa meridionale dell'isola di San Michele, dove la zona di ammaraggio per gli idrovolanti è costituita da un limitato specchio d'acqua di 3 chilometri di lunghezza per appena 700 metri di larghezza. L'approdo di Horta, cittadina di meno di 6000 abitanti sulla costa orientale dell'isola di Fayal, nello stretto che divide quest'isola da quella di Pico, offre una zona di ammaraggio ancor più ristretta e generalmente esposta ai venti del quadrante orientale.

Da questi precari ancoraggi delle Azzorre, la nostra Squadra spiccherà ben presto il volo per il secondo tratto della transvolata oceanica del ritorno.

XII TAPPA: 9 agosto 1933-XI.

Azzorre=Lisbona.

(Conversazione tenuta il 9 agosto alle ore 21.15').

Col secondo poderoso sbalzo odierno, effettuato tra le Azzorre e Lisbona, la trasvolata oceanica di ritorno è brillantemente compiuta.

Sebbene la tappa di ieri fosse stata assai dura, e per la lunghezza del percorso e pel conseguente forte carico degli apparecchi ed anche perchè, avendo incontrato una zona di depressione temporalesca tra il 43° e il 35° meridiano a ovest di Greenwich, la Squadra era stata costretta a navigare per circa due ore a grande altezza e spesso « alla cieca », tra fortissimi vortici e scariche elettriche, il generale Balbo non ha creduto di poter prolungare l'attesa negli infidi ancoraggi delle Azzorre, sempre alla mercè di un improvviso e pericoloso cambio di venti; ed ha ordinato la partenza per stamane.

Così, alle ore 5,22' del tempo locale, pari alle 8,22' della nostra ora, i nove apparecchi agli ordini diretti del generale Pellegrini, che, come ho detto, avevan trovato riparo all'approdo di Horta, si son levati a volo e han fatto rotta per Ponta Delgada. Di qui, quasi alla stessa ora, e cioè alle prime luci

dell'alba, s'iniziava il decollo del grosso della Squadra, coi quindici apparecchi agli ordini diretti del generale Balbo.

Questo decollo — com'ebbi occasione di avvertire sin da ieri — dall'angusto specchio d'acqua nel quale gli apparecchi erano stati costretti ad ancorare su più file, non era facile nè privo di rischi. Tant'è vero che, mentre i primi undici idrovolanti effettuavano regolarmente e felicemente la manovra, il dodicesimo — e cioè il terzo apparecchio della prima squadriglia *verde*, pilotato dal capitano Ranieri — per motivi ancora non precisati, ha capottato.

Subito informato dell'accaduto, il generale Balbo ha radiotelegrafato l'ordine alla seconda squadriglia *verde* di non decollare se non quando lo specchio d'acqua fosse stato sgomberato dall'apparecchio che aveva subito l'incidente. In ottemperanza a tale ordine, quella squadriglia, comandata dal ten. col. Longo, ha potuto partire da Ponta Delgada soltanto alle ore 7,55' del tempo locale pari alle nostre 10,55'.

Nel doloroso incidente — molto probabilmente dovuto all'esiguità dello specchio d'acqua utile o ad improvviso colpo di vento, e che, comunque, non esce dal quadro ordinario degli incidenti di decollo o d'ammarraggio con apparecchi pesanti e molto carichi — il capitano Ranieri ha riportato lievi contusioni; gli altri due occupanti dell'apparecchio sono rimasti incolumi; soltanto il secondo pilota tenente Squaglia ha riportato ferite gravi. Subito sbarcato ed amorevolmente curato dai medici portoghesi, i quali hanno tentato anche la trasfusione del sangue, il nostro bravo ufficiale ha tuttavia cessato di vivere alle ore 15.

Frattanto, la Seconda Squadra Atlantica effettuava la tappa in tre scaglioni. Precedeva, con undici apparecchi, il generale Balbo. Seguiva il gruppo dei nove apparecchi del generale Pellegrini. Da ultimo, veniva il t. colonnello Longo coi tre apparecchi della sua squadriglia.

Da Ponta Delgada gli apparecchi hanno diretto su Ponta Galera, e quindi hanno costeggiato l'isola di San Michele sino a Ponta Retorta, lasciandola a circa 5 chilometri a nord e puntando, con rotta di 85°, e cioè per est 5° di nord-est, sul capo Razo, a tre o quattro chilometri a nord della foce del Tago. Questa è compresa nell'arco di costa che va dal capo da Roca al capo Apichel, ben visibile dal mare, con tempo chiaro, per essere caratterizzata dai vecchi fortini che si erigono all'entrata dell'estuario e dall'isolotto-faro che ne divide in due parti l'accesso.

Senonchè, oggi, una fitta nebbia copriva le coste portoghesi; onde, per aiutare la Squadra italiana a seguire la giusta rotta, le stazioni radio della Marina portoghese emettevano continuamente segnali; mentre cacciatorpediniere ed aeroplani s'avviavano incontro ai trasvolatori. Ma i nostri Atlantici sono assuefatti a superare ben altre difficoltà!

Giunti direttamente sulla foce del Tago, i tre scaglioni della Squadra hanno sorvolato in tutta la sua lunghezza il magnifico estuario, tra le rive gremite di una immensa folla plaudente, per andar ad ammarare, successivamente e regolarmente, al completo dei loro ventitre apparecchi, nel largo e tranquillo specchio d'acqua che si apre dinanzi alla capitale del Portogallo. Il rombo incessante delle artiglierie portoghesi salutava l'arrivo della Squadra aerea italiana.

I primi ammaraggi si sono felicemente effettuati alle ore 14,30' del tempo locale, pari alle 15,30' della nostra ora. Gli ultimi, e cioè quelli della squadriglia Longo — che evidentemente aveva affrettato la marcia per riacquistare, almeno in parte, il tempo perduto al decollo — hanno ammarato alle 15,55' del tempo locale, pari alle nostre 16,55. Sicchè questa squadriglia isolata ha potuto compiere la intera tappa di 1474 chilometri in sole 6 ore, alla velocità media oraria di 246 chilometri.

Tempi, questi, naturalmente possibili e consigliabili soltanto per una squadriglia isolata, ma che dimostrano chiaramente l'eccellenza del materiale e la perizia dei nostri piloti.

Con giustificato orgoglio, l'Italia saluta la sua Seconda Squadra Atlantica che, varcato due volte l'Oceano, ritorna oggi sulle coste europee, tra la meraviglia e l'ammirazione del mondo.

XIII TAPPA: 12 agosto 1933-XI.

Lisbona=Roma.

(Conversazione tenuta il 12 agosto alle ore 21.15').

Dopo le trionfali ed affettuose accoglienze ricevute a Lisbona dal Governo e dal popolo portoghesi, la Seconda Squadra Atlantica, stamane alle ore 6,40 del tempo locale pari alle 7,40 della nostra ora, s'è levata a volo sull'estuario del Tago, per compiere l'ultima lunga tappa del rimpatrio.

Circondata da sud la Penisola Iberica, la Squadra doveva tagliare diagonalmente il Mediterraneo occidentale per raggiungere il Lido di Roma.

Ridisceso l'estuario del Tago sino alla foce puntando sul Capo Espichel, gli apparecchi italiani hanno traversato la baia di Setubal facendo rotta, per 172°, e cioè per sud 8° di sud-est, e per circa 200 chilometri, sul Capo San Vincenzo. Doppiato il quale, son passati subito in vista di quella Punta di Sagres, che fu il romitaggio operoso di Enrico il Navigatore, dove si formarono e donde partirono gli arditi navigatori portoghesi del decimoquinto secolo alla scoperta e alla conquista dei lidi africani ed asiatici.

La Squadra ha poi fatto rotta per 110°, e cioè per est 20° di sud-est, puntando su Tarifa, sullo stretto di Gibilterra, sicchè, dopo 150 chilometri, è passata al traverso a sinistra di quel piccolo porto di Palos de la Frontera, dal quale, 436 anni or sono, le tre caravelle di Colombo eran partite alla ricerca delle Indie, alla scoperta dell'America. Ancora 160 chilometri, e la Squadra sorvolava lo stretto di Gibilterra.

Dopo di che essa ha fatto rotta per 75°, e cioè per est 15° di nord-est, verso il Capo di Gata, a 320 chilometri di distanza, lasciandosi successivamente sul traverso a sinistra Gibilterra e Malaga. Dal Capo di Gata, la Squadra ha iniziato la transvolata del Mediterraneo puntando, per 60°, e cioè per nord-est 15° di est, sullo stretto di Bonifacio. Dopo 400 chilometri è passata pel traverso a sinistra dell'isola di Formentera, la più meridionale delle Baleari; dopo altri 150 chilometri, è passata pel traverso a sinistra dell'isola di Maiorca, e dopo 125 chilometri ancora pel traverso a sinistra dell'isola di Minorca.

Ancora 350 chilometri per sorvolare la punta Caprara, all'estremità settentrionale dell'Asinara. E, di qui, rotta di 77°, e cioè per est 13° di nord-est, per sorvolare, dopo una ottantina di chilometri, lo Stretto di Bonifacio, e per raggiungere, dopo altri 250 chilometri, il Lido di Roma.

La intera tappa di 2200 chilometri è stata percorsa in 11 ore e 50' alla velocità media oraria di 204 chilometri, nonostante l'azione ritardatrice di forti venti contrari incontrati all'altezza delle Isole Baleari e al traverso del Golfo del Leone.

Si è così conclusa, con questa sesta felice tappa del ritorno da Chicago a Roma, la grande Crociera transcontinentale iniziata da Orbetello il 1° luglio dell'anno undecimo. Circa 19.500 chilometri — de' quali più che 4000 volati su terraferma, col difficile e rischioso superamento del massiccio alpino, e quasi 15.500 sull'Oceano, sui mari e sui grandi laghi — sono stati percorsi in tredici tappe complessive con meno di 96 ore effettive di volo; e cioè a una velocità media oraria di 205 chilometri.

La Seconda Squadra Atlantica è giunta al termine del suo magnifico sforzo con 23 dei 24 apparecchi che organicamente la componevano alla partenza.

Il telegrafo ci ha appreso che a Lisbona, non appena ritornato sui lidi europei, il generale Balbo ha fregiato i saldi petti dei suoi piloti e dei suoi avieri dell'ambito distintivo delle ali atlantiche. Egli non ha potuto consegnarle a quei due che, con ben altre ali, son saliti al superno cielo degli eroi... Ma è a voi, tenente Squaglia e sergente Quintavalle, che primo si eleva, in questo giorno di giusta esultanza, il riconoscente commosso pensiero degli Italiani.

A voi, che avete, col vostro sacrificio, riconsacrato per l'Aeronautica italiana il motto glorioso della Marina, mostrando che è necessario volare, mentre vivere non è indispensabile. A voi, che avete tradotto per l'Arma Aerea il rude motto del fante del Piave, riaffermando che è preferibile vivere un giorno da aquila che cent'anni da struzzo. A voi che avete forse, facendo getto della vostra rigogliosa giovinezza, rifatto vostro il motto sprezzante che fu già dei Legionari di Fiume, che è della Milizia Fascista. A voi, che avete in questa felice sintesi spirituale delle Forze Armate della Patria, riassunte le superbe virtù guerriere e civili della razza.

Domani, dopo che avran reso omaggio alla Augusta Maestà del Re Vittorio, Italo Balbo e gli Atlantici riceveranno da Roma la suprema consacrazione del trionfo.

Noi tutti che siamo Italiani e Romani abbiám compreso la giusta proporzione dell'altissimo riconoscimento. Questo console e questa centuria son degni di ricalcare le orme delle legioni vittoriose. All'ammirazione del mondo per questi generosi, che non il dominio territoriale ma l'impero spirituale di Roma hanno esteso sino alle remote terre d'oltre Oceano, è adeguato coronamento il secolare trionfo dell'Urbe.

Ma premio forse ancora più grande sarà per essi l'approvazione di Benito Mussolini, del realizzatore delle nostre fortune nazionali, dell'animatore di tutte le gesta, di colui che ha dato all'Italia, non ali di legno e di metallo sol-

tanto e non soltanto possenti motori d'acciaio, ma le ali infrangibili dello spirito e l'inesauribile motore della volontà, dell'Uomo che ormai, superati gli angusti limiti territoriali della Patria, addita all'Europa ed al Mondo disorientati la via della saggezza e della salvezza comune.

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 altri cimenti, a quali altre prove, a quali altri sacrifici, a quali altre vittorie li chiami.
