

Aeronautica: masse come la fanteria

Lunedì 26 giugno 1933



Sulla costa della Toscana, 100 miglia a nord-ovest di Roma, si trova il piccolo porto di Orbetello.

La spalla protettiva di una grande montagna (dalla quale si può vedere l'Elba di Napoleone a 40 miglia dal mare) la protegge dai forti venti.

Lunghe lingue di sabbia fanno sembrare la montagna "come una grande nave ormeggiata dalle sue tre corde di sabbia";

cosa più importante, rendono lisce come un laghetto le lagune azzurre che si trovano su entrambi i lati della città.

Lì in inverno vengono catturate le anguille grasse per le tavole natalizie d'Italia.

Lì d'estate si rilassano le famiglie italiane benestanti.

E c'è la famosa Scuola di Idrovolanti dell'Aeronautica Militare Italiana.

La scorsa settimana gli hotel di Orbetello si sono riempiti di donne giovani e vecchie, belle e sgradevoli.

Erano le donne di 100 aviatori che aspettavano il segnale per dare inizio al più grande spettacolo mai messo in scena dall'Aviazione italiana:

il volo in massa di 25 idrovolanti attraverso l'oceano fino a Chicago e "*A Century of Progress*".

Per alcuni giorni mutevoli alle donne fu permesso di vagare per la stazione di volo a braccetto con gli aviatori.

Per mesi gli uomini erano stati confinati nell'isolamento monastico per timore che qualcuno di loro perdesse l'equilibrio mentale o emotivo.

Sotto la fanatica disciplina dell'occhio di falco del loro comandante, il Colonnello Aldo Pellegrini, cenarono insieme a un tavolo di allenamento severamente vegetariano.

Le ore di ogni giornata erano rigorosamente ripartite tra esercitazione di volo, studio, sport all'aria aperta, sonno.

Una moglie che cercò di vedere il marito a Orbetello fu bruscamente informata al cancello:

"Tutti i piloti della Squadriglia Atlantica sono scapoli".

Indignata corse a casa, riesumò il suo certificato di matrimonio, fece irruzione nel Ministero dell'Aeronautica a Roma.

Ma non le è stato permesso di vedere suo marito fino al giorno delle visite della settimana scorsa.

Con una disciplina rilassata i piloti si divertivano come i calciatori del college alla vigilia di una Grande Partita.

Un tipo irrequieto ha afferrato Marco, l'asino mascotte dello squadrone, e gli ha dipinto delle strisce zebrate.

Altri hanno organizzato una finta elezione per il destinatario di una targa d'avorio su cui era scolpita la figura di un'aquila che stringeva in bocca la bandiera italiana.

La targa era stata inviata da una ragazza di Roma al *"pilota che non ha innamorata"*.

I piloti elessero il Tenente Cadrigheri, e tutti hanno autografato la foto di uno degli idrovolanti della squadriglia da inviare alla ragazza.

Il gioco fu interrotto quando il Col. Pellegrini radunò gli uomini dello squadrone in linea sulla banchina, di fronte ai 25 grandi idrovolanti che dondolavano agli ormeggi.

Il palco era pronto.

Su di esso salì l'imponente figura del Generale Italo Balbo, ministro dell'Aviazione, Comandante Supremo della Squadriglia Atlantica.

Al Generale Balbo, il Col. Pellegrini disse:

"Vi presento 100 persone di carne e 100 cuori d'acciaio!"

Rispose il generale Balbo:

"Vi saluto tutti come comandante e compagno.

Siamo pronti con animo tranquillo.

Non dimentico i pericoli?...

Ma questi non sono inferiori al nostro destino".

Con le braccia destre tese, il comandante e l'equipaggio recitarono all'unisono il giuramento fascista:

"Ci renderemo degni soldati del Re e degni soldati dell'Italia creata dal nostro condottiero [nostro Duce]."

Si fece avanti un sacerdote, pregò sugli uomini, asperse l'acqua benedetta sugli idrovolanti e invocò la benedizione della Vergine di Loreto.*

"O Dio,... che hai destinato tutti gli elementi di questo mondo all'uso dell'uomo corsa, benedicici, ti supplichiamo, questo aereo..."

affinché coloro che volano su di esso, si mettono sotto la cura della Beata Vergine, arrivino rapidamente a destinazione e possano tornare a casa illesi...."

Dopo gli ultimi saluti, i visitatori furono fatti uscire, i cancelli furono chiusi, dentro c'era il generale Balbo, e i piloti aspettavano con impazienza l'ordine:

"Decollare!".

Ma il ghiaccio intorno al Labrador ha ritardato quell'ordine.

Il Volo verso "A Century of Progress" (l'Esposizione Un Secolo di Progresso) è nota agli Italiani come "Crociera del Decennale", che celebra il decimo compleanno del Fascismo.

È stato concepito due anni fa dal generale Balbo quando completò il volo del suo squadrone di dieci idrovolanti (su 14 partenti) attraverso l'Atlantico meridionale fino al Brasile.

Inizialmente propose di portare la sua squadriglia in tutto il mondo, ma abbandonò quel progetto perché troppo pretenzioso, se non troppo rischioso.

Anche il volo per gli Stati Uniti e ritorno, un magnifico gesto militare costato più di 500.000 dollari, non è stato approvato da tutti gli Italiani, che avvertono profondamente la crisi dei tempi duri.

Un tempo il Governo Italiano ha addirittura negato che ciò fosse contemplato.

Tuttavia, nell'ultimo anno e mezzo a Orbetello, e più recentemente lungo la rotta per Chicago, i preparativi per il volo sono stati intensi.

Il percorso da Orbetello si trova a Nord-Ovest fino ad Amsterdam (1.400 chilometri), a Londonderry, Irlanda (1.000 chilometri), a Reykjavik, Islanda (1.500 chilometri), a Sud-Ovest fino a Cartwright, Labrador (2.400 chilometri), a Shediac, N. B. (1.300 chilometri), a Montreal (800 chilometri), a Chicago (1.400 chilometri).

Dopo una festa di tre giorni all'Esposizione Mondiale, lo squadrone si dirigerà a Est verso Port Washington, New York, sul Long Island Sound.

A differenza del volo del Sud Atlantico, sul quale il Generale Balbo ha lasciato i suoi aerei al Governo Brasiliano in cambio di caffè, ricondurrà questa Squadriglia a casa attraverso il cielo.

Il percorso, indeterminato, potrebbe passare attraverso le Azzorre.

Oltre ai 100 uomini sugli aerei, circa 300 uomini a terra e in acqua sono impegnati ad aiutare lo squadrone ad attraversare e riattraversare l'oceano.

Ogni punto di sosta programmato e una stazione di emergenza in Groenlandia saranno presidiati da equipaggi di meteorologi, radiotelegrafisti e meccanici.

Circa 15 incrociatori, pescherecci da traino e persino due sottomarini (bravi a serpeggiare attraverso il ghiaccio alla deriva) pattugliano il percorso.

L'ultimo anello dei preparativi che hanno ritardato il decollo la settimana scorsa è stato l'insediamento della base nel Labrador.

La nave da rifornimento Alicia non si era ancora schiantata contro l'ultimo ingorgo di ghiaccio dallo Stretto di Belle Isle a Cartwright.

"Carne e Acciaio"

Gli Italiani volano in una formazione di sette triadi compatte e un quartetto.

A guidare tutti c'è l'aereo di Balbo, identificato da una grande stella nera sulla fusoliera.

Ogni aereo, con un equipaggio composto da due piloti, un radiotelegrafista e un meccanico, è dotato di una scialuppa di salvataggio pneumatica.

Ogni uomo ha una specie di scafandro leggero con cui può vivere per mezz'ora sott'acqua.

Tabù come provviste sono liquori e pollo.

Per gli aviatori italiani il pollame è una sfortuna.

Le 25 aeronavi, delle 96 testate per la spedizione, sono Savoia-Marchetti S-55 idroplano** simili a quelli del volo Sud Atlantico, grandi biscafi con l'abitacolo dei piloti alloggiato in un ponte tra gli scafi.

Sopra il ponte sono montati due motori Isotta-Fraschini in tandem, ciascuno con 800 cv e un'elica a tre pale.

Velocità di crociera: 220 chilometri orari.

Autonomia di crociera: 4.000 chilometri.

Nemmeno lui avrebbe potuto prevedere quanto presto lo Squadrone di Balbo avrebbe raggiunto gli Stati Uniti, una volta partito.

Considerato il bel tempo, potrebbe effettuare i sette salti in una settimana o dieci giorni.

Ma intorno al Labrador si solleva una giallastra nebbia fittissima e il Generale Balbo ha dichiarato apertamente che tornerà indietro piuttosto che rischiare stupidamente una aeronave.

Tuttavia, se decide di andare avanti, non avrà pazienza con un equipaggio che non riesce a mantenere l'aereo al suo posto.

I suoi ordini:

"Arrivare con l'aereo o non arrivare!".

L'Atlantico

Comandante tecnico del volo, organizzatore ed capo esecutivo è il Colonnello Pellegrini, 44 anni, esperto ufficiale di marina, la cui moglie è la figlia di Theodore Kaschmann, nata negli Stati Uniti.

Baritono della Metropolitan Opera di 20 anni fa.

Ma nessun altro uomo si dice, o viene chiamato, comandante dal momento in cui Italo Balbo entra in scena.

Gloria o colpa ricadranno direttamente sulle spalle di quell'uomo straordinario i cui adoratori chiamano "L'Atlantico".

Famosi nella politica italiana degli ultimi cinque anni sono due uomini dalla barba nera a volte chiamati "i gemelli".

L'altro con la barba è Dino Grandi, ex Ministro degli Esteri.

Si racconta che quando il Duce spodestò il Signor Grandi dal gabinetto l'anno scorso, mandò contemporaneamente al Ministro dell'Aeronautica Balbo una lettera informandolo che le sue *"dimissioni erano state accettate"*.

Il Ministro Balbo si sarebbe precipitato direttamente dal Duce, restituendo la lettera come *"inviata per errore"*.

Questa storia è raccontata dagli antifascisti per illustrare la loro convinzione che il premier Mussolini temeva il suo Ministro dell'Aeronautica a causa del controllo personale di quest'ultimo sull'Aeronautica Militare.

Si spingono anche oltre, suggerendo che Mussolini incoraggiava il suo Ministro a condurre aerei attraverso gli oceani nella speranza che non arrivi né con la sua aeronave né affatto.

Vero o falso che sia, resta il fatto che il gemello Grandi è fuori - semplice ambasciatore in Gran Bretagna - mentre il gemello Balbo, benvenuto o no, è più vicino di chiunque altro a Benito Mussolini.

Italo Balbo a 23 anni uscì dalla Guerra e dagli Alpini con una medaglia di bronzo, due d'argento, la parlantina e idee vagamente rivoluzionarie.

L'ultima la pubblicò su un giornale chiamato "L'Alpino".

Ritornò nella natia Ferrara dove, da scolaro, aveva organizzato e guidato i braccianti nelle lotte contro i proprietari terrieri.

Balbo fu tra i primi ad aderire al nascente movimento del Fascismo.

Enormemente ambizioso, pieno di energia, fece un così buon lavoro nel bastonare l'opposizione che fu messo a capo del territorio del Duce.

Quando il Quadrumvirato marciava su Roma, uno di quei quadrumviri era Italo Balbo, 26 anni, con la camicia nera decorata con le insegne di luogotenente generale della milizia fascista.

Ma il "Generale" Balbo aveva fatto troppo bene il suo compito di repressione politica.

A Ferrara un prete era morto per un pestaggio.

Balbo dovette essere processato.

Non è stato dimostrato nulla.

Fu assolto e il Duce lo elogiò per essersi comportato *"da fascista e da gentiluomo"*.

Ma ci fu così tanto clamore che Mussolini rimosse Balbo dalla milizia, lasciandolo calmare per circa un anno.

Come sottosegretario all'Economia nazionale, era un completo disadattato.

Alla fine Mussolini escogitò un piano per deviare in un canale utile il sangue caldo, l'ambizione e la capacità di organizzatore del suo discepolo.

Gli disse di imparare a volare, gli diede il Sottosegretariato dell'Aria.

Scontenti erano i famosi aviatori italiani che pensavano di aver meritato il lavoro.

Ma il Sottosegretario Balbo non era uno adatto a una poltrona girevole di gabinetto.

Ha imparato a volare abilmente.

Ha sviluppato la Scuola di Navigazione a Orbetello e una Scuola di Alta Velocità sul Lago di Garda dove gli idrovolanti Macchi hanno recentemente strappato il record mondiale di velocità (680 chilometri orari) alla Gran Bretagna.

Ha sviluppato un sistema di sei compagnie aeree sulle quali in tre anni non è morto un solo passeggero.

Costruì la potenza aerea militare italiana dal quarto posto a una posizione seconda solo a quella della Francia, capace di prodigiose operazioni di bombardamento a lungo raggio.

Si dimostrò probabilmente il più grande organizzatore mondiale nel campo dell'aviazione e, per inciso, si arricchì.

Italo Balbo così esprime la sua teoria dell'aviazione militare:

"Nella prossima guerra gli aerei dovranno essere utilizzati in massa come la fanteria, e il volo in solitario non porterà da nessuna parte".

Quindi concentra i suoi sforzi su manovre di massa con sé stesso in testa.

La prima, nel 1928, fu una Crociera nel Mediterraneo Occidentale di 61 idrovolanti da ricognizione.

L'anno successivo 36 bombardieri ruggirono attraverso il Mediterraneo Orientale e il Mar Nero fino a Odessa.

Due anni dopo, l'Atlantico Meridionale fu ronzato secondo i piani.

In un tale schema militare non possono esserci singole stelle.

Né ce ne sono nello schema personale di Italo Balbo.

Subito dopo l'insediamento di Balbo, il famoso colonnello Mario de Bernardi.

Vincitore del Trofeo Schneider nel 1926, si presentò in abiti civili.

Arturo Ferrarin (Roma-Tokyo; Roma-Brasile) è finito nella lista di riserva.

E una mattina il Colonnello Francesco de Pinedo si svegliò dall'altra parte del mondo per ritrovarsi esiliato a Buenos Aires come Addetto Militare.

Il risentimento dei famosi aviatori d'epoca per tali tattiche è illustrato da un incidente successivo al trionfante ritorno dell'Aviatore Balbo dal Sud America nel 1931.

Dopo essere stato pubblicamente idolatrato, si presentò alla porta di Gabriele D'Annunzio.

L'eroe dell'aviazione italiana della Grande Guerra, che perse l'occhio destro in combattimento e fu chiamato "il Duce" prima di Mussolini.

D'Annunzio si rifiutò freddamente di vedere Balbo.

Successivamente i suoi amici gli chiesero:

"Perché lo snobbate?"

"Dopo tutto lui è 'L'Aquila'."

D'Annunzio sbuffò:

"Aquila?... Pavone!"

Ma se Balbo ha la vanità di un pavone, nessun pavone ha l'abilità o il coraggio di un Balbo.

E se è vero che ci sono Italiani che segretamente sperano che Balbo vada incontro alla catastrofe, è anche vero che Balbo offre loro ogni opportunità per realizzare il loro desiderio.

*Quando nel 1920 Papa Benedetto XV cercò un Santo Patrono degli Aviatori, non dovette cercare lontano.

A Loreto, affacciata sull'Adriatico, sorgeva una "Santa Casa" che, secondo la leggenda, fu l'antica residenza della Vergine Maria a Nazaret.

Quando nel 1263 i Turchi la minacciarono di distruzione, si suppone che uno squadrone di angeli abbia preso la casa di Maria e l'abbia trasportata in volo in una località vicino a Fiume, e da lì a Loreto.

Per decreto del Papa la Beata Vergine Maria di Loreto divenne "*speciale patrona presso Dio di tutte le cose aeronautiche*".

******Perché aeroplano non è una vera parola italiana.

L'aviatore-poeta Gabriele D'Annunzio coniò e cercò di popolarizzare il termine "velivolo".

Non è riuscito a far presa.