



Circolo della P.A.N.

Notiziario riservato ai Soci del Circolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale
Direzione Redazione: Aerobase Rivolto - via Udine, 56 - 33033 Rivolto (UD)
www.circolodellapan.org 1° marzo 2020

GIUBILEO LAURETANO



Una storia plurisecolare di devozione mariana e i **cento anni dalla proclamazione della Madonna di Loreto Patrona degli Aeronauti** sono le occasioni per il Giubileo Lauretano.

La **Vergine Lauretana** è stata proclamata da Papa Benedetto XV «**La principale patrona presso Dio di tutti i viaggiatori in aereo**» il **24 marzo 1920**, accogliendo i desideri di molti piloti d'aereo reduci della prima guerra mondiale.

Il Decreto d'Indizione del Giubileo Lauretano "*Maria Regina et Janua Coeli*", "benevolmente concesso da Papa Francesco", è iniziato l'8 dicembre 2019 (solennità dell'Immacolata Concezione) con l'apertura della Porta Santa e si concluderà il

10 dicembre 2020, ricorrenza della Traslazione della Santa Casa di Loreto.

Il Papa concede «**il dono dell'indulgenza plenaria in forma di Giubileo; gli stessi ingenti benefici spirituali**», oltre che presso la Basilica di Loreto, dove è stata aperta la Porta Santa, «**potranno ottenersi nelle cappelle degli aeroporti civili e militari, nonché nelle cappelle dei reparti dell'Aeronautica Militare**».

Un'estensione, quest'ultima, prevista nel decreto, poiché fin dalla sua nascita, nel 1923, l'Aeronautica Militare si è affidata alla protezione della Madonna di Loreto.

Catechesi sull'immagine della

Madonna di Loreto

Santa Casa

Le ricerche archeologiche hanno appurato che la casa della Vergine era costituita, come le altre del luogo, da una casa con la muratura su tre pareti, luogo della vita quotidiana, addossata a una grotta scavata nella roccia.

I discepoli di Gesù trasformarono la casa di Maria in una chiesa, sulla quale venne edificata una chiesa-sinagoga bizantina, in seguito abbattuta e sostituita da una basilica ad opera dei crociati nell'XI secolo, proteggendo la santa dimora in una cripta.

Gli scavi loretani hanno appurato che il nucleo originario della Santa Casa è costituito da sole tre pareti (la parete est, dove sorge l'altare, non esisteva perché dava sulla grotta), le cui sezioni inferiori sono costituite da pietre impiegate esclusivamente per quest'uso a Nazaret, come anche l'altare, che fu eretto dagli apostoli, i quali trasformarono la casa facendone una "dòmus-ecclesià" (casa-chiesa).

Nella Santa Casa vi erano due oggetti di culto che riprendevano probabilmente lo stesso tema iconografico: una statua lignea trecentesca e un'icona dipinta, andate perdute durante un incendio nella notte tra il 22 e il 23 febbraio 1921.

Se dell'icona si è persa ogni traccia, Pio XI fece ricostruire la statua lignea sul modello precedente.

Madonna di Loreto

La statua fu scolpita nel 1921 utilizzando un vecchio cedro del Libano dei Giardini Vaticani.

È una statua cristologica: il protagonista è il Bambino, che con la mano destra benedice e con la sinistra tiene il "*globo terracqueo*" (oikoumenicòn) del "*Salvator Mundi*" (Salvatore del mondo), realizzato in lapislazzolo, donato dal Pontefice.

Con la stessa pietra è ornata anche la nicchia che la custodisce.

Il Bambino poggia i piedi sulla vistosa piega del manto della Vergine, simbolo del suo grembo materno.

È lei che presenta il Figlio all'adorazione dei fedeli, ricordando che Lui solo è il Salvatore.

È la Madre che accoglie e porta i figli al Figlio nella sua Casa nazaretana, venerata a Loreto.



La Santa Casa da Nazareth a Loreto

Quando i crociati nel 1291 furono espulsi dalla Palestina, la casa in muratura fu trasportata nell'antica Illiria (regione storica della penisola balcanica nella costa sud-orientale dell'adriatico), nell'attuale regione di Tersatto della città di Fiume, dove sorge oggi un Santuario mariano.

Nella notte tra il 9 e il 10 dicembre 1294, la casa fu trasportata in Italia, nelle terre dell'antico comune di Recanati e fu posta su una pubblica strada dove tutt'ora è custodita.

La tradizione devozionale racconta che tale trasposto fu opera degli angeli, ma le recenti ricerche su base arche-

ologica e filologica, propongono la fondata ipotesi che la Santa Casa sia stata trasportata in modo provvidenziale con un trasporto via nave, sotto la protezione dall'alto.

Alcuni indizi fanno pensare che gli autori del trasporto, non siano stati gli angeli del cielo, ma una famiglia denominata Angeli.

Era il 17 maggio 1900 quando Giuseppe Lapponi, archiatra pontificio di Leone XIII, indicava di aver letto negli archivi vaticani alcuni documenti che indicavano una nobile famiglia bizantina di nome



Angeli, che salvò i materiali della Casa della Madonna dalla devastazione mussulmana e li fece trasportare a Loreto.

La Santa Casa è custodita all'interno di un rivestimento marmoreo ideato dal Bramante che nel 1509 ne approntò il disegno. Fu realizzato sotto la direzione di Antonio Sansovino, Ranieri Nerucci e Antonio da Sangallo il Giovane.

Fin dal secolo XVI i pellegrini erano soliti girare intorno alla Santa Casa in ginocchio, dove nei secoli si scavarono due profondi solchi che ancora si possono notare.

tratto da Loreto. L'Altra metà di Nazareth di Padre Giuseppe Santarelli

Celebrazioni centenario Beata Vergine di Loreto "Patrona degli Aeronauti"

Eventi principali che si svolgeranno fino al 10 Dicembre 2020.

ANNO 2020

24 marzo: Basilica di Loreto

- Pellegrinaggio del personale dell'Aeronautica Militare
- (ore 10) Santa Messa per il Centenario della Proclamazione della Madonna di Loreto Patrona degli Aeronauti

26-31 marzo: Roma – Circo Massimo

- evento espositivo
- mostra statica di assetti AM
- cerimonia militare di celebrazione del 97° anniversario dell'Aeronautica Militare (31 marzo)

5/6 settembre: Porto Recanati (MC)

- Manifestazione Aerea con la partecipazione delle Frecce Tricolori

8 settembre: natività Beata Vergine – Loreto

- consegna di una targa all'A.M. da parte del Comune di Loreto
- sorvolo della Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frecce Tricolori"

19/20 settembre: Rivotto

- Manifestazione Aerea per il 60° Anniversario della Pattuglia Acrobatica Nazionale "Frecce Tricolori"

9 dicembre: Loreto

- Processione rappresentanza degli Allievi dell'Accademia Aeronautica presso il Santuario della Santa Casa

9 dicembre: Roma - Auditorium Parco della Musica

- Concerto di Natale della Banda Musicale AM
- presentazione Calendario_A.M.I. 2021
- presentazione dei risultati dell'iniziativa benefica "Un dono dal cielo"
- presentazione del Progetto per le celebrazioni del Centenario dell'Aeronautica Militare (2023)

10 dicembre: Roma - Basilica di San Pietro

- Celebrazione Santa Messa e udienza papale per il personale dell'Aeronautica Militare

10 dicembre: Loreto

- (ore 17) Chiusura della Porta Santa e conclusione dell'Anno Giubilare Lauretano.

Visita Itinerante Effigie Sacra Madonna di Loreto presso Enti/Reparti A.M.

CIRCOSCRIZIONE

AEROPORTUALE

	DAL	AL
37° Stormo Trapani	05/01/2020	24/01/2020
Comando Aeroporto Sigonella	26/01/2020	14/02/2020
61° Stormo Galatina	16/02/2020	06/03/2020
36° Stormo Gioia del Colle	08/03/2020	03/04/2020
32° Stormo Amendola	05/04/2020	24/04/2020
9° Stormo Grazzanise	26/04/2020	15/05/2020
15° Stormo Cervia	17/05/2020	05/06/2020
2° Stormo Udine-Rivolto	07/06/2020	26/06/2020
51° Stormo Istrana	28/06/2020	17/07/2020
6° Stormo Ghedi	19/07/2020	14/08/2020
Comando Aeroporto Cameri	16/08/2020	11/09/2020
46 ^a Brigata Aerea Pisa	13/09/2020	02/10/2020
4° Stormo Grosseto	04/10/2020	23/10/2020
R.S.S.T.A. Decimomannu	25/10/2020	13/11/2020
Com.do Aeroporto Pratica di Mare	15/11/2020	10/12/2020

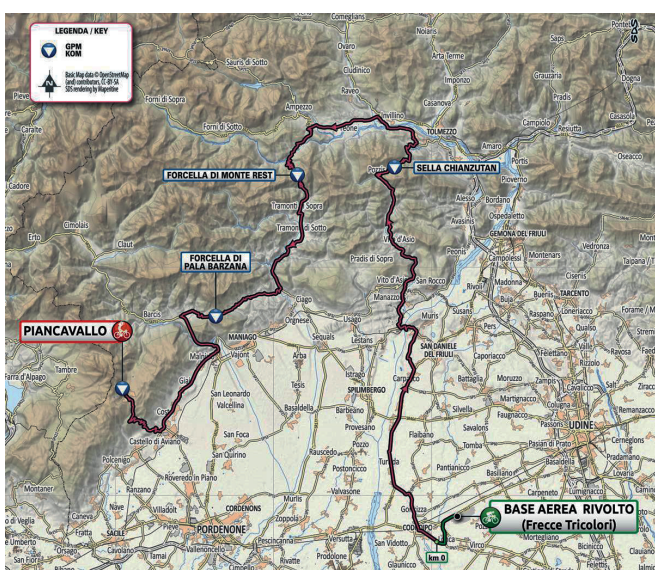




GIRO D'ITALIA 2020

Il 2° Stormo e le Freccie Tricolori ospiteranno la partenza di una tappa della gara rosa

15ª tappa - 24/05/2020 - Base Aerea Rivolto > Piancavallo



Per la prima volta nella storia del Giro d'Italia, una delle tappe partirà da un Aeroporto Militare, da Rivolto, sede del **2° Stormo** e delle **Freccie Tricolori** dell'Aeronautica Militare.

Un anno importante per la base friulana: nel 2020 si celebrerà anche la 60ª stagione acrobatica della Pattuglia Acrobatica Nazionale che avrà il suo clou con la Manifestazione Aerea programmata per il 19 e 20 settembre sull'Aeroporto di Rivolto.

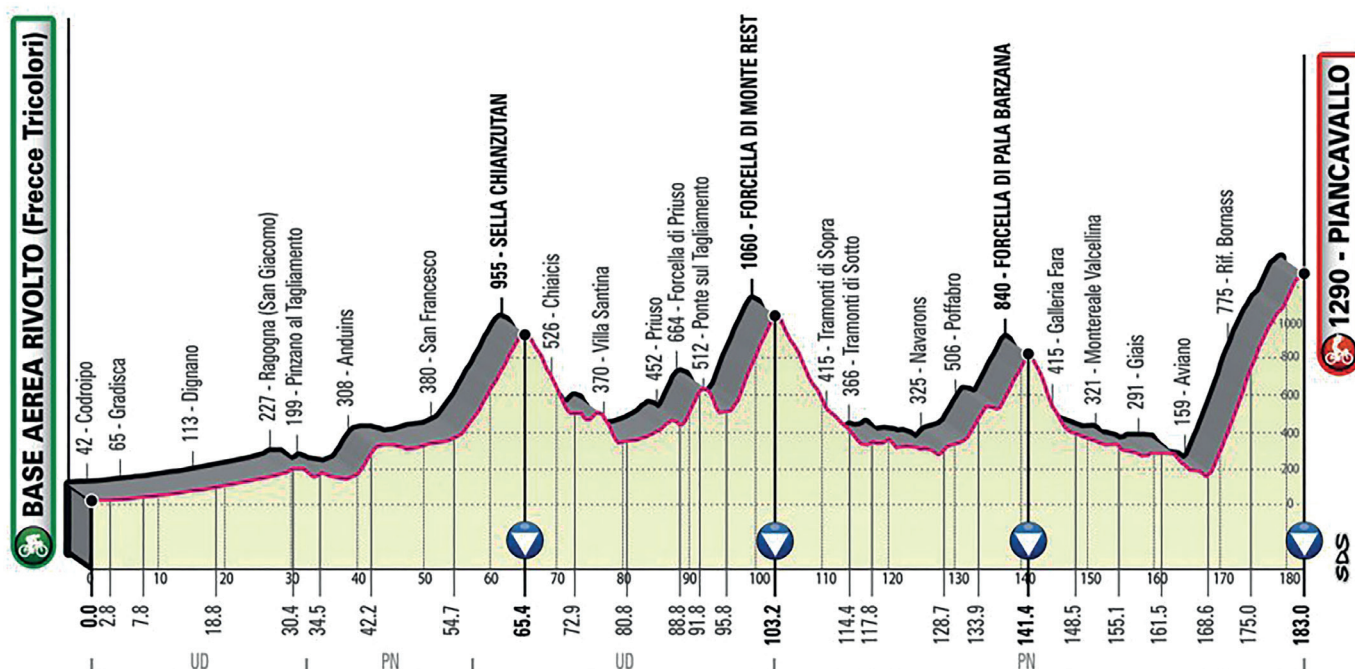
La partenza è prevista all'interno della base di Rivolto, dove verrà allestito il villaggio che accoglierà i corridori e il pubblico.

Prima del via della tappa ci sarà una esibizione delle **Freccie Tricolori** durante la quale verrà steso il "TRICOLORE" simbolo della nostra Nazione.

Quell'occasione sarà una vetrina con la quale far conoscere al pubblico dei 198 Paesi collegati con il Giro d'Italia l'attività della Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Gli atleti percorreranno la pista che normalmente viene utilizzata dagli Aermacchi MB-339 per le fasi di decollo e atterraggio per poi uscire dalla base ed immettersi sulla Pontebbana in direzione di Villa Manin, dove è stato posto il chilometro zero.

Tappa di montagna di 183 km. - Dopo un breve attraversamento della pianura per i primi 40 km., segue una sequenza di salite e discese quasi senza tratti di vero respiro fino ai piedi della salita finale. Il Piancavallo presenta le sue pendenze più dure nei primi 6 km dove arriva anche al 14%, dopo resta una salita impegnativa fino all'ultimo chilometro.



Addio al Magg. Pilota ANTONIO PADOVAN

fu pilota dei "Lanceri Neri" 1958 - 59

e medaglia d'argento agli Europei di bob a Innsbruck



5 Ottobre 2019 - Vasto il cordoglio nel mondo dell'Aeronautica. **PADOVAN** era stato arruolato come Pilota a Cameri, in provincia di Novara, poi era stato trasferito al 2° Stormo a Treviso.

Proprio per le sue grandi capacità, nel 1958 e nel 1959 aveva fatto parte della Pattuglia Acrobatica dei "Lanceri Neri", antenata delle "Frecce Tricolori".

Ma oltre al volo, **PADOVAN** era un grande sportivo.

Pluricampione italiano militare di tiro al piattello, si era prestato anche al bob, a due e a quattro. Aveva vinto un Argento nella rassegna continentale.



L'anno scorso due Piloti della storica
Pattuglia Acrobatica dei "Lanceri Neri"
hanno fatto visita a Rivolto,
incontrando i Piloti delle Frecce Tricolori

Lunedì 30 Aprile 2019 è stata una giornata dal sapore speciale per gli uomini e le donne del 2° Stormo, che hanno ricevuto la visita all'aeroporto di Rivolto (UD) da parte di **GIOVANNI DAL FORNO** e **ANTONIO PADOVAN**, due dei Piloti che nel 1958 diedero vita alla Pattuglia Acrobatica dei "Lanceri Neri".

Prima della nascita dell'odierna Pattuglia Acrobatica Nazionale delle "Frecce Tricolori", avvenuta nel 1961, l'Aeronautica Militare assegnava infatti di anno in anno ad ogni Reparto di Volo il compito di formare una Pattuglia Acrobatica che rappresentasse la Forza Armata nella prestigiosa specialità.

Il 1958 fu appunto il turno dell'allora 2ª Aerobrigata, che mise in campo la Pattuglia dei "Lanceri Neri" su velivoli F-86E Sabre.

Nell'occasione i due ospiti hanno potuto incontrare anche il Comandante del Comando Squadra Aerea, Generale S.A. Fernando Giacotti, che si trovava a Rivolto per la tradizionale approvazione del programma acrobatico della Pattuglia Acrobatica Nazionale, prima dell'avvio della stagione 2018 a partire dal mese di maggio.



da sx: Giovanni Dal Forno e "moglie", Col. Edi Turco, Antonio Padovan e "moglie"

I due assi dell'acrobazia aerea, a distanza di 60 anni dalle loro gesta, hanno potuto assistere ad una sessione di addestramento delle Frecce Tricolori, per poi incontrarne i Piloti e scambiare con loro le proprie impressioni ed esperienze.

I due veterani non hanno nascosto l'emozione di ritrovarsi, a distanza di tanti anni, di nuovo immersi nella vita del loro Ente operativo, a respirarne l'atmosfera e a ripercorrere lungo il filo dei ricordi la loro esperienza nell'Arma Azzurra.

La giornata ha previsto anche lo scatto di una foto ricordo proprio accanto al velivolo dei Lanceri Neri, ancora custodito all'interno dell'Aeroporto del 2° Stormo a memoria di una tradizione di pre-



stigio e lustro che ha scritto pagine importanti di quello che è il più antico tra gli Stormo dell'Aeronautica Militare.

tratto da: www.aeronautica.difesa.it

Un sentito amarcord di TONI

Conobbi il **Toni** appena assegnato al 14° Gruppo del 2° Stormo. Era uno dei quattro "anzianoni" (Antonio Padovan, Giuseppe Frescura, Walter Grasso e Giancarlo Cecconi), dai quali c'era tutto da imparare.

Pilota, qualche anno prima della **Pattuglia Acrobatica** dei "**Lancieri Neri**", fu un punto di riferimento, insieme ai suoi tre amici, per noi giovani badilanti della cloche.

Toni, tu eri quello che ci contava i cosiddetti "peli". Sempre con fare bonario, ma deciso, sia in volo che a terra ci impartisti i tuoi insegnamenti; in particolare sul volo in formazione del quale, al "Secondo" (Stormo), non era ammesso essere delle "scartine".

Ti ricordo con le mani sulle cinghie che portavi sopra il giubbotto di salvataggio, mentre in aula briefing ci illustravi quanto avremmo fatto in volo.

"In formazione a rombo, partiremo con una sfogata abbastanza piatta, angolati di 30 gradi sull'asse della pista 25. Seguirà un

*tonneau a botte, poi un'altra sfogata, questa volta accentuata, e via per il looping. In salita, perpendicolari al terreno, darò l'ordine di trasformare a cigno e i due gregari indietreggeranno, per portarsi in ala al fanalino. **Ferro in bocca!**"* (Era la tua famosa frase che non lasciava dubbi su come si deve stare in formazione).

Quando eri in "biga" le tue correzioni millimetriche ci facevano sudare come bestie da soma. Ma il risultato, Toni, spesso era eccellente per quattro sbarbatelli come noi.

Al di fuori del volo, ci concedesti qualche confidenza solo dopo aver raggiunto almeno una discreta anzianità.

Pur con grande esperienza, sapesti mantenere la tua posizione di gregario in seno al Gruppo, senza prevaricare i Comandanti che si alternavano alla sua guida, ma essendo per essi di valido consiglio e di impagabile aiuto.

Ora, tutti e quattro, vi sarete ricongiunti in quella grande formazione di piloti che volano più in alto delle stelle

Ti ricorderò sempre, insieme agli altri tre "moschettieri". Tutti di grandi capacità didattiche e di volo. E nei miei pensieri ti ringrazierò per quanto con tanto "amore per il volo" e per il 14° Gruppo ci trasmettesti.

Col. Pil. FAUSTO BERNARDINI



Circolo Ufficiali a Rivolto - Il Generale DI LOLLO con PADOVAN e FRESCURA, dietro MONTANARI e Cristiana "figlia" di FRANZOI

ARTURO FERRARIN un grande della nostra Aeronautica Militare

Centenario del Raid Roma-Tokio (1920-2020)

Non tutti sanno chi è Arturo FERRARIN.

Iniziamo col dire che è fra gli italiani che hanno fatto grande l'Italia.

Arturo Ferrarin nasce a Thiene (VI) il 13 febbraio 1895 da Antonio e Maria Ciscato, famiglia di industriali tessili, sesto di sette fratelli.

Completati gli studi tecnici presso l'istituto "Fusinieri" di Vicenza, nel 1915, allo scoppio della 1ª Guerra Mondiale Ferrarin viene chiamato alle armi ed assegnato al Battaglione Aviatori quale mitragliere di bordo nel Corpo degli Aviatori, prestando servizio a Torino e poi a Verona, ma il desiderio di pilotare in prima persona un aereo è talmente forte che chiede ed ottiene il permesso di trasferirsi presso la Scuola di Pilotaggio di Cameri (NO), dove nell'**agosto del 1916** consegue il "Brevetto di Volo" volando, su un monoplano "Gabardini" con motore da 80 HP, fino ad un'altezza di 3.500 metri e la promozione a Sottotenente di complemento.



Velivolo Gabardini con motore da 80 HP

Per le sue doti di Pilota nel **1917** ottiene la qualifica di **Pilota Istruttore**; svolge attività istruzionale presso i Campi Scuola di Cascina Costa e Cascina Malpensa (Milano) e presso la Scuola di Volo Acrobatico di Furbara (Roma). Conseguita l'abilitazione su "velivoli da caccia", nel dicembre del 1917 viene assegnato per la difesa di Bergamo alla 122ª Squadriglia (a Ponte San Pietro sulle rive del fiume Brembo, a circa 7 chilometri a ovest dal capoluogo orobico), in seguito alla 108ª Squadriglia con velivoli Nieuport a Trenno (periferia occidentale di Milano, oggi Parco Aldo Aniasi).



Ferrarin al "campo scuola"

Nel 1918 è promosso Tenente e trasferito alla 82ª Squadriglia Caccia di stanza a San Pietro in Gù (VI).

Ha così l'occasione di partecipare a svariate missioni di caccia e di scorta a bombardieri e ricognitori, l'abilità dimostrata durante i combattimenti è contraddistinta dall'abbattimento di due aerei nemici, impresa per cui venne decorato con la **Medaglia d'Argento al Valor Militare** e **2 Croci di Guerra**.

Alla fine del conflitto, prese parte a numerose gare ed esibizioni aviatorie: nel **maggio del 1919** a Parigi si cimentò con i famosi Piloti francesi A. Fronval e C. Robin; in agosto si trasferì ad Amsterdam per l'Esposizione Aeronautica Internazionale dove rimase diversi mesi partecipando a gare acrobatiche.



Linea volo Nieuport 17

Nel **1919**, mentre si trovava a Parigi fu raggiunto dalla notizia che il vate Gabriele D'Annunzio, insieme al suo amico poeta e scrittore giapponese Harukichi Shimoi, aveva intenzione di effettuare un volo a tappe da compiersi con più velivoli da Roma a Tokio, il cosiddetto "**Raid Roma-Tokio**".



In quegli anni non esisteva ancora la Regia Aeronautica che al momento si chiamava Comando Supremo d'Aeronautica.

L'idea di Gabriele D'Annunzio nel marzo del 1919 aveva trovato favorevole accoglienza da parte della Direzione Generale dell'Aeronautica, ma poté concretizzarsi solo allorché in seno al Governo si fece strada la convinzione che tale impresa, più che utile in termini di prestigio e commerciali, avrebbe potuto distogliere D'Annunzio dall'"avventura" di Fiume.

D'Annunzio sarebbe stato a capo di una formazione di 5 caccia-bombardieri ricognitori SVA-9 seguiti da 4 bombardieri Caproni pilotati da valorosi aviatori della Grande Guerra tra cui i Tenenti Ancillotto e Locatelli.

Alla famiglia degli **SVA-9** (la sigla sta per **Savoja, Verduzio e Ansaldo**, i nomi dei progettisti e dell'Azienda costruttrice) apparteneva anche l'aereo con il quale D'Annunzio fece il famoso volo su Vienna il 9 agosto 1918.

Erano aerei fatti di legno e tela privi di cabina chiusa e dunque volare era un'avventura.

Inizialmente escluso dall'impresa, Ferrarin chiese e ottenne dalla Direzione Aeronautica di parteciparvi insieme al suo inseparabile amico, il Tenente Guido Masiero ed ai "Motoristi" Gino Cappannini e Roberto Maretto.

Precipitatosi a Roma, il Ferrarin apprese che non c'erano più aerei disponibili a che per partecipare al "raid" doveva in gran fretta procurarsene uno. Tirò fuori da un hangar dell'Aeroporto di Centocelle un vecchio SVA con motore SPA 6-A da 205 CV, vero e proprio residuo bellico, riuscì a risistemarlo e, insieme con il "Motorista" Cappannini, poté infine aggregarsi all'impresa con due velivoli con funzioni di staffette, in modo da precedere la formazione per dare informazioni sul percorso, controllare le località di atterraggio, predisporre i rifornimenti e mantenere i contatti con le autorità locali in caso di necessità.



SVA con motore SPA 6-A da 205 CV

L'itinerario di tale "raid" era suddiviso in 25 tappe ed a questa grande trasvolata partecipavano diversi piloti.



Arturo Ferrarin e Gino Cappannini davanti allo SVA

Alle undici del mattino del 14 febbraio 1920, due biplani SVA ai comandi dei Piloti italiani Arturo Ferrarin e Guido Masiero decollavano dall'Aeroporto di Centocelle, campo che ancora esiste, oggi completamente circondato dall'abitato e vi possono operare soltanto elicotteri; ma era, a quell'epoca, il maggior Aeroporto Militare della capitale.

Soltanto un piccolo gruppo di persone assisteva a quella partenza: due o tre Ufficiali di servizio, un paio di borghesi e l'Ambasciatore giapponese presso lo Stato Italiano.

L'aeroplano da me pilotato, racconterà Ferrarin, « era vecchio e malandato. L'originale motore da 220 CV era stato sostituito con uno a compressione ridotta, che non sviluppava più di 180 CV. Ciò era stato ottenuto coi semplice espediente di collocare uno spessore tra il basamento del carter ed i cilindri. La regolarità di funzionamento era stata così aumentata, ma i decolli, a potenza ridotta, apparivano più rischiosi. Inoltre i serbatoi dell'aeroplano non potevano portare più di 330 litri di benzina, invece dei 440 dei modelli più moderni, per cui la normale autonomia dello SVA ne risultava ridotta da dieci ore e mezza di volo a sole otto. Per di più l'aeroplano, per uno svergolamento della cellula, pendeva a destra. Bisognava dunque pilotarlo tenendo costantemente la cloche poggiata sulla sinistra, per compensare questo difetto. Ciò feci tenendola agganciata con un elastico alla parete di sinistra dell'abitacolo per tutta la durata del volo. »

Ma come mai un "raid" così impegnativo veniva affrontato in una maniera tanto avventurosa? Eppure l'allora Direzione Generale d'Aeronautica aveva stanziato, per organizzarlo, ingenti spese, tanto da provocare una interrogazione parlamentare pochi giorni dopo la partenza dei Piloti.

In realtà Ferrarin e Masiero, i Piloti dei 2 SVA decollati il 14 febbraio da Centocelle, non avrebbero dovuto, nelle previsioni degli organizzatori, raggiungere Tokio.

A loro era riservato soltanto il compito di fare da "staffette" ai partecipanti veri e propri, che sarebbero partiti con una Squadriglia di 5 SVA, nuovi e perfettamente a punto, l' 11 marzo successivo.

L'idea base era quella, infatti, che l'intera formazione di 5 aeroplani compisse la traversata fino in Estremo Oriente e che si presentasse al completo nei cieli del Giappone. A questi 5 SVA si sarebbero infine dovuti aggiungere, lungo il percorso, quattro plurimotori Caproni decollati, sempre da Centocelle, in epoche diverse.

L'idea del volo era nata in un gruppo di Piloti Militari rimasti inattivi dopo la guerra. Comunque D'Annunzio si fece portavoce della proposta che trovò l'immediato consenso nell'industria Aeronautica italiana. Questa, infatti, stava cercando mercati per collocare la crescente produzione di macchine e motori. Quanto all'interesse governativo si dice che, essendoci già nell'aria i prodromi dell'impresa fiumana, furono date disposizioni di accontentare al più presto D'Annunzio, in modo da «spedirlo» lontano dall'Italia.

Ci dicono le cronache dell'epoca che non fu facile arrivare a comporre gli equipaggi.

Infatti Gabriele D'Annunzio - come temeva l'autorità d'allora - aveva preferito correre a Fiume e la sua rinuncia fu subito seguita da quella di numerosi Piloti, tra i più esperti.

Rinunciarono al "raid" nomi gloriosi come Locatelli che nell'agosto del 1919 aveva compiuto il primo volo transcontinentale dell'America del Sud, volando dal Pacifico all'Atlantico senza scalo e superando le Ande; Granzarolo, che aveva partecipato al volo su Vienna; Casagrande, Medaglia d'Oro al Valor Militare, il Pilota che planava a motore spento dietro le linee austriache per portarvi sabotatori o raccogliere informatori; il valoroso Ancillotto, altra Medaglia d'Oro che era passato con il suo aeroplano attraverso un "draken" (pallone austriaco); Keller, singolare figura di aviatore e altri tra cui un Ferrarin Francesco, cugino di quello che sarebbe stato il trionfatore del "raid".

Anche per la scelta degli aeroplani ci furono difficoltà.

I primi Piloti che ebbero l'idea del volo pensavano solo allo SVA, l'aereo forse più prestigioso uscito nel corso del conflitto da una fabbrica italiana; italiano in ogni suo particolare, dal progetto all'esecuzione, dalla cellula al motore che era, nelle macchine di serie,

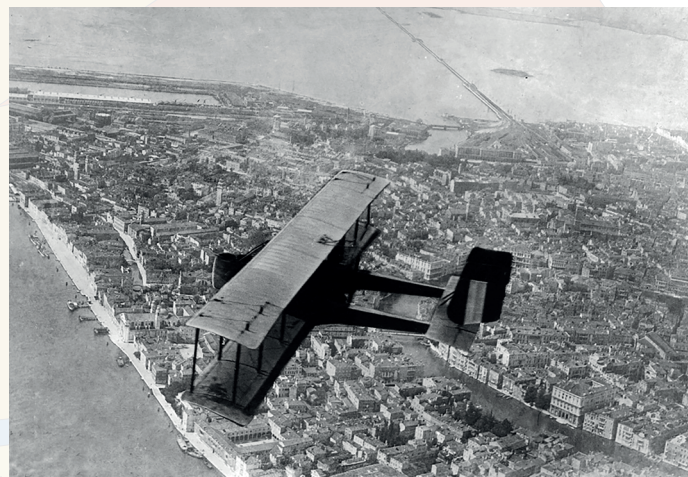
uno SPA da 220 CV. Originariamente monoposto da ricognizione, fu costruito successivamente in varianti a due posti, sia per l'addestramento che per la ricognizione.



SVA da 220 CV

Lo SVA, negli anni successivi al primo conflitto mondiale, era stato il protagonista delle maggiori imprese sportive, come il volo Torino-Parigi senza scalo, compiuto valicando le Alpi o come la già citata trasvolata dell'America meridionale compiuta da Locatelli. Macchina incredibilmente robusta, costruita in base ai più severi principi della scienza aeronautica, conobbe un eccellente successo di esportazioni grazie anche alla rinomanza acquisita con queste imprese.

Tuttavia alla Direzione d'Aeronautica vollero affiancare agli SVA anche alcuni plurimotori Caproni, la cui notorietà era salita alle stelle durante il conflitto. I grandi bombardieri Caproni costituivano le uniche macchine degli Alleati che potessero svolgere azioni in profondità dietro le linee avversarie ed erano stati perciò usati su tutti i fronti. Al momento dell'Armistizio gli Stati Uniti ne stavano approntando su licenza diverse centinaia di esemplari.



Caproni Ca.33 su Venezia

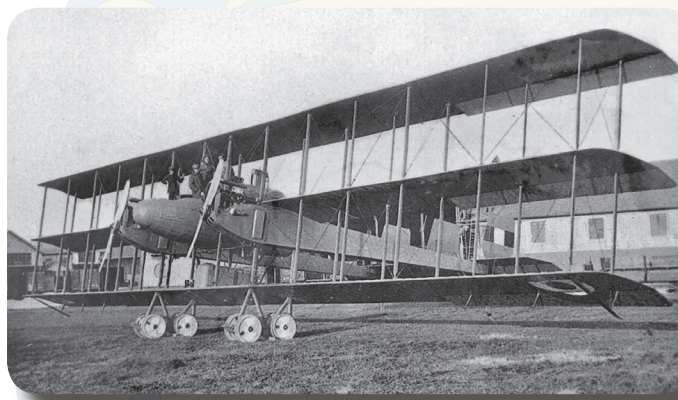


Nonostante i successi dei suoi velivoli, l'ingegner Gianni Caproni, il fondatore della celebre azienda, non volle sentir parlare, sulle prime, di far partecipare i suoi aeroplani al "raid".

Spiegò che erano macchine che avevano bisogno di lunghe piste per i decolli e gli atterraggi e quindi non idonee ad operare su campi di fortuna. Alla fine, cedendo alle insistenze, acconsentì; ma ormai i materiali di riserva erano già stati inviati ai posti-tappa, per cui i Caproni decollarono senza speranza di sostituire i motori avariati dai lunghi voli. Ciò, come era previsto, causò la loro progressiva eliminazione dal "raid".



Caproni Ca.5 biplano



Caproni Ca.4. triplano

Secondo quanto era stato stabilito, furono i Caproni a partire per primi. Iniziò il Ca 3 di Scavini e Bonalumi l'8 gennaio; pochi giorni dopo il suo volo aveva termine a causa di un atterraggio fuori campo in Siria, nel mezzo di una tempesta di sabbia.

Il 18 gennaio decollava da Centocelle il Ca 4 di Abba e Garrone, che effettuava un magnifico volo senza scalo da Roma a Salonicco. Successivamente un incendio a bordo ne causava il ritiro mentre volava verso Smirne.

Il 27 gennaio ed il 2 febbraio partivano rispettivamente il Ca 5 e l'altro Ca 3: entrambi terminavano il volo in Asia Minore a causa di avarie riportate durante atterraggi particolarmente duri.

Il 14 febbraio era la volta delle «staffette», Masiero e Ferrarin. In che cosa consistesse il loro compito, probabilmente non lo sapeva nessuno: dovevano genericamente aprire la marcia degli altri SVA fino ad un certo punto e poi aspettare la formazione. La loro preparazione e la loro partenza avvennero all'insegna dell'improvvisazione e non mancarono spunti umoristici.

Per esempio, quando Ferrarin seppe che sarebbe partito, lo seppe sette giorni soltanto prima dell'inizio del "raid", si preoccupò di trovare carte delle zone da sorvolare e scoprì che Bilisco, il secondo di Mecozzi, aveva portato da Parigi delle buonissime carte, abbastanza dettagliate. Chiese quindi di esaminarle e con il metodo sbrigativo che gli era abituale, le trattenne per sé. Ma Bilisco pretese di riaverle. Allora Masiero e Ferrarin «requisirono» un atlante presso la Direzione Generale dell'Aeronautica; senonché dal Ministero mandarono addirittura un Carabiniere a riprenderlo. L'atlante fu riconsegnato, ma non prima che Ferrarin strappasse le pagine che gli interessavano, mentre Masiero intratteneva il Carabiniere con la storia delle loro difficoltà.

Poche pagine d'atlante e una bussola che Ferrarin si era portato indietro dall'Olanda - dove si era recato nel 1919 per una serie di esibizioni aeronautiche - costituivano tutto l'apparato per la navigazione del Pilota.

Quanto a Masiero, secondo i patti, avrebbe seguito Ferrarin, volando con lui in formazione. Va subito detto che questo proponimento non poté essere mantenuto e infatti i due Piloti volarono generalmente per proprio conto.

Seguiamo ora l'incredibile viaggio di Arturo Ferrarin e del suo "motorista" Gino Cappannini.

La prima tappa fu l'Aeroporto di Gioia del Colle (Bari), dove decisero di fermarsi a causa di un guasto al motore dello SVA di Masiero.

Dopo la prima sosta a Gioia del Colle (BA), partirono per Salonicco con un volo a vista a bassissima quota. Date le avverse condizioni atmosferiche finirono per atterrare a Valona da dove ripartirono il 15 febbraio per Salonicco.

Da Salonicco decollarono per Smirne, ma ancora una volta il motore dello SVA di Masiero cominciò a surriscaldarsi, -per cui i due Piloti effettuarono un atterraggio di fortuna in un acquitrino nei pressi del fiume Meandro. A pochi chilometri da loro greci e turchi stavano combattendo, fino a quando, grazie all'aiuto di Aviatori greci, riuscirono a decollare nuovamente verso Smirne sentendo il crepitio delle fucilate.

Da Smirne ripartirono il 19 febbraio per Adalia, dove incontrarono un tempo terribile: temperatura sotto zero e vento tanto violento da dover scavare dei solchi in cui infilare le ruote degli aeroplani.



Ad Adalia scoppiò, per congelamento dell'acqua, il radiatore dell'aereo di Masiero e Ferrarin decise di proseguire il viaggio da solo, mentre l'amico si attardava per le necessarie riparazioni. Durante una bufera lo SVA di Ferrarin era stato legato con corde che lo tenevano ancorato al suolo. Solo quando fu in aria il Pilota si accorse che erano rimasti legati i piani di coda, per cui dovette governare fino ad Aleppo con i comandi parzialmente bloccati. Ad Aleppo l'atterraggio fu effettuato tra il turbinare della neve.

Partenza il giorno successivo, dopo aver tolto la neve accumulata sulle ali dell'aereo volò fino a Bagdad con atterraggio sul locale campo di calcio dove due squadre di soldati inglesi stavano disputando una partita: tra il fuggi fuggi generale, l'aereo andò a fermarsi davanti a una porta.

Dopo aver ricevuto raccomandazioni di tenersi alto, per evitare le fucilate dei ribelli nella zona, il 23 febbraio Ferrarin decollò da Bagdad per Bassora. Dopo aver atteso qui Masiero per due giorni, visto che avanzava rapidamente la stagione delle piogge, si rimise in volo verso Bushir, nel Golfo Persico, dove arrivò fortunatamente attraverso nebbia e piogge, guidato fino a terra dal lancio di razzi.

Da Bushir nuovo salto fino a Bander Abbas, sempre in mezzo al maltempo, che però andò a mano a mano sparendo fino a stemperarsi in un caldo soffocante provocato dal monsone.

Da Bander Abbas a Ciaubar, nel Pakistan, sempre un caldo violentissimo a causa del quale dovettero togliere la cappotta al motore dell'aereo per farlo raffreddare più rapidamente. Sennonché spruzzi di olio provenienti dal motore stesso continuarono a tormentare per tutta la durata del volo Pilota e Motorista, specialmente questi che occupava il posto anteriore dell'aeroplano.

Decollo da Ciaubar il 1° marzo in mezzo ad una furiosa tempesta di sabbia: poco dopo il motore comincia a dare segni di cattivo funzionamento, alla fine Ferrarin è costretto ad atterrare in mezzo

alla tempesta. Si accingono a riparare il motore, danneggiato da infiltrazioni di sabbia, quando vengono assaliti da indigeni armati che li sequestrano per alcune ore. Solo grazie a una fortunata coincidenza - vengono scambiati per "bulgari", alleati dei tedeschi dai quali avevano ricevuto armi durante il conflitto - riescono a riparare il motore e a ripartire. Giungono così a Karachi dove si concedono un po' di riposo.

Le tappe si susseguono alle tappe, quasi tutte con atterraggi imprevisti o episodi movimentati.



Da Karachi a Delhi, atterraggio forzato per rottura di un tubo della benzina; decollo, poi ancora un atterraggio difficile, di notte, a Delhi. Risultato: rottura del carrello.

Nuova partenza per Calcutta dove Ferrarin arriva regolarmente. Il motore dell'aereo è ormai allo stremo, ma a Calcutta esistono tre SVA di riserva e si può riparare l'apparecchio. Arriva nel frattempo anche Masiero, ma in treno, perché ha sfasciato l'aereo nella tappa di Delhi.

A Calcutta i due piloti sono pronti a ripartire per proseguire il raid, ma arriva un ordine da Roma: attendere la squadriglia dei 5 SVA partiti quella mattina dall'Aeroporto di Centocelle.



Dal 11 marzo Ferrarin e Masiero aspetteranno fino al 6 aprile, invano.

Che cosa era accaduto agli altri aeroplani? A Valona il Cap. Re si era ritirato. Ad Adalia, il 26 marzo, Marzari e Ranza erano venuti a collisione danneggiando gravemente, durante l'atterraggio, i rispettivi aeroplani. Con le due macchine se ne fa una e Marzari prosegue come secondo di Ranza. Gli SVA sono dunque ridotti a tre.

Il 4 aprile Mecozzi urta in decollo contro un ostacolo nascosto nell'erba (tappa di Aleppo) e sfascia l'aeroplano. Nel frattempo, in volo da Adalia ad Aleppo, Ranza e Marzari sono abbattuti dalla fucileria di un gruppo di ribelli arabi, poi fatti prigionieri. Saranno liberati da un drappello di soccorritori dopo alcune ore di prigionia. Infine, il 13 aprile, la tragedia: a Bushir, in decollo, lo SVA di Grassa e Gordesco urta contro un edificio per un guasto al motore. La macchina si incendia ed i due valorosi Ufficiali restano carbonizzati nel rogo.

Nel frattempo Ferrarin e Masiero, all'oscuro di tutto, tempestavano Roma di telegrammi chiedendo di riprendere il volo. Alla fine si decidono ed il 6 aprile, senza autorizzazione, partono da Calcutta.

Volo movimentato per le condizioni atmosferiche non buone fino ad Akyab in Birmania, tappa e ripresa del volo verso Rangoon. Proprio in fase di atterraggio il tubo dell'acqua del radiatore dell'aereo di Ferrarin esplode, il motore grippa e il pilota riesce a fare un atterraggio planato in un ippodromo.

Masiero prosegue il volo mentre Ferrarin è attardato dalle riparazioni; il 14 aprile riesce a decollare per Bangkok dove arriva mentre si scatena un temporale violentissimo. A Bangkok iniziano i festeggiamenti, con ricevimento da parte del Re del Siam.

Nuova, partenza per Hanoi, con tappa intermedia ad Ubon, campo di fortuna ricavato in mezzo alla giungla e presidiato da un gruppo di Soldati italiani arrivati fin quaggiù con un Ufficiale. Gli aviatori pernottano su di un carretto, mentre le belve sono tenute lontane da grandi fuochi accesi intorno al campo. Ad Hanoi si incontrano nuovamente Ferrarin e Masiero: sono i primi aviatori giunti in volo in Indocina. Festeggiamenti anche qui e pranzi di gala.

Ma Ferrarin è impaziente di riprendere il volo ed il 21 aprile, sotto l'imperversare di una fitta pioggia, decolla per Canton dove però non riesce a giungere in giornata.

Al cader della notte è costretto ad atterrare su di una spiaggia, incontra dei soldati che gli prestano assistenza. La mattina le ali dell'aereo, ricoperte di tela, sono gonfie di acqua penetratavi durante la notte: Cappannini deve fare dei buchi nella tela per far uscire l'acqua. Partenza ed arrivo a Canton sotto la pioggia. Momenti drammatici: il campo di atterraggio è allagato e Ferrarin gira intorno alla città mentre la benzina sta esaurendosi.

Alla fine si decide e compie un atterraggio rischiosissimo in una piazza della città, tra la folla. Riesce a fermarsi in pochi metri, senza danni per nessuno.

A Canton grandi onoranze a tutti (Masiero era arrivato il giorno prima), ma molte preoccupazioni per la partenza. Viene infine scelto il pendio di una collinetta, sul quale sono portati gli aerei. La distanza è brevissima, per cui Ferrarin e Masiero scaricano gli aerei di tutto il superfluo. Decolla Ferrarin e riesce per miracolo ad alzarsi sfiorando gli alberi che circondano la collina; dopo di lui Masiero fallisce e sfascia l'aeroplano.

Tappa a Fuzhou (28 aprile) dove fu ospite della famiglia Theodoli (con atterraggio e successivo decollo da un campo semi inondato dalla pioggia) e poi il 2 maggio arriva a Shanghai, atterrando all'ippodromo, dove sostò per sette giorni densi di festeggiamenti e ripartì quindi per Pechino dove ricevette l'onorificenza dell' "Ordine della Tigre".



Partenza da Pechino

Il volo fino a Tsingtao, primo territorio sotto la sovranità giapponese, è tormentoso in mezzo all'imperversare di un tifone che sbalottolò incessantemente e violentemente il velivolo.

Qui i due aviatori cominciano ad avere sentore dell'interesse con il quale il Giappone segue il "raid": vengono decretati quattro giorni di festa e navi da guerra giapponesi sparano salve di cannonate in onore degli italiani.

Da Tsingtao lo SVA prosegue fino a Tientsin, poi a Pechino: inutile parlare delle accoglienze tributate. Con una cerimonia solenne il 1° Ministro cinese accomuna Ferrarin a Marco Polo: il primo italiano venuto in Cina via terra ed il primo venuto in volo.

La trasvolata diventa un trionfo. Le successive tappe vengono richieste per poter festeggiare Ferrarin ed il suo motorista. Fanno così altre soste a Kowpangtze e Shingishu in Manciuria, a Seul in Corea, infine a Taiku. Di qui inizia il balzo verso il Giappone. Navi da guerra nipponiche sono state dislocate ad intervalli

regolari per guidare l'aereo di Ferrarin, ma il maltempo impedisce di vederle. Finalmente si scorge Osaka, una delle maggiori città industriali del nuovo Giappone ed è sul terreno della piazza d'armi di Osaka che Ferrarin discende, il 30 maggio 1920.

Una folla immensa circonda gli aeroplani di Ferrarin e di Masiero, agitano piccoli tricolori; alti dignitari, autorità politiche, ufficiali, diplomatici, tutti sono presenti per l'occasione.



Il 31 maggio alle 10, nonostante pioggia e cattivo tempo, i due aeroplani decollano per Tokio, dove giungono a distanza di un'ora l'uno dall'altro, dopo 450 km di volo. Il grande balzo è compiuto.

Solo Ferrarin riuscì concretamente a compiere regolarmente e con lo stesso velivolo l'intero percorso, in quanto Masiero, che aveva avuto un grave incidente a Canton, uscendone per fortuna illeso, dovette superare in piroscalo il tratto Canton-Shanghai e proseguire poi per Tokyo con un aereo di ricambio.

Il "raid Roma - Tokyo" si era svolto dal 14 febbraio al 31 maggio 1920, dopo oltre tre mesi con un percorso di oltre 18.000 km in 109 ore di volo alla media di 160 Km/h, toccando territori selvaggi e inhospitali, che per la prima volta videro il passaggio di un aeroplano.

I giapponesi rimasero letteralmente stupiti da tale impresa, benché fosse una giornata piovosa, accorsero in circa 200.000 al campo di atterraggio.



Il Governo decretò una serie di grandi festeggiamenti, il Pilota e il suo Motorista vennero ricevuti dall'Imperatrice in persona.



Il Ministro della Guerra consegnò ai due trasvolatori una grande "spada da samurai".

Al Ferrarin vennero consegnati dei disegni realizzati da alcuni bambini giapponesi perché fossero donati alla Regina Elena di Savoia.

La suggestione di tale impresa colpì anche i cinesi, che decisero di collocare l'immagine di Ferrarin all'interno di un tempio di Canton, vicino al busto di Marco Polo.

Il Raid aereo Roma-Tokyo realizzato da Arturo Ferrarin e dal suo fedele "Motorista" Gino Capannini fu un'impresa eccezionale, considerati i tempi ed il notevole contributo dato da un Pilota italiano della 1ª Guerra Mondiale al progresso del volo.



Oltre all'affermazione di Piloti d'eccezione come Ferrarin e Masiero, l'impresa ha anche rappresentato l'affermazione dell'Industria Aeronautica Italiana essendo il velivolo SVA ed il motore SPA di ideazione italiana così come completamente italiani erano materiali, dalla tela delle ali all'ultimo bullone.

Il velivolo di Ferrarin venne donato al Giappone che lo collocò nel Museo Imperiale di Guerra di Tokyo, museo purtroppo andato completamente distrutto durante la 2ª Guerra Mondiale.

Il "raid Roma-Tokio", che Ferrarin descrisse nel libro *Il mio volo Roma-Tokio* (Torino 1921), non mancò di suscitare molte polemiche in Italia: soprattutto le sinistre stigmatizzarono lo sperpero di denaro pubblico.

Non era in discussione il valore della prestazione ma dopo che una Commissione d'Inchiesta rilevò tutta una serie di negligenze nell'organizzazione sembrarono venir meno le condizioni per il ripetersi di imprese del genere.

Terminata l'impresa Ferrarin trovò un'occupazione civile presso l'Ansaldo.

Ferrarin dovette pertanto limitare la propria attività di volo alla partecipazione a gare aviatorie.

Dal **26 marzo al 2 aprile 1922** partecipa alla settimana d'aviazione di Nizza assieme ad altri grandi aviatori.

Nell'ottobre del 1922 vince su Ansaldo Postale la "Gran Coppa d'Italia", disputata sul circuito Sesto San Giovanni-Malpensa-Bologna-Ghedì, nonostante le proibitive condizioni meteorologiche.

Successivamente, la sua principale attività è quella di Pilota Colaudatore, che gli fornisce occasione di presentare in numerose capitali europee (Parigi, Bruxelles, Londra, Varsavia e Madrid) velivoli della nostra Industria Aeronautica.

La notorietà acquisita fa sì che porti in volo personalità italiane e straniere come Benito Mussolini, Italo Balbo, il Senatore Giovanni Agnelli, il principe Carol di Romania e re Alberto del Belgio.

Nel **1926** viene richiamato in servizio temporaneo al fine di partecipare a Norfolk (Virginia, Stati Uniti) alla prestigiosa "Coppa Schneider", riservata agli idro-velanti, pilotando uno dei tre monoplani "Macchi" M 39, realizzati per l'occasione dall'ingegner M. Castoldi.

Mentre gli altri due Piloti italiani, De Bernardi e Bacula, si classificarono rispettivamente al primo e al terzo posto, il Ferrarin, dopo un brillante inizio, fu costretto ad abbandonare la gara per avaria al motore, dovuta alla rottura della tubazione dell'olio, quando occupava la seconda posizione.

Ancora più sfortunata fu la sua partecipazione alla successiva edizione della "Coppa Schneider", che si svolse il **26 settembre 1927** al Lido di Venezia: Ferrarin, che pilotava un nuovo "Macchi" M 52, per un'avaria tecnica dovette abbandonare fin dal primo giro.

Fra il 1927 e il 1928 nasce la volontà di compiere una "trasvolata atlantica" in direzione Brasile.

Le sue aspirazioni trovavano ora piena rispondenza nel regime fascista e nello stesso Mussolini, interessati all'uso propagandistico di questo genere di imprese.

Si dà incarico all'Ingegnere Marchetti, della SIAI di Sesto Calende, il quale, dato che nel 1927 c'era stato il leggendario volo di Charles August Lindbergh, propone al Ferrarin la costruzione di un aereo che avesse le stesse doti di autonomia dello "Spirit of St. Louis", ottenendone la forte approvazione ma con alcune modifiche al motore.

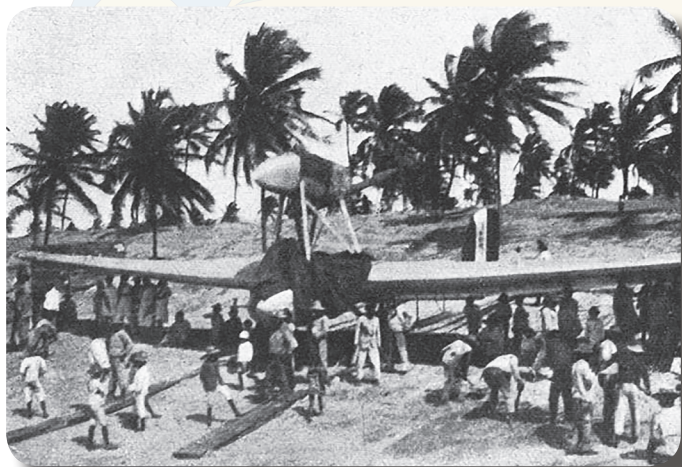
Il Ferrarin accolse di buon grado la proposta, ma volle che il nuovo aereo fosse dotato del motore A 22 da 500 CV, che la FIAT stava realizzando in quel periodo (Ferrarin era Pilota Collaudatore della FIAT).

In tempi rapidi venne costruito il monoplano "Savoia-Marchetti" S 64, che fu collaudato in volo per il conseguimento del primato mondiale di durata e di distanza a circuito chiuso.

Ferrarin in coppia con Carlo Del Prete, reduce dalla trasvolata con De Pinedo, si aggiudicò il primato volando **dal 31 maggio al 2 giugno 1928** tra Santa Severa e Anzio, per complessivi 7.666,616 chilometri, in 58 ore e 34 minuti ad una velocità media, sui 5.000 km, di 139,177 km/h.

Il **3 luglio 1928**, anno trionfale per il giovane pilota, Ferrarin ed il Magg. Del Prete sempre su S.64 decollano da Guidonia Montecelio (Roma) con destinazione Bahia in Brasile, distante 8.200 km.

Il **5 luglio** il velivolo, giunto al termine dell'autonomia (nel serbatoio erano rimasti pochi litri di carburante), compie un atterraggio di fortuna sulla spiaggia di Touros vicino Porto Natal, conquistando così il record del mondo di volo in linea retta con il riconoscimento del compimento di 7.188 km (circa 8.000 effettivi) in 49h 19m ed il primato di distanza senza scalo da Montecelio (Roma) a Touros (Brasile) di 7.666 km in 58 h 37' ad una velocità media di circa 168 Km/h.



Ferrarin in Brasile

In Brasile l'accoglienza è calorosa con numerosi festeggiamenti che vengono ripetuti al paese natale di Thiene e in tutta Italia.

Per questa impresa fu decorato di **Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico** con questa motivazione: "Pilota insuperabile conquistava all'Aeronautica Italiana ambiziosissimi allori con il volo Roma-Brasile" (R.D. 13.9.1928 – B.U. 1928, disp. 41, pag. 617), ricevette anche numerose onorificenze straniere.

A coronamento della loro impresa Ferrarin e Del Prete avevano programmato un giro delle principali città brasiliane, ma al terzo

giorno la crociera fu tragicamente interrotta da un incidente nell'isola di Governador, qui l'**8 luglio**, durante un volo dimostrativo su un nuovo tipo di idrovolante da ricognizione Savoia-Marchetti S.62, precipitarono in acqua; mentre Ferrarin se la cavò con la rottura di due costole e la lussazione di una spalla, Del Prete riportò gravi ferite che, malgrado operazioni chirurgiche e l'amputazione di una gamba, ne causarono la morte, il 16 agosto successivo.



5 Luglio 1928 Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete, si aggiudicano il primato di volo su distanza in linea retta



Magg. Carlo Del Prete

Al ritorno in patria Ferrarin raccolse le sue esperienze nel libro **Voli per il mondo** (Milano 1929), dedicato alla memoria di Del Prete.

Il libro, al di là dello stile retorico, peraltro non ascrivibile allo stile di Ferrarin, fornisce interessanti notizie sul mondo dell'aviazione dell'epoca.



Arturo Ferrarin, Italo Balbo e Francesco De Pinedo nel corteo funebre con Lorenzo Del Prete, padre dell'aviatore morto in Brasile

Lo stesso anno, il celebre scultore Adolfo Wildt scolpì un busto del Pilota che lo ritrae nelle vesti di Aviatore.

Il volo per il Brasile rappresentò l'ultima grande impresa aviatoria individuale.

Il potente Sottosegretario all'Aeronautica, Italo Balbo, volle da allora dare impulso ai voli di gruppo che avrebbero dato, secondo lui, lustro all'arma aerea e al regime e non al singolo. Non era probabilmente estranea a tale decisione la malcelata rivalità di Balbo nei confronti di quanti potessero offuscarne il ruolo preminente in campo aviatorio.

Confortato dalla fiducia e dalla benevolenza di Mussolini, Ferrarin si adeguò alle nuove direttive, ma questo non evitò nel 1930 l'insorgere di un forte contrasto tra lui e Balbo. Questi chiese e ottenne che Ferrarin fosse posto in congedo avendo assunto l'incarico di Consigliere in una Società privata, la "Avio Linee Italiane".

Nel **giugno del 1931** sposò nella Chiesa di San Babila a Milano Adelaide Castiglioni, figlia dell'imprenditore Ermenegildo Castiglioni, proprietario di Palazzo Castiglioni in corso Venezia a Milano; Balbo partecipò al matrimonio segnando la riappacificazione.

Ferrarin continuò così la sua carriera di Pilota e **fu lo stesso Mussolini a chiedere di essere portato in volo da Ferrarin per inaugurare (18 settembre 1938) il Monumento ai Caduti della 1ª Guerra Mondiale a Redipuglia.**

Come carriera militare, Ferrarin rimase nei "ruoli di complemento" fino al 1924, anno in cui venne iscritto in quelli del "servizio permanente" essendo stato promosso Capitano per "meriti straordinari". L'anno successivo tornò a essere iscritto, a domanda, nei "ruoli di complemento" ove nel marzo del 1935 raggiunse il grado di Tenente Colonnello.

Il 1935 fu un anno funestato da un grave incidente; il **14 luglio**, in una calda domenica estiva, pilotando l'aereo di Giovanni Agnelli, un **Savoia Marchetti S 80** marche I-MORO (idrovolante a due posti), Ferrarin nella fase di ammaraggio all'idroscalo di Genova andò a sbattere contro un tronco vagante sullo specchio d'acqua, l'aereo si ribaltò causando la morte del suo passeggero colpito alla nuca dall'elica in movimento, Edoardo Agnelli di soli 43 anni, figlio del Senatore Giovanni Agnelli, erede della dinastia.

Nota: il Dott. Edoardo Agnelli fu il primo della famiglia a legare la celeberrima dinastia alla Juventus F.C.

Ferrarin rimase indenne ma la sua storia di "pilota collaudatore" ebbe una grave battuta d'arresto.



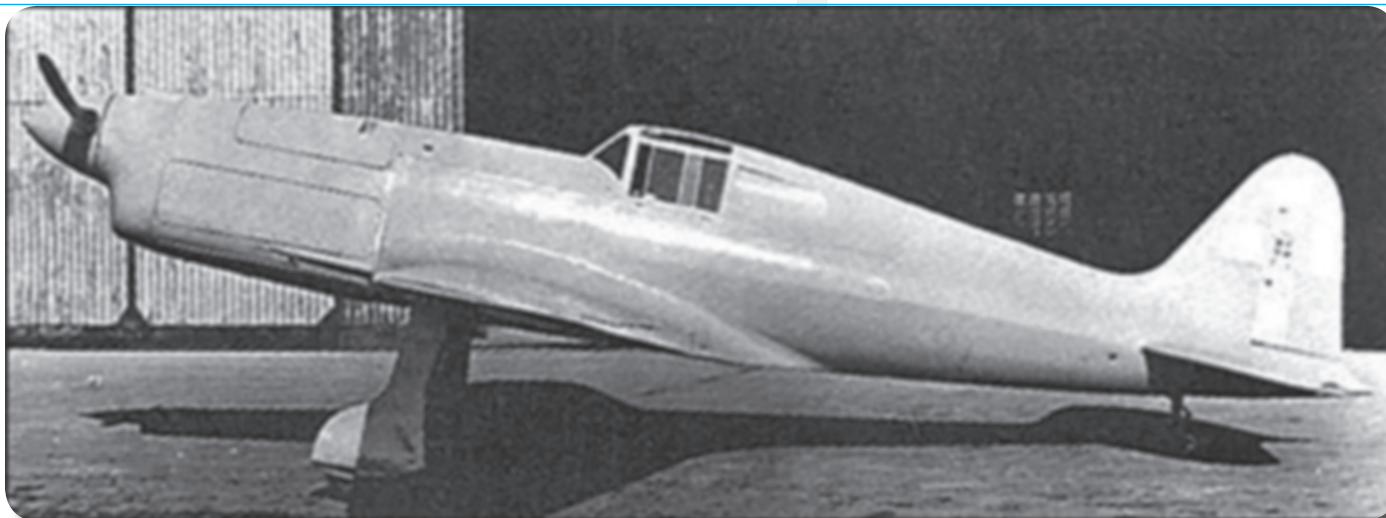
Savoia Marchetti S 80 marche I-MORO di Giovanni Agnelli

Allo scoppio del "secondo conflitto mondiale" Ferrarin riprese i suoi voli come "Pilota collaudatore".

Il **18 luglio 1941**, durante il collaudo di un prototipo da caccia del Centro Sperimentale di Guidonia, il **SAI Ambrosini 107 MM 44** (aereo da caccia leggero, monomotore, monoposto e mono-piano ad ala bassa, progettista Sergio Stefanutti, realizzato dalla Società Aeronautica Italiana Ambrosini nel 1940 e rimasto allo stadio di prototipo) subisce un cedimento strutturale di una parte del carrello, probabilmente dovuto alle sollecitazioni impartire durante il volo.

Una volta in volo probabilmente rileva un'anomalia nella retrazione del carrello. L'aereo è privo di radio e quindi Ferrarin non può chiedere a terra le effettive condizioni del velivolo, egli si porta quindi a bassa quota e minima velocità sul campo cercando di richiamare l'attenzione della gente a terra, ove viene compreso il suo dilemma e immediatamente parte un Pilota per segnalargli che è in condizione di atterrare: ma inutilmente.

Ferrarin tenta un atterraggio di fortuna ma l'aereo stalla e cade ai margini del campo non riuscendo ad evitare lo schianto mortale con il suolo.



SAI Ambrosini 107

La vita del valoroso Pilota si spegne così a soli 46 anni.

Arturo Ferrarin è stato un grande Pilota, un Asso dell'Aviazione Italiana, che ha fatto grande la nostra Aeronautica.

È sepolto insieme alla moglie nel cimitero di Induno Olona (VA), all'interno di una grande cappella dall'aspetto molto severo e spoglio, dove Ermenegildo Castiglioni possedeva una villa.

La comunità indunese gli dedicava una via e due anni dopo, nel **febbraio del 1943**, si decideva di intitolargli anche la Scuola elementare del paese.

Altre Scuole italiane sono intitolate a Ferrarin: a Thiene, Milano, Venegono Superiore, Guidonia e a Catania e sono rispettivamente Scuole Medie inferiori (le prime tre), Scuola elementare e un Istituto Tecnico Aeronautico Statale.

Portano inoltre il nome di Arturo Ferrarin l'Aeroporto di Venegono Inferiore (VA) in cui hanno base l'Aermacchi (costruttrice dell'aeromobile "MB-339 PAN" utilizzato dalle "Frecce Tricolori"), la Scuola di Volo dell'Aeroclub Varese, l'Aeroporto e l'Aeroclub di Thiene (VI).

Alitalia ha dato il nome "Arturo Ferrarin" ad uno dei suoi **Boeing 767**, che percorre la rotta **Milano-Chicago** e altre rotte.





ITALO BALBO

il Maresciallo dell'Aria

Biografia... per conoscerne l'evoluzione

Italo BALBO nasce il 6 giugno del 1896 a Quartesana in provincia di Ferrara.

Il nome Italo viene scelto dal padre per [patriottismo](#).

Da ragazzino mostra interesse per Emilio Salgari e Jules Verne, ma dopo si appassiona a Giosuè Carducci e Ugo Foscolo; scrive degli ottimi componimenti di Italiano e viene mandato al Ginnasio.

Dopo qualche anno e gli anni scolastici, all'età di 15 anni lo troviamo impegnato politicamente nella causa dei Mazziniani, e la città di Ferrara è la palestra politica più idonea per un'aspirante rivoluzionario.

Il luogo più incandescente della politica ferrarese avviene nella piazza del duomo, nei locali del Caffè Milano dove si ritrovavano massoni, socialisti, radicali, anarchici, sindacalisti, rivoluzionari e repubblicani, passando ore intere a discutere.

All'età di 15 anni Italo Balbo fa la sua prima comparsa dapprima silenzioso, ma senza perdere l'occasione di dire la sua.

Italo Balbo dimostra più della sua età, nonostante giovane, atletico e forte fisicamente, il suo sport preferito è il tiro al bersaglio con il fucile, mentre offre pessime prove come schermitore e cavallerizzo. A Balbo manca solo il tipico pizzetto che non abbandona più dopo i 18 anni di età.

Nel 1911 il padre decide di mandarlo a Milano dove abita con il fratello Edmondo che lavora come segretario comunale nella vicina località di Greco.

Italo non frequenta le scuole, ma riceve lezioni private soprattutto dal professore Artioli, un ex sacerdote molto colto che riesce a migliorare il Latino di Italo e rafforzarne il suo anticlericalismo.

Purtroppo ad aprile il suo fratello prediletto Fausto muore, Italo viene fatto trasferire nel paese di Lugo dove aveva insegnato Fausto e dove supera in un colpo solo le due ultime classi del ginnasio.

Nel 1915 Italo Balbo viene regolarmente chiamato e inviato alla Scuola Militare di Modena come Allievo Ufficiale.

Dopo un corso di 5 mesi viene mandato con il grado di "Aspirante" al Battaglione degli [Alpini](#) "Val Fella".

Passa alcuni mesi in Carnia con il Battaglione di Alpini "Val Fella" con il grado di Sottotenente chiedendo un trasferimento nell'Aviazione.



Nel mese di ottobre viene mandato al Deposito Aeronautico di Torino.

La passione per gli aerei da combattimento "che l'avrebbe ucciso 23 anni dopo" questa volta gli salva la vita: trasferito a Torino il 22 ottobre del 1917, appena due giorni dopo inizia l'offensiva austriaca di [Caporetto](#) che travolge il fronte Italiano, il Battaglione "Val Fella" durante la breve ma triste disfatta viene circondato e gli Alpini uccisi o fatti prigionieri, BALBO chiede nuovamente il trasferimento per essere mandato in trincea, passano pochi mesi e solo il 4 aprile del 1918 viene rimandato nel Battaglione di Alpini "Pieve del Cadore", ma ormai la situazione si è stabilizzata e i soldati Italiani hanno respinto oltre frontiera il nemico austriaco.

Da questo momento comincia la vera guerra di BALBO; gli viene affidato il Comando del Reparto d'Assalto del Battaglione, per essere precisi con un gruppo di "arditi" votati alla morte destinati alle azioni di guerra più pericolose.

I Reparti reggimentali di arditi "fiamme verdi" si distinguono dal vero corpo degli arditi "fiamme nere", in quanto continuano a fare

parte del loro Reggimento e non possiedono armi e addestramento speciale, ma per il resto compiti, caratteristiche e rischi sono uguali.

Tra i mesi di luglio e agosto del 1918 Italo Balbo compie imprese militari notturne "una contro forze nemiche molto superiori" dove Balbo e i suoi arditi riescono ad annientare il nemico, tanto da meritarsi la sua prima Medaglia d'Argento al Valore.

Subito dopo il Battaglione "Pieve del Cadore" torna nelle retrovie, ma Balbo partecipa all'offensiva finale del Grappa e il 27 ottobre lancia un attacco violentissimo sul Monte Valderoa, ottenendo la sua seconda Medaglia d'Argento al Valore Militare.

Non contento Balbo dopo pochi giorni attacca un avamposto nemico difeso con mitragliatrici, riuscendo a entrare con i suoi arditi e conquistare la prima trincea nemica, non contento lancia il suo plotone in continue ondate successive ma senza rendersene conto tutti i suoi soldati sono morti e Balbo si ritrova vivo e solo in mezzo al nemico.

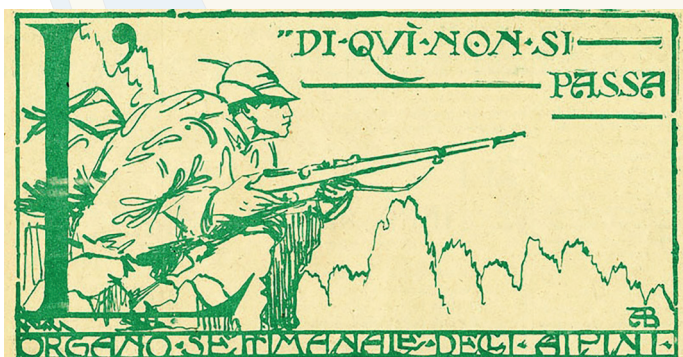
Si salva la vita fingendosi morto per tutto il giorno e riattraversando le linee di notte.

Riesce a ritornare alla prima trincea conquistata, non passano nemmeno tre giorni che si riorganizza e assalta nuovamente, per la seconda fase di una battaglia che costa al Battaglione metà degli organici: 500 uomini. Questa volta la battaglia viene vinta in modo definitivo.

Riceve la terza Medaglia ma per "punizione" non è d'Oro oppure d'Argento ma di Bronzo, in quanto disobbediente all'ordine del Comando centrale di fermarsi sulle posizioni, in quanto continuò ad inseguire le retroguardie nemiche in fuga da Feltre.

E' il primo Italiano a rimettere piede nella città, dove una lapide ricorda ancora Italo Balbo e i suoi uomini.

Finita la Prima Guerra Mondiale nella regione del Friuli dove nel frattempo si era iscritto all'Università fonda il 24 agosto del 1919 nelle vesti di Direttore il giornale militare "L'Alpino", organo settimanale degli Alpini ancora in produzione nel 2011.



La redazione è composta unicamente da militari e nella testata principale vi è stampato una grande L' con l'apostrofo e il disegno

di un alpino accovacciato sulla vetta, pronto a sparare e sovrastato dal motto "**Di qui non si passa**".

Balbo dopo alcune edizioni del settimanale "L'Alpino" il 5 ottobre del 1919 si schiera contro il giornale "L'Avanti" reo di avere attaccato ingiustamente Benito Mussolini, il primo avvicinamento tra Italo Balbo e Mussolini avviene in maniera casuale.

Italo Balbo si schiera con Gabriele D'Annunzio quando occupa Fiume, affermando che D'Annunzio è un leader migliore di Mussolini.

Nel dicembre 1919 è già psicologicamente e politicamente pronto per il fascismo e tra il 1920 e il 1921 aderisce al partito in maniera formale e attiva.

A Ferrara i Socialisti e Comunisti cominciano per idealismo e per ritorsione a uccidere membri del Partito fascista nell'area degli agrari, la reazione di Italo Balbo non si fa attendere facendo scoppiare una guerra civile locale sanguinosa e crudele sopprimendo 130 socialcomunisti con conseguente distruzione delle loro 42 sedi.

Balbo non ha fatto altro che usare uno stile di combattimento dello squadristo fascista: non più scontri tra piccoli gruppi, ma seguendo un concetto elementare di strategia militare, vale a dire attacchi in forze per ottenere il risultato massimo nel minore tempo e con il minimo pericolo. Le spedizioni di Balbo sono composte sempre dal 100 squadristi che operano metodicamente, bloccando le vie di accesso in città o in un paese setacciando palmo a palmo ogni minimo angolo finché anche l'ultimo nemico non viene scoperto.

Se il fascismo nasce a Milano, è nella città di Ferrara che trova la formula del suo successo nell'accordo degli agrari e nell'organizzazione militare dello squadristo.

Si tratta di una rivoluzione che possiede troppi punti di contatto con la reazione e che parte del suo successo si basa su una violenza spesso gratuita e terroristica e lo squadristo è certamente un fenomeno ripugnante, inaccettabile a qualsiasi moderna coscienza democratica, ma non lo si può bollare semplicemente con la formula della violenza politica.

Stesso metodo che comunque viene usato dai socialcomunisti violenti e assassini, ma con la differenza che non hanno un leader carismatico, mentre il fascismo ne aveva di cattivi ma anche di buoni.

Buoni e giusti come Italo Balbo, personaggio esemplare per capire come una certa classe sociale di quella generazione con alle spalle la prima guerra mondiale e un particolare tipo di cultura, nella situazione economico-politica (tra gli anni 1920-1922) difficilmente può non arrivare a quel tipo di lotta politica e di come ci sia arrivata spesso in buona fede, con la coscienza di compiere un atto giusto, doveroso e necessario.

Il "Balbo rivoluzionario" è tale solo nelle tecniche e quasi mai nei contenuti, conservatore e uomo d'ordine più che innovatore, ma come capo e uomo d'azione è inflessibile e determinato nel portare a compimento la conquista del potere e nell'instaurare il regime fascista.

Né l'una né l'altro probabilmente si sono verificati, e comunque non in quel modo e in quei tempi, senza la volontà e la determinazione di Balbo che, in almeno in tre occasioni nel 1922 non ancora trentenne, imprese svolte decisive alla storia del fascismo e dell'Italia.

(1) Nel luglio del '22 quando [Mussolini](#) è in trattativa per entrare pacificamente in un secondo Governo Facta, Italo Balbo lo impedisce mettendo a ferro e fuoco la Romagna e quindi costringendo il [Duce](#) a scegliere l'ipotesi insurrezionale.

(2) Durante la marcia su Roma quando Balbo impedisce che gli altri quadrumviri si arrendano.

(3) Come ispiratore e coordinatore del "pronunciamento dei consoli" che spinge [Mussolini](#) a instaurare la dittatura.

Italo Balbo è un capo molto severo, che tiene in maniera ferrea alla disciplina e cura nei minimi particolari l'organizzazione, ma che corrisponde anche a quell'immagine del condottiero: bello, giovane, deciso e duro sempre in testa alle sue truppe.

Tra il mese di aprile e il mese di maggio il partito fascista guidato da Italo Balbo nella città di Ferrara, è il più potente d'Italia (tanto da fare venire [Benito Mussolini](#)), in questa occasione Balbo e [Mussolini](#) si incontrano per la prima volta.

Il [Duce](#) arriva a Ferrara per accettare la candidatura del 4 aprile del 1922, Balbo gli prepara manifestazioni e festeggiamenti tali da lasciare il [Duce](#) stupefatto, preparandogli il colpo ad effetto: dove [Mussolini](#) deve parlare sul palco davanti a 20.000 fascisti. [Mussolini](#) in quel momento è a capo di un partito (in tutta Italia) di appena 80.000 iscritti e fino a quel momento non ha mai avuto un auditorio così vasto, complimentandosi con Balbo per le sue capacità. Ma per Balbo quel giorno l'emozione più forte gli sale (oltre che per l'incontro con il [Duce](#)) quando a tarda serata con lo stesso [Mussolini](#) si recano in un luogo segreto dove incontra il suo idolo, vale a dire [Gabriele D'Annunzio](#): per Balbo da quel momento la giornata diventa storica e indimenticabile.

Il 28 ottobre 1922 avviene la marcia su Roma.

Nel 1923, lo squadristo ha ormai perso quel poco di ardimento che possiede e diventa un gioco al massacro.

Balbo ordina sporadici assalti ai popolari e sempre più spesso sconfina in altre provincie emiliane, nel Veneto e nel Mantovano.

Tra la fine di giugno e l'inizio di luglio accentra ancora maggior-

mente il potere nelle proprie mani e fornisce alle squadre la struttura militare che mantengono grosso modo su scala nazionale dopo la costituzione della milizia.

Ogni squadra è composta da 10 uomini, caposquadra compreso; tre squadre compongono un plotone e tre plotoni una compagnia.

Balbo pretende che tutti abbiano e siano in divisa, cercando di organizzare anche plotoni di motociclisti e ciclisti, ai mitraglieri chiede la conoscenza di almeno quattro tipi di mitragliatrici.

Ogni mese ordina con una circolare, che tutte le squadre devono inviare un rapporto sulle armi, sulle munizioni e ogni 3 mesi sul vestiario, per sapere se le divise estive sono troppo pesanti e viceversa se le divise invernali sono troppo leggere.

Italo Balbo non pensa più al posto come Ispettore di banca e come egli aveva previsto sopravanza tutti i capi fascisti compreso lo stesso [Mussolini](#).

I Socialisti vengono sconfitti, Balbo comincia a trattare con gli agrari con una maggiore giustizia sociale e preme che il fascismo si impossessi dello Stato Italiano.

Balbo affianca [Mussolini](#) ogni volta che si mostra duro e intransigente, mentre non l'approva quando al Comando generale si fa attorniare da gente dell'alta società che gli stanno vicino per convenienza, infatti spedisce una lettera a [Mussolini](#) scrivendo che il Comando generale da Lui presieduto deve essere di stampo solo militare e di liberarsi degli avvoltoi inutili.

Il [Duce](#) si innervosisce quando legge la missiva ma capisce che Balbo dice il vero.



I leader fascisti al raduno di Napoli dell'ottobre 1922, alla vigilia della marcia su Roma.

[Mussolini](#) si invaghisce "in gergo politico e militare" di Italo Balbo, ed è disposto a riconoscerli un ruolo decisivo nel "partito fascista"

dedicandogli una fotografia in maniera quasi adulatoria scrivendoli *"All'amico fraterno Italo Balbo, magnifico condottiero delle milizie fasciste, nell'attesa della marcia suprema. Con ammirazione, Mussolini"* In tutta la sua vita da fascista, il Duce non risulta che abbia mai rilasciato altre dediche.

Tra gli anni 1922 - 1923 Italo Balbo pubblica un libro intitolato "Diario", in realtà non si tratta di un vero diario. Balbo non è uno scrittore ma pubblica parecchi volumi, opere che possiedono uno stile piacevole e asciutto che manca nei suoi articoli e nei suoi discorsi: certamente nella stesura viene aiutato da un grande giornalista e suo amico Nello Quilici.

A [Mussolini](#) non piace quello che Balbo ha scritto nel Suo libro, il [Duce](#) non approva alcune sue critiche. Il citato libro suscita grande scandalo nel partito, dove le critiche di Balbo danno parecchio fastidio a tutti i gerarchi che non vi appaiono e quelli citati vengono descritti come figure di secondo piano

Il 6 gennaio 1922 si reca dal Generale Gandolfo, fascista insieme al capo dello squadristo toscano Dino Perrone, gettando le basi per la costituzione della milizia fascista e suddividendo il comando secondo una decisione già pianificata nel mese di novembre a Milano.

L'Italia viene divisa in quattro Ispettorati, a Balbo viene affidata l'Emilia Romagna, la zona del Mantovano, il Veneto, il Trentino, l'Istria, Zara e le Marche. Un altro ispettorato viene dato al romano Ulisse Igliori.

Se si tiene conto che Gandolfo è un anziano Generale con scarso peso politico, che Perrone Compagni non è benvenuto dallo squadristo toscano "squadristi indisciplinati e pieno di dissidenti" e che Igliori è un'idealista il quale dopo [la marcia su Roma](#) torna a fare l'ispettore assicurativo, si vede che Italo Balbo si considera il capo supremo dello squadristo fascista, scavalcando [Mussolini](#) nelle decisioni finali.

La città di Ferrara è tutta fascista tranne poche [eccezioni](#): la più fastidiosa è quella costituita da Don Giovanni Minzoni un sacerdote che da più di 20 anni esercita nella località di Argenta in provincia di Ferrara.

Il 23 agosto del 1922 due squadristi fascisti tali Giorgio Molinari e Vittorio Casoni "di propria iniziativa" assassinano Don Minzoni.

Italo Balbo trovandosi a Roma raggiunge subito Ferrara, dove fa scendere un'omertà assoluta su come sono andati i fatti, dei due assassini non si sa più niente, infatti quando Balbo conosce gli esecutori li fa fucilare di nascosto, perché non vuole gettare ombre sul partito fascista della sua città.

Il 29 settembre del 1924 Italo Balbo ormai Onorevole oltre che Generalissimo "coniato dopo [la marcia su Roma](#)" si sposa con la Contessa Emanuela Florio dai lineamenti fini e dallo sguardo bel-

lissimo conosciuta quando Lei aveva appena 18 anni e la [prima guerra mondiale](#) era appena finita.

La cerimonia avviene nella tenuta dei genitori della sposa, in Friuli.

Tornato dalla "luna di miele" con sua moglie si trova una sorpresa poco piacevole; l'episodio dell'assassino di Don Minzoni, viene riportata a galla con abilità politica e giornalistica da Giuseppe Donati, Direttore del quotidiano popolare "Il Popolo" che nel 1924 viene in possesso di importanti documentazioni.

La manovra di Donati è impostata dalle opposizioni per fare cadere il fascismo sulla "questione morale", basandosi su memoriali (non veri) di fascisti che non hanno avuto il loro tornaconto personale, cercando di screditare il loro ex partito a tale punto da farlo cadere.

Il processo inizia il 26 novembre e si cerca di screditare ingiustamente Italo Balbo facendolo passare come il mandante dell'omicidio di Don Minzoni; Italo Balbo pur avendo avvocati di fama stranamente non viene difeso bene, comunque riesce a dimostrare la sua estraneità con l'omicidio, anche se [capisce che il mandante è Mussolini](#).

Italo Balbo pur rimanendo al governo fascista ancora per 16 anni, inizia a prendere le distanze.

Balbo comincia a criticare e mettere in discussione la posizione di Comando Generale del [Duce](#), non approvando l'eccessivo ingrossamento del partito con l'entrata di Farinacci definendolo un "assassino di antifascisti", perché come dice Balbo *"non tutti coloro che la pensano diversamente devono essere trattati in malo modo, se non picchiati selvaggiamente da un assassino come Farinacci"*.

E questo per Balbo è un grosso pericolo; il partito deve rimanere una minoranza di gente decisa a tutto pur di difendere il fascismo e il potere acquisito.

Negli anni 30' è ancora un fiero e critico avversario del suo stesso partito, che contrasta in ogni occasione, anche se per altri motivi: rimanendo su una posizione conservatrice, Balbo si convince che meno il fascismo entra nelle vicende economiche, militari e culturali, meglio è.

Il passaggio, lento e sfumato avviene tra il 1926 e il 1929. Balbo cerca di scalzare dal suo posto Turati, successore di Farinacci con una linea completamente differente: quella di creare un partito molto politicizzato in grado di ideologizzare e guidare masse sempre più vaste, riuscendo a spalancare braccia e porte a contadini e a operai.

Balbo in un discorso che tiene davanti a 30.000 persone dichiara *"meglio essere in pochi ancora, come un tempo, ma di fede attiva piuttosto che in tanti dallo spirito debole e vacillante, torniamo ad*

essere magari uno contro dieci, purché sia lontano da noi, senza remissione, chiunque viva nel dubbio e non partecipi nel nostro fuoco sacro".

Dopo quel discorso passato alla storia, milioni di Italiani si iscrivono al partito fascista e Balbo da quel momento non vuole più avere a che fare con quel partito, restando in un partito di destra filo-[mazziniano](#)

La battaglia privata contro Farinacci dall'esterno è poco apparente: neppure un grande come Italo Balbo può permettersi senza rischiare grosso di attaccare l'uomo incaricato di ristabilire "con ogni mezzo" l'ordine, usando con estrema facilità l'arma dell'espulsione.

Solo dopo la caduta di Farinacci si alza un coro di invettive contro il "bastonatore di Cremona".

Balbo data la sua posizione invece più discretamente sul nemico caduto, ma l'odio fra i due (anche personale) esplode in alcune lettere che Farinacci invia a [Mussolini](#) dopo la destituzione e che lo stesso [Duce](#) non rispondendogli gli fa capire che approva le idee di Balbo.

[Mussolini](#) sapendo delle capacità aviatorie e delle sue conoscenze tecniche e meccaniche dell'aereo in generale, il 6 novembre 1926 affida a Italo Balbo con il grado di **Segretario dell'Aviazione** di valutare il possibile miglioramento dell'Aeronautica Militare Italiana.

Italo Balbo, da calcoli recenti ma approssimativi ne conviene che il suo predecessore Bonzani abbia lasciato 800 apparecchi in linea e 800 di riserva il che risulta essere la seconda forza aerea del mondo, visto che gli Stati Uniti D'America e la Gran Bretagna ne possiedono entrambe 700 in linea e 700 in riserva. Solo la Francia è superiore con 1500 apparecchi in linea e 4000 in riserva.

In realtà gli apparecchi dati per efficienti al 31 ottobre 1926 "prima del passaggio dei poteri" sono 551.

Balbo tira la prima somma e riduce questa cifra a 405, in seguito il 28 novembre ordina che tutti gli aerei si alzino contemporaneamente in volo, ordina che i caccia ci rimangano 2 ore e mezzo e che tutti gli altri tipi di aeroplani ci rimangano per 3 ore: una vera e propria prova generale dopo la quale Balbo scrive a [Mussolini](#) che "solo 200 apparecchi hanno sopportato l'esperimento, e che erano tutti disarmati, aerei di tipo sportivo e inadatti a sopportare una vera azione di guerra".

Dei 405 aerei efficienti solo 335 si erano levati in volo, ma di questi 104 non sono riusciti a superare la prova per svariati motivi indipendenti dall'efficienza dell'aereo (mancanza di piloti, condizioni atmosferiche e altri problemi di non poco conto), ma questo Balbo non lo scrisse a [Mussolini](#).

Balbo stabilisce che all'inizio della sua gestione solo 300 apparecchi sono efficienti "ma non si sa quanto e come armati".

Per quanto riguarda gli Aeroporti Militari, un "rapporto dei Piloti più anziani" chiesto da Balbo rivela una situazione molto insufficiente: manca il collegamento elettrico nelle officine "Augusta" dove non esiste l'allacciamento dell'acqua, gli hangar sono tutti da ricostruire.

La gestione Balbo nell'Aeronautica Militare è molto buona, riuscendo a portare a più di 3500 aerei da combattimento in piena efficienza e gli viene assicurato dalla Ditta di aeroplani "Macchi" che saranno costruiti in pochi anni 2000 Caccia distribuiti in siti diversi in tutta Italia, ma di guerra mondiale non se ne parla ancora, e dopo l'uscita di Italo Balbo come supervisore, in quanto "mandato a governare la Libia" l'Aviazione non avanza in tecnologia e le promesse non vengono mantenute perché durante la [seconda guerra mondiale](#) "grazie all'inefficienza del suo sostituto", ci sarà solo una "base logistica" degli Aerei Caccia "Macchi" vicino a Monza che viene distrutta quasi subito.

Italo Balbo fedele al progetto di sviluppare l'Aviazione di massa e di privilegiare le imprese collettive, all'inizio del 1928 comincia a organizzare la grande [crociera nel mediterraneo occidentale](#).



25 maggio - 2 giugno 1928, Crociera del Mediterraneo Occidentale

Ottenuta l'approvazione di [Mussolini](#), Balbo da inizio ai preparativi non avendo ancora nessun grado dell'Aeronautica Militare (alla Crociera Aerea partecipa in divisa di Generale della milizia) affidando il Comando a De Pinedo, un grande Pilota italiano dell'epoca.

La flotta aerea è composta da **51 idrovolanti S.59** (biplani bi-posto da bombardamento leggero e da ricognizione), **8 S.55** per l'assistenza e il trasporto di autorità e giornalisti e **1 Cant. 22** per gli addetti aeronautici stranieri.

Questa formazione (lo schieramento di volo scelto da De Pinedo è particolarmente complesso) deve percorrere tappe per un totale di oltre 2800 chilometri con a bordo un totale di 180 persone.



Savoia Marchetti S.59

A partire da questa crociera come nelle successive vengono scelti gli "idrovolanti", anziché apparecchi "terrestri", in quanto è molto frequente che durante i lunghi voli sul mare gli aerei si trovino nella necessità di ammarare, inoltre l'impresa è coadiuvata dal mare da unità della marina e dai servizi logistici preventivamente dislocati nei porti di ammaraggio: condizione indispensabile in un'epoca dove le informazioni meteorologiche sono quasi nulle e c'è scarsa assistenza da terra.

La partenza avviene il 26 maggio e termina il 2 giugno in maniera perfetta senza un minimo incidente.

Mai nel mondo sono stati tentati voli di tale lunghezza in formazione di otto aerei, l'avvenimento suscita ammirazione in particolare in Spagna e in Francia.

Balbo si affretta a ribadire che il volo in questione intende dimostrare la capacità italiana di essere presente in forze sul Mediterraneo.



Come primo effetto del volo la Siai riceve numerose commissioni

di aerei: da Argentina, U.S.A., Paraguay, URSS, Romania, Turchia, Grecia, Polonia e Spagna.

Italo Balbo riceve molte lodi da [Mussolini](#) e a sua volta non ne lesina a nessuno, tanto meno a De Pinedo, al quale gli fa un "encomio scritto".

Italo Balbo nell'agosto del 1928 riceve il grado di Generale di Squadra Aerea; De Pinedo nel giro di pochi mesi diventa Generale di Divisione Aerea, Sottocapo di Stato Maggiore e Marchese.

Il 12 settembre 1929 viene insignito da [Mussolini](#) del titolo di Ministro dell'Aviazione Italiana.

I due cominciano assieme la preparazione della [crociera del mediterraneo orientale](#), ma nel frattempo Italo Balbo tenta una [crociera ufficiale a Londra e a Berlino](#) con un gruppo di 12 aerei terrestri (A 120 e R 22) comandati personalmente da Lui.

Per Balbo deve essere una prova di efficienza e vuole su ogni aereo un grande Pilota della [prima guerra mondiale](#).

Partono da Torino senza clamore pubblicitario (per prudenza e fortuna di Balbo) verso Londra, dove dovrebbero arrivare in formazione. Invece si perdono nelle nuvole e nelle mille difficoltà del volo di gruppo, 4 atterrano in Francia, 2 in Belgio, uno nei Paesi Bassi, gli altri arrivarono tutti sparpagliati.

A Londra gli aviatori italiani vengono ugualmente accolti molto bene da Samuel Hoare, Ministro dell'Aeronautica inglese e dalla Colonia italiana: nei giorni successivi il fascio italiano a Londra registra 80 nuove iscrizioni, nonostante il mezzo fallimento della crociera.

Dopo un'altra infelice tappa Londra - Berlino e un'altra molto disunita Berlino - Roma (due aerei si perdono, Balbo arriva quinto invece di essere in testa alla formazione aerea), giungendo alla conclusione che i Piloti che ha reclutato sono bravissimi quando volano da soli, mettendosi d'impegno nel trovare e costruire un affiatamento perfetto per la nuova Squadriglia.

Per trovare l'affiatamento giusto per la [seconda crociera mediterranea](#) ci vuole molto tempo, dovuto al percorso più difficile e da una formazione aerea ancora da completare.

Questa nuova crociera aerea al contrario della precedente, viene preparata in economia, riducendo al massimo l'assistenza da terra e dal mare, anche perché l'Ammiraglio Bernotti, Capo di Stato Maggiore della Marina, giudica poco flessibile e scarsamente utilizzabile l'uso dell'aviazione in imprese belliche a lunga distanza.

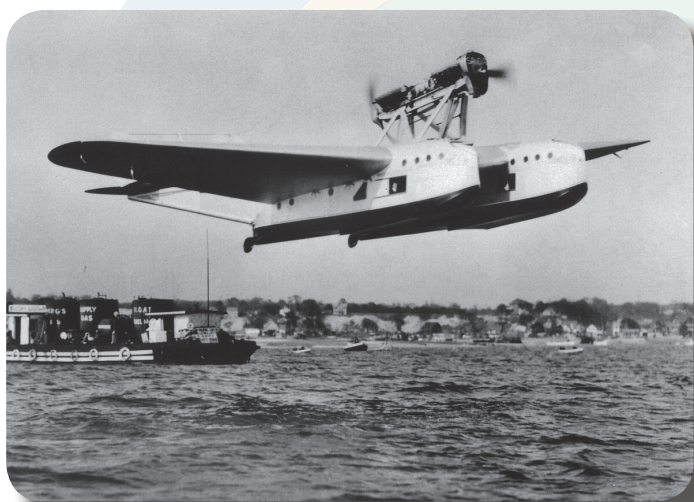
Per controbattere queste critiche Balbo per la seconda crociera sceglie l'**idrovolante S.55** a grande autonomia.



5 - 19 giugno 1929, Crociera del Mediterraneo Orientale e Mar Nero

La [crociera nel mediterraneo orientale](#) viene composta da **37 S.55**, da **2 S.59** e di **1 Cant. 22** per un totale di 136 uomini di equipaggio più i numerosi ospiti.

Italo Balbo pilota insieme al Capitano Cagna un S.55 fuori formazione e con Lui si porta anche il cognato Cino Florio e un operatore dell'Istituto Luce.



Savoia-Marchetti S.55

Il Comandante è virtualmente De Pinedo ma essendo scoppiato il conflitto tra Lui e Balbo, la direzione effettiva viene data al Colonnello Pellegrini "Capo di gabinetto di Balbo".

La crociera si svolge dal 5 al 19 giugno con uguale efficienza e ancora maggiore successo della precedente.

Particolare clamore suscita l'incontro tra i due regimi quello fascista e quello comunista.

Il quadrumviro ammara 15 minuti prima degli altri aerei e viene accolto in maniera trionfale dal Generale Baranov, Commissario del popolo dell'Aeronautica Sovietica, che fa suonare la "marcia reale e l'Internazionale".

Italo Balbo dopo avere ascoltato dichiara *"lo rispetto tutte le fedi, quando sono professate con convinzione: mi guardo bene quindi dal prenderli in burla o dal disprezzarli, lo stormo dalle ali tricolori ha portato sulle coste bolsceviche un messaggio di amicizia e ne riparte con una risposta degna. Inutile sofisticare su altri elementi che non ci riguardano"*.

Il volo che in complesso ha avuto pochi e trascurabili incidenti, ottiene risultati propagandistici, tecnici e commerciali notevoli (l'URSS compra subito 30 S.55) e frutta a Balbo un ambito riconoscimento: l'assegnazione del *"trofeo della lega internazionale degli aviatori"*, che però rifiuta chiedendo che tale riconoscimento venga dato a Pellegrini.

Italo Balbo decide di tentare [l'attraversata dell'atlantico meridionale verso il Brasile](#).

Il lavoro di preparazione è lungo in quanto è in costruzione un nuovo **idrovolante S.55TA** (Trasvolate Atlantiche) dotato di maggiore autonomia con 8 serbatoi per un totale di 5.420 litri di benzina e soprattutto viene cambiato il motore con un altro due volte più potente.

La massima cura viene data all'**addestramento dei piloti** e per questo scopo viene costituito il **93° Gruppo di bombardamento marittimo** nel 1 gennaio 1930 con sede a Orbetello sotto il comando di Maddalena.

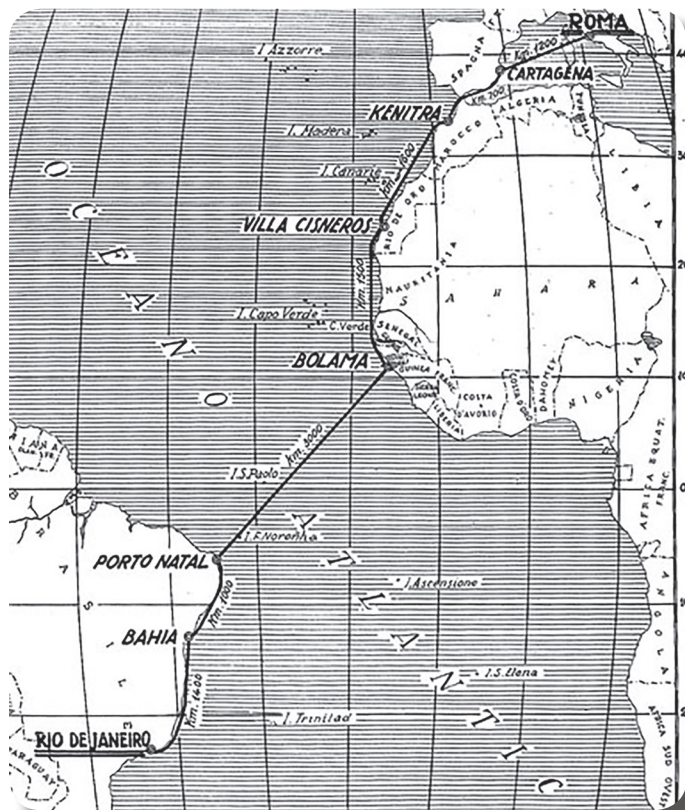
Lo Stormo è formato da 64 uomini tutti volontari e sottoposti ad un addestramento molto duro e specifico: potevano solo avere una sola libera uscita ogni 15 giorni.

Italo Balbo è un pilota molto bravo e abile, che diventa eccezionale grazie all'esperienza delle trasvolate; in tutta la sua carriera ha volato per 3.000 ore (una buona media) e si procura anche qualche incidente di cui uno particolarmente grave: a Napoli nel giugno del 1930 si rompe uno scafo durante il decollo e l'apparecchio affonda come un sasso per 12 metri, ferito Balbo riesce per sua fortuna ad uscire dall'abitacolo distrutto a riemergere salvandosi la vita "in quanto se non si fosse rotto l'abitacolo non sarebbe riuscito ad uscire a causa della pressione dell'acqua".

Italo Balbo durante la "prima crociera atlantica" vuole con sé il suo amico Cagna "grande aviatore", oltre a Cagna c'è il "marconista", Tenente Gastone Venturini e il "motorista" Gino Cappannini.

Gli altri due aerei sono dello "Stato Maggiore", la Squadriglia di testa sono comandati da Valle e da Maddalena; con loro ci sono altre 3 Squadriglie per un totale di 12 aerei (più 2 di riserva) e 48 uomini. Otto navi della marina, più una per i rifornimenti.

Balbo si trasferisce a Orbetello il 9 dicembre e il 14 dicembre assume il Comando della Crociera.



**17 dicembre 1930 - 15 gennaio 1931, 1^a Crociera Transatlantica
verso il Brasile: Orbetello – Rio de Janeiro**

La partenza avviene il 17 dopo due giorni di rinvii dovuti al maltempo, ma un giorno prima di quanto la prudenza deve portare consiglio: una burrasca terrificante disunisce quasi subito la formazione aerea e mentre 8 aerei comandati da Maddalena giungono regolarmente "anche se danneggiati" a Los Alcazares nel sud della Spagna, l'altro gruppo con alla testa Balbo devia sulle Baleari.

La storia delle crociere atlantiche rischia di finire in questa maniera, sia per l'impazienza di Balbo di volere partire a tutti i costi, sia per l'audacia di Maddalena di volere proseguire: due errori che Balbo non commette più e che non permette per nessun motivo a nessuno dei suoi piloti di commettere ancora.

Nelle Baleari "che in quel periodo non erano ancora isole turistiche" Balbo riesce con i suoi Piloti a rimettere in sesto gli aerei aggiustando le eliche di legno rotte, ma la sua preoccupazione principale sono per gli altri Piloti e per il loro Comandante Maddalena, Balbo è preso dall'angoscia che si siano schiantati in mare, non perdendosi d'animo riesce a trovare un telegrafo comunicando dove si trovavano e chiedendo di Maddalena e la sua Squadriglia, dopo ore di attesa gli danno la notizia "tramite telegrafo" che Maddalena e i suoi Piloti sono sani e salvi con gli aerei tutti efficienti.

Balbo telegrafa e dice che Maddalena lo deve aspettare a Los Alcazares e con tutti gli uomini a disposizione aggiustano gli aerei

e si rimettono in volo arrivando a destinazione, dove il 21 dicembre ripartono giungendo regolarmente nella località di Kenitra "nei pressi del Marocco", riprendendo il volo il giorno seguente per arrivare nella terza tappa a Villa Cisneros "sempre nelle coste del Nord Africa ma molto più in giù di Kenitra", ripartendo nuovamente per atterrare il 25 dicembre nel giorno di Natale a Bolama, nella posizione meno distante per arrivare in Brasile.

A Bolama la sosta è più lunga del previsto, nel preparare al meglio la flotta aerea per giungere in Brasile: 3.000 chilometri, il problema maggiore più della stessa trasvolata, riguarda il decollo con un carico di 3.930 chilogrammi di benzina; Cagna e Maddalena eseguono un perfetto decollo di prova, ma non è detto che tutti i piloti ci riescano.

Per alleggerire gli aerei vengono eliminati i canotti di salvataggio, si prende anche la decisione di fare decollare anche gli aerei di riserva, questo deve avvenire durante la notte per potere arrivare con la luce.

La partenza avviene alle ore 01.30 di primo mattino del 6 gennaio 1931 con due giorni di ritardo rispetto alla data ottimale, scelta per il "plenilunio".

La partenza è più difficile del previsto: un aereo si schianta nell'acqua poco dopo il decollo e i quattro Piloti perdono la vita.

Un altro apparecchio è danneggiato in maniera irreparabile con la conseguente morte di un quinto pilota. Un terzo velivolo, quello di Valle riesce a partire al secondo tentativo e raggiungere gli altri in vicinanza del Brasile.

La trasvolata si svolge come previsto con vento favorevole nella prima parte, pioggia violenta al mattino e vento contrario, con nuovi danni alle eliche; altri due aerei danneggiati si arrendono e ammarano in pieno oceano. Uno viene trascinato a rimorchio per centinaia di miglia da una nave d'appoggio, sfasciandosi contro le onde, il Comandante della nave decide di farlo affondare. L'altro aereo viene rimorchiato a 150 miglia dalla terra e viene salvato assieme al pilota. L'importante è che non ci sono altre vittime.

I 10 aerei rimasti giungono in perfetta formazione a Natal, alla media di 162 chilometri all'ora.

La grandiosità dell'impresa commuove tutto il mondo rendendo orgogliosi i brasiliani di origine italiana, uguale entusiasmo avviene in Italia. Per tutti gli scolari d'Italia Balbo diviene un'eroe.

La Scala di Milano e il Teatro Reale dell'Opera di Roma interrompono le rappresentazioni non appena arriva la notizia tanto attesa, a Balbo giungono migliaia di telegrammi da tutto il mondo, ma il più bello per Lui è il telegramma che gli manda [Gabriele D'Annunzio](#).

[Mussolini](#) prudentemente, aspetta che la Crociera termini per felicitarsi.



L'11 gennaio si svolge la tappa Natal - Bahia, poi quella verso Rio, dove un milione di persone attende ballando e cantando sulla spiaggia.

In loro onore Balbo studia una splendida scenografia: le navi di scorta e gli aerei entrano contemporaneamente nel porto alle ore 17.00 in punto del 15 gennaio venendo accolti da un'interminabile scampanio e da un'assordante salva di cannonate.



Cartolina commemorativa dell'epoca

Solo a questo punto [Mussolini](#) telegrafa personalmente a Balbo, all'intera squadra di Piloti e a Maddalena e Cagna.

Il 7 febbraio gli "Eroi Atlantici" così vengono chiamati Balbo e gli altri componenti della "squadriglia aerea" dopo l'impresa leggendaria, frastornati da 20 giorni di incessanti festeggiamenti, si imbarcano su una nave diretta per l'Italia.

Gli aerei nel breve soggiorno in Brasile sono stati tutti venduti.

Sbarcano nel porto di Genova dove si organizzano altre feste. Per tutti una premiazione, ai Piloti una [Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico](#), a BALBO gli vengono dati numerosi riconoscimenti internazionali.

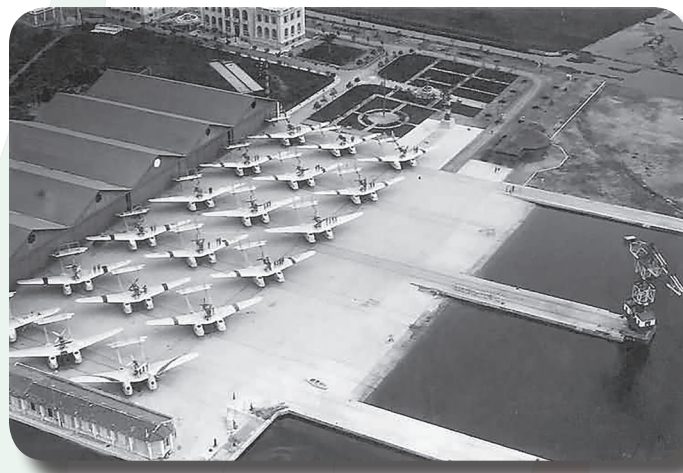
Dopo la grande impresa fa erigere a Bolama un monumento a ricordo dei "caduti" e la si può ancora vedere: costruito con un grande fascio di travertino si vedono due ali di aereo, una tesa verso il cielo, l'altra spezzata al suolo. Su una corona di bronzo inserita alla base, c'è scritto "[Mussolini ai caduti di Bolama](#)".

Il lavoro di preparazione per la [seconda crociera atlantica](#) viene fatto iniziare nel 1932 da Italo Balbo.

La preparazione viene eseguita nei minimi dettagli, ma il programma viene fatto slittare nel 1933, la crociera viene comunque chiamata "del decennale": [decennale della fondazione dell'Aviazione](#).

Balbo impone importantissime modifiche apportate allo **S.55TA**: facendo nascere un [nuovo modello chiamato S.55X](#) (dove **X** sta per **decennale**) con le eliche metalliche, serbatoi con maggiore

capacità di capienza (5.070 litri) un radiatore diverso, qualche modifica strutturale ma soprattutto un nuovo motore.



Siai-Marchetti S.55X

Il motore A.22 R della [Fiat](#) nella prima crociera atlantica era andato discretamente bene, ma con la decisione "imposta da Balbo" di installare motori più potenti, la gara si restringe fra il nuovo motore [Fiat](#) A.24 R e l' [Isotta Fraschini](#) Asso 11 R, entrambi di 750 cavalli.

L'Isotta Fraschini nel frattempo viene acquistata dalla Caproni con un ulteriore miglioramento del motore Asso.

[Mussolini](#) è sollecitato dall'amico e [Senatore Agnelli](#) perché il suo motore aereo [Fiat](#) A.24 R venga acquistato, a Balbo non gli piacciono le persone assillanti e raccomandate, scegliendo il motore che gli dà più garanzie e dopo numerose ore di volo e di resistenza la scelta ricade sul [motore Asso della Caproni](#) e i motoristi vengono mandati a Milano per seguire da vicino la fabbricazione degli altri aerei.

La carta vincente di Balbo riguardante questa [seconda trasvolata atlantica](#), è nell'inviare Piloti fidati a studiare le condizioni climatiche della stagione corrispondente alla partenza, a scegliere i punti migliori per l'ammarraggio e decollo, a impiantare centri meteorologici, radiotelegrafici e di assistenza varia.

Vengono affittate sei baleniere inglesi, con al comando Ufficiali della Marina italiana che le fanno dislocare lungo il tragitto, insieme a due sommergibili e a tre navi militari, per fare da vera e propria guida agli aerei.

Il 12 giugno 1933 nella base aerea di Orbetello tutto è pronto, ma il tempo non è buono per la partenza.

La partenza avviene il 1 Luglio, arrivando a Amsterdam un aereo ammara in malo modo rovesciandosi e il motorista purtroppo muore. L'apparecchio è sostituito dall'idrovolante di riserva.

Il 2 luglio seconda tappa regolare fino a Londonderry

(Irlanda del nord), il 5 luglio nuova partenza verso la località di Reykjavik (capitale dell'Islanda); subito gli idrovolanti si trovano immersi nella nebbia, ma la presenza in mare delle prime baleniere di scorta permette un volo regolare.

Atterrati nella capitale dell'Islanda, Balbo e i suoi Piloti si fermano per 6 giorni a causa del maltempo e solo il 12 luglio la Squadriglia aerea riparte per la tappa più difficile, fino a Cartwright nel Labrador.

Le 12 ore di volo sono eseguite perfettamente, senza incidenti e tutti gli uomini escono dagli apparecchi in camicia nera sotto la tuta.

Le tre tappe successive per arrivare a Chicago (U.S.A.) sono voli brevi, quasi per permettere agli Stati Uniti d'America di riprendersi dalla sorpresa e di preparare i festeggiamenti che sono superiori a ogni immaginazione.



Italo Balbo fa altri discorsi e altri festeggiamenti, per poi ricevere la "laurea honoris in scienza" (un'altra gli viene attribuita nella città di Padova dopo il suo ritorno in Italia).

Balbo e la sua Squadra aerea partono il 19 luglio da Chicago e dopo 4 ore circa arrivano a New York, con 24 idrovolanti in perfetta formazione sopra i grattacieli.



A Chicago (scelta come tappa finale), perché vi si svolge l'esposizione universale e si deve inaugurare un monumento a [Cristoforo Colombo](#), gli "atlantici" vengono subito portati con un grande corteo di automobili fra le strade stipate di folla, in uno stadio pieno di decine di migliaia di persone.

Il sindaco di Chicago comunica che quella giornata viene proclamata per sempre **"Italo Balbo's Day"** e che il Consiglio Comunale ha deciso di intitolare la "settima strada" a suo nome.

Il traffico della città si ferma, tutti si affacciano alla finestra, nel porto le navi suonano con un unico fischio assordante di saluto, le rive del fiume Hudson dove la flotta ammarata sono affollatissime.





Il culmine avviene quando Italo Balbo viene portato al Madison Square Bowl di Long Island (all'epoca lo stadio più grande degli Stati Uniti D'America), capace di tenere all'interno 200.000 posti "lo stadio è stracolmo" mentre moltissimi altri spettatori sono fuori cercando di entrare.

In un'epoca non ancora abituata a un divismo di grandi masse spinto fino agli estremi, riesce a fare quasi più impressione delle trasvolate stesse.



Balbo arriva dopo il consueto trionfo in automobile sulla [Broadway](#), le strade sono colme di gente che urlano festanti, le automobili ferme emettono suoni con i clacson, l'orchestra di New York che suona per Balbo è una gioia incredibile, Balbo prima di fare il discorso deve aspettare più di 30 minuti.

Il commento scritto di Balbo, data la scontata [retorica](#) di quel periodo viene anche registrato, con voce piana comincia a parlare "Italiani di New York, camerati nostri, gente del mio sangue e della mia fede. Iddio ha concesso alla squadra atlantica di sciogliere il voto: per le vie dei cieli, da Roma all'America, noi vi portiamo il saluto dell'Italia di [Mussolini](#). I nostri 48 motori sono giunti fino a voi affinché sentiate, nel cielo della metropoli, il palpito della Patria, palpito di acciaio e di fuoco. Siate fieri di essere italiani, o gente nostra d'oltre oceano, e soprattutto Voi lavoratori dal braccio infrangibile e dal cuore semplice, perché rappresentate l'amore e l'orgoglio del [Duce](#), voi che siete credenti e fecondi, voi che avete il genio e la pazienza dei costruttori di Roma !"

"[Mussolini](#) ha chiuso il tempo delle umiliazioni: essere italiani è un titolo d'onore. Cinquanta milioni di italiani continuano la marcia per le vie della terra, del mare e del cielo: ma sotto il segno di Roma e al comando di un grande Capo: non più plebe, l'Italia è l'esercito della civiltà in cammino per le vie del mondo"

"Ospiti della grande America, siate la parte eletta dell'antica e della nuova Patria: rispettate le sue leggi per essere rispettati ; esaltate insieme con il tricolore, la bella bandiera stellata: da anni e anni esse si intrecciano al vento, ne mai il passato le disunirà, ne mai le dividerà nell'avvenire"

"Con i miei valorosi piloti oceanici riparto presto per il Lido di Roma; se Dio ci darà la fortuna di arrivare, dirò al [Duce](#) che Voi italiani di New York, siete all'altezza del destino che Egli prepara all'Italia"

Nella prima stesura del discorso, i riferimenti a [Mussolini](#) dovevano essere solo due, poi aumentati a quattro: un effetto della sorda lotta interna intercorsa in quei giorni tra Balbo e [Mussolini](#).

Balbo è stufo di [Mussolini](#) e della sua invidia, non lo considera un leader all'altezza per guidare l'Italia.

[Mussolini](#) fa sapere a Italo Balbo che il suo non è un volo sportivo e non si deve recare dal [Presidente degli Stati Uniti](#) d'America, Balbo si reca nella capitale di Washington dove [Roosevelt](#) lo ha invitato e lo accoglie come un vecchio amico alla "Casa Bianca" dove pranzano assieme.

Il 25 luglio la Squadra aerea riparte e in due rapide tappe arrivano a Shoal Harbor, sull'estrema punta est dell'isola di Terranova.

Balbo vuole ripartire due giorni dopo per 3.000 Km tirati fino in Irlanda, ma per 10 giorni sull'oceano ci sono tempeste con mare forza 8-9 e venti fortissimi con l'aggravante delle nebbie fittissime che di notte ci sono in Irlanda.

[Mussolini](#) telegrafa a Balbo chiedendogli di andare fino in Irlanda, Balbo invece l'8 agosto parte con tutti i 24 aerei verso le Azzorre dove ammarano tranquillamente, per ripartire il giorno dopo dove purtroppo avviene un secondo incidente: un idrovolante si

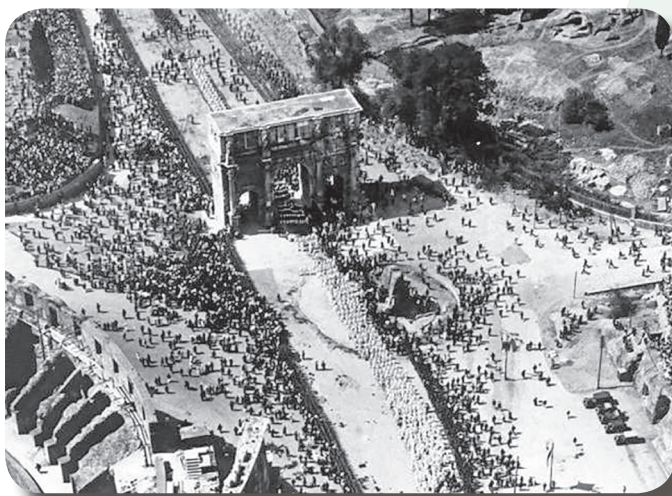
rovescia e il suo Pilota muore, mentre tutti gli altri apparecchi sono già in volo per Lisbona dove arrivano tranquillamente.

Da Lisbona la squadriglia intera capitanata da Balbo arriva trionfalmente a Roma alla foce del Tevere alle ore 17.35 del 12 agosto.

Balbo scende dall'aereo e [Mussolini](#) inaspettatamente lo abbraccia e lo bacia.

Balbo assieme con gli altri Piloti sfilano per Roma in festa, ma il vero trionfo avviene il 13 agosto.

Dopo il ricevimento al Quirinale degli Atlantici inquadrati militarmente in alta uniforme bianca, si recano in Piazza Venezia e in seguito ai Fori Imperiali.



Poco dopo [Mussolini](#) sul Palatino promuove tutti i partecipanti alla Crociera Aerea e consegna a Balbo il berretto di **Maresciallo dell'Aria**.

Il giorno dopo Balbo riceve la visita dal Re d'Italia che si congratula e scioglie la Squadra Atlantica.

Balbo non torna più a Orbetello come Ministro.

Italo Balbo non si dimentica dei "Piloti morti" in tutte le trasvolate e delle loro famiglie, mandandogli personalmente ogni 4 mesi molto denaro e andando nelle loro case a portare quel poco di conforto morale.

Parlando con i suoi familiari si sfoga in maniera pacata dichiarando che la politica non gli interessa più, che [Mussolini](#) sta portando alla rovina l'Italia e quel che gli importa maggiormente è di migliorare l'Aeronautica ma anche di mettere mano negli altri Corpi d'Armata, in particolare gli Alpini.

Questa dichiarazione di Balbo in ambito familiare indica uno stato d'animo ben preciso e una svolta: proprio in quegli anni che vanno dal 1928 in poi smette di credere nella "rivoluzione fascista" rite-

nendola incapace di operare mutamenti sostanziali, ma soprattutto non crede che quei cambiamenti siano opportuni.

Il [Duce](#) nel frattempo invidioso di Balbo "un fatto appurato dalla storia" gli toglie il Ministero dell'Aeronautica, prendendo nelle sue mani senza unificarli e indebolendoli i tre dicasteri: il Ministero della Guerra, il Ministero della Marina e come citato sopra quello dell'Aeronautica, scrivendogli il giorno dopo una lettera comunicando "*Poiché il Maresciallo d'Italia [Badoglio](#) termina il suo quinquennio come Governatore della Libia, prenderai il suo posto; grazie al Tuo grado, al Tuo Passato e alle Tue imprese che hanno dato gloria all'Ala Italiana (Aeronautica) e prestigio alla nazione*".

Il [Duce](#) commette il più grande sbaglio nei confronti di Balbo, secondo solo all'alleanza con [Hitler](#).

Nel periodo che Italo Balbo è al comando dell'Aviazione Italiana, risulta essere una delle migliori flotte aeree del mondo, e Italo Balbo si può considerare senza ombra di dubbio il padre dell'Aviazione Italiana.

L'Aeronautica viene affidata a Riccardi e in seguito al Generale Valle, che non porta miglioramenti ma involontariamente "soprattutto per colpa di [Mussolini](#)" la peggiora di molto.

La rabbia di Balbo è profonda, inconsolabile e in molti hanno il sospetto che mediti qualcosa.

Dichiara che non vuole più andare al Gran Consiglio. Ma il 15 gennaio 1934 arriva in **Libia come Governatore**, uno dei suoi primi provvedimenti è di cambiare il suo titolo in quello di **Governatore Generale della Libia**.

Quando Balbo arriva in Libia la ribellione è completamente domata da almeno due anni, ma si trova a scontare il peso di quanto è avvenuto prima e non si aspetta grande simpatia dai superstiti libici.

Fa chiudere subito i cinque "campi di concentramento" (contro il volere di [Mussolini](#)) e incoraggia in ogni modo il ritorno dei profughi dall'Egitto e dalla Tunisia, promettendo bestiame e cibo a chi torna.

Balbo espelle con disonore dalla Libia [Graziani](#) che ha combattuto al comando delle truppe cammellate facendo massacrare le tribù libiche in quel momento nemiche (come in ogni guerra), ma uccidendo donne e bambini inermi nei villaggi.

Balbo prima di mandarlo via dalla Libia lo convoca e gli dice che è un "*Macellaio del [Duce](#)*".

E' chiaro che Italo Balbo vuole provare a formare in Libia una nazione appartenente all'Italia, ma allo stesso tempo indipendente per potersi organizzare e ribaltare [Mussolini](#) in Italia.

Balbo comincia a dedicare il tempo alla grande colonizzazione agricola e dell'artigianato.

Nel 1933 (prima del suo arrivo) in Libia sono arrivati in visita solo 8.000 turisti (dopo il suo approdo) nel 1934 i turisti in Libia diventano 40.000, destinati ad aumentare.

Balbo fa costruire 12 nuovi [alberghi](#) veramente splendidi, tutti controllati dall'ente turistico [alberghiero](#) della Libia, con prezzi molto bassi e vantaggiosi.

In seguito potenzia le comunicazioni aeree e marittime creando molte manifestazioni che possono richiamare viaggiatori e attenzione sulla sua colonia: la Fiera di Tripoli, gare automobilistiche, aviatorie, motociclistiche, la Lotteria dei Milioni, congressi scientifici, un premio letterario e aggiungendo altre iniziative meno appariscenti ma importanti.

Ogni occasione è buona per fare attraversare il mare a Italiani e Stranieri: il Congresso Eucaristico, il Raduno degli Alpini, la presenza su invito di famosi campioni sportivi o dei principi reali. Tutti ritornano in patria sorpresi e soddisfatti per l'efficienza di uno stato comandato da Balbo con determinazione e eleganza.

Italo Balbo ormai "licenziato" dal Ministero dell'Aeronautica, venendo in Libia trova un nuovo obiettivo quello di rendere la Libia una nazione colonizzata, un gioiello del Nord Africa.

Balbo in un discorso tenuto a Tripoli dichiara che "se il [Duce](#) continua a seguire la sua disperata politica porta l'Italia alla rovina", e non passa giorno facendo sapere a [Mussolini](#) il suo parere, tramite lettere e telegrafo.

Infatti si disinteressa completamente della [guerra di Spagna](#) e per quando riguarda la [guerra d'Etiopia](#) Balbo è sfavorevole e scontento.

Con la [conquista dell'Etiopia](#), il regno della Libia passa in secondo piano (dopo la conquista dell'Esercito Italiano della nuova colonia) per renderla efficiente il [Duce](#) spende 68 miliardi di lire, mentre per la Libia ne vengono spesi 2.

Balbo riesce a costruire la nuova strada di 800 Km che attraversa (per circa 600 Km) il deserto della Sirte; i lavori iniziano nella primavera del 1935 con uno stanziamento di 103 milioni di lire, distribuiti interamente su 10 anni di bilancio della colonia, per cui non costano niente allo stato Italiano.

Per questo lavoro prendono parte 11 imprese coordinate da 45 funzionari del genio civile, oltre 11.000 operai libici e 1.000 operai Italiani. Il problema maggiore è assicurare la [sopravvivenza](#) degli operai nei quasi 600 Km di deserto sirtico, dove in estate la temperatura raggiunge i 49 gradi all'ombra.



La manovalanza libica ha un regolare contratto che va dalle 6 alle 12 lire al giorno contro le 25 - 30 lire degli operai italiani, e questo permette l'economicità dell'opera, nonostante le 50 lire di anticipo che vengono dati agli operai libici da lasciare alla famiglia, a un certo punto gli operai libici abbandonano il lavoro, facendo dire a Balbo "Non vi è arabo per povero che sia, che all'inizio delle piogge non si precipiti alla ricerca della terra su cui gettare il seme d'un seme d'orzo". Questo è talmente innaturato nello spirito di questa gente, la cui ricchezza si basa sulle semine di cereali e sulla pastorizia.

Balbo cerca con ogni possibile accorgimento di fermare l'esodo dai cantieri dei lavoratori che vogliono andare a seminare, per evitare battute d'arresto. Ma in molti riescono a fuggire dai cantieri di notte, tenendo conto che durante il tradizionale digiuno del Ramadan sono talmente esausti che non riescono a lavorare.

Il lavoro con qualche mese di ritardo giunge al termine all'inizio del 1937. La strada viene a costare 100.000 lire al chilometro, superando notevoli problemi di ingegneria, con 65 case cantoniere doppie per due famiglie che devono occuparsi della manutenzione. A metà del tracciato nel golfo della Grande Sirte, un arco alto più di 30 metri progettato da Di Fausto ricorda "la maestà dell'impero riconquistato".

Italo Balbo invita il [Duce](#) a inaugurare la strada (nonostante le lettere molto dure intercorse tra Balbo e il [Duce](#), non è un pretesto per fare pace, ma è già stato concordato prima della costruzione della strada).

Durante la cerimonia del 12 marzo 1937 "i giornalisti vicino a [Mussolini](#)" parlano di un Italo Balbo sorridente e felice di rivederlo, vengono scattate anche alcune foto con Balbo sorridente, niente di più falso.

Italo Balbo accoglie il [Duce](#) con gli onori militari, ma al contrario della stampa filo-[Mussolini](#), Balbo resta quasi sempre serio e a

volte lo guarda malamente, questo viene scritto e riportato dalla stampa Americana, Inglese, Francese e anche Svedese.

Al [Duce](#) viene consegnata "la spada dell'Islam" (confezionata appositamente da armieri e orafi fiorentini) in una grande radura capace di contenere tutti gli 800.000 abitanti della Libia.

[Mussolini](#) è costretto a rientrare tre giorni prima per l'esito sfavorevole della battaglia di Guadalajara in Spagna.

Italo Balbo non si presenta alla sua partenza, evitando di salutarlo.

Dopo poco tempo Italo Balbo fa costruire dei villaggi, dove la popolazione è composta da poche centinaia di persone, con un municipio, un ospedale, una chiesa, un ufficio postale, una stazione di polizia, un locale per bere il caffè, una cooperativa di consumo, un mercato e negozi vari.

Nelle campagne vengono costruite migliaia di abitazioni rurali composte da tre camere, una cucina, un cortile, servizi igienici e la doccia; quello che sorprende di queste costruzioni è la bellezza architettonica.

Mentre Balbo fa i piani d'immigrazione: fino al 1937 sono arrivati 4.000 nuovi coloni (ma è ancora troppo poco), Balbo ha bisogno di una grande immigrazione per popolare la Libia che può costituire un successo propagandistico: aumenta a dismisura le concessioni di terreni e secondo i suoi piani entro il 1943 in Libia sarebbero arrivati 100.000 coloni.

Il progetto viene annunciato nel maggio del 1938, un esercito di 33.000 lavoratori sta finendo di costruire per trovare tutto pronto nella data prefissata del 28 ottobre, mentre in Italia si reclutano i coloni.

L'arrivo dei coloni italiani in Libia mette a disagio i contadini libici, semplicemente per la paura di perdere tutte le loro terre e il lavoro.

La politica di Balbo verso gli arabi è improntata a un benevolo e liberale paternalismo non del tutto disinteressato, egli capisce che il crescente nazionalismo arabo arriva anche in Libia e non facendosi illusioni eccessive sulla fedeltà della popolazione libica, cerca di limitare gli eventuali effetti nell'unico modo ragionevole: migliorando le condizioni di vita e governando con il guanto di velluto, lasciando la più ampia libertà alle tradizioni e alla religione musulmana, facendo ricostruire le moschee che Graziani ha distrutto, e ricostruendo "quadrati di preghiera" per i nomadi. Istituisce anche la Scuola Superiore di Cultura Islamica a Tripoli proibendo la vendita di alcolici durante il Ramadan e fa costruire centinaia di pozzi contenenti acqua esclusivamente per i nomadi.

Sempre nel 1938 realizza un antico sogno di molti italiani e di molti libici: le quattro province settentrionali (Tripoli, Misurata, Bengasi e Derna), diventano a tutti gli effetti territorio metropolitana, la diciassettesima regione italiana.

La quinta immensa provincia desertica, rimane sotto la giurisdizione militare. Il provvedimento viene deciso dal Gran Consiglio contemporaneamente alla partenza di 20.000 coloni dall'Italia.

A Roma il 26 ottobre Balbo spera di ottenere molto di più dall'ormai nemico [Mussolini](#) e dai colleghi del Gran Consiglio: la concessione della "cittadinanza italiana" alla grande maggioranza della popolazione libica, ma da poco sono state varate le "leggi razziali" e la proposta non viene accettata.

L'audace "proposta antirazzista" viene respinta. Ma Balbo non accetta un no come risposta e si ripresenta un mese dopo a Roma con un progetto più moderato che viene accolto.

Prima di emettere la seconda sentenza, Balbo dichiara "se la Mia risposta non viene per la seconda volta presa in considerazione, essendo il Governatore della Libia... l'accetto IO".

[Mussolini](#) teme molto Italo Balbo e ha sempre detto che è l'unico capace di assassinarlo. Per questo motivo la seconda proposta di Balbo viene accolta dal [Duce](#), nonostante i pareri negativi di [Ciano](#), [Starace](#) e [Alfieri](#) (tutti facenti parte del Gran Consiglio di [Mussolini](#)) e filo-nazisti.

Nell'estate del 1938 vengono promulgate le prime "leggi razziali", provocando disagio e sbigottimento in Italia.



Italo Balbo prende le difese degli ebrei e non accetta le "leggi razziali" imposte dal governo fascista di [Mussolini](#).

La stampa giornalistica di Tel Aviv prende nota con ammirazione la posizione filo ebraica di Balbo.

La sua difesa degli ebrei prima ancora delle leggi razziali è tale (che con intendimenti opposti), un sacerdote nazista e la testata giornalistica ebraica di Tel Aviv sostengono che lui stesso è ebreo.

Quando Balbo è arrivato come Governatore della Libia, trova una situazione non bella che due anni prima aveva irritato gli ebrei: era stata tolta ai ragazzi ebrei la prerogativa di non andare a scuola il sabato e di rispettare le feste cattoliche.

Balbo dopo essersi insediato da due mesi cambia le leggi imposte da [Badoglio](#) e fa uscire un provvedimento dove sia gli ebrei che

i musulmani possono festeggiare e pregare come vuole la loro religione, e stare a casa nelle festività cattoliche, sempre se lo desiderano.

Mussolini vuole deportare (su idea di Hitler), gli ebrei che abitano in Libia.

Il 19 gennaio 1939 Italo Balbo scrive a Mussolini una lettera molto dura in difesa degli ebrei che abitano in Libia "Mussolini ti stai dimostrando un uomo arrogante e poco lungimirante, la popolazione ebraica rimane e rimarrà per sempre in Libia, fin dai tempi di Augusto hanno sempre goduto della protezione dei romani, in Italia si sono sempre ritenuti protetti costruendo scuole e diffondendo la nostra lingua italiana, sono uomini tranquilli che vivono e lavorano nelle loro botteghe e se molti sono ricchi e avari non è certo un delitto, credi che il Tuo padrone Hitler non lo sia".

Il 27 dicembre 1939, Balbo riceve la visita del Maresciallo Maxime Weygand, Comandante dell'Armata del Levante e Comandante Supremo dell'Esercito francese dal maggio 1940.

Weygand dice alcune indiscrezioni sui programmi aeronautici tedeschi, mantenendo in seguito con Italo Balbo una corrispondenza nella quale si dice speranzoso che Italia e Francia possono combattere insieme.

Balbo capisce che agli Stati Uniti D'America non interessa "per adesso" entrare in una quasi certa seconda guerra mondiale e tramite "messaggi in America" attraverso il celebre giornalista e inviato speciale Hubert Renjro Knickerbocher, riesce a farsi intervistare da un altro grande giornalista U.S.A., il celebre K.H.V. Wiegand che incontra il 23 dicembre 1939 e che intervistando Italo Balbo, scrive "Italo Balbo è stato veramente cordiale con me ; è un uomo determinato a compiere azioni che si possono ritorcere contro, ma Balbo non sa cosa sia la paura, però mi sembra molto pensieroso e inquieto".

Queste frasi di Balbo, fanno parte di una lunga intervista che esce dopo una settimana nel prestigioso giornale del "New York Times", dando l'effetto sperato da Balbo: che si dichiara filo-americano, che odia Hitler, che è contro le "leggi razziali" come tanti altri bravi soldati e persone fasciste, che non la pensano come Mussolini.

Il 10 giugno 1940 l'Italia Fascista entra in guerra, dopo che la Germania ci è già entrata nel settembre del 1939 invadendo la Polonia.

Italo Balbo vuole dichiarare la Libia indipendente dall'Italia di Mussolini e accordarsi con Francia e Gran Bretagna per una neutralità assoluta, avendo constatato sulla propria pelle l'impossibilità di salvare la sua colonia, tra il 16 e 17 giugno 1940 cerca una "pace separata".

Viene richiamato a Roma e Mussolini gli chiede fedeltà in un momento difficile, Balbo gli risponde "Una situazione difficile che hai

creato Te, IO non sono d'accordo con la Tua alleanza con Hitler, un'idea felice che Tu potevi creare è l'alleanza con la Gran Bretagna e la Francia, oppure potevi fare come Franco che ha chiesto il nostro aiuto nella guerra di Spagna, e poi ha comunicato "su Tua richiesta" che non entrava in nessuna alleanza in questa seconda guerra mondiale, compiendo un atto vigliacco nei Tuoi confronti, questi sono i Tuoi alleati, ricordati che sono un rivoluzionario fascista giusto e leale che odia i nazisti e sono filo-americano".

Mussolini prende atto che Balbo non ha mai approvato in parte la sua politica e per niente negli ultimi 7 anni "da quando Italo Balbo è diventato Governatore della Libia", Mussolini insiste pacatamente di difendere la Libia dagli attacchi Inglesi, Balbo risponde "Sono Italiano e difenderò con il sangue la Libia".

Balbo ritorna nella sua Libia e questa è l'ultima volta che si incontra con il Duce.

Il primo giorno di guerra Badoglio conoscendo la propensione di Italo Balbo all'offensiva, gli telegrafa ricordandogli che deve tenere le sue truppe sulla difensiva.

L'11 luglio sono gli Inglesi ad attaccare per primi in Libia con tre bombardamenti nell'Aeroporto di El Adem, a 20 Km da Tobruch.

Balbo è furioso e telegrafa a Badoglio dicendo "L'Esercito Italiano è sempre stato ricordato per il Suo eroismo grazie ai suoi Soldati, Caporali, Sergenti, Tenenti e Capitani, ma purtroppo l'Esercito Italiano è conosciuto anche per avere dei pessimi e incapaci Comandanti e Generali come Te caro Badoglio, in Libia la guerra la conduce Italo Balbo".

Passano due giorni e gli inglesi attaccano nuovamente: distruggono 5 autocarri italiani con un gruppo d'autoblindo, che a loro volta vengono messi fuori uso con delle mine anticarro.

Italo Balbo dal 1937 continua a richiedere del materiale adeguato se l'Italia entra in guerra, ma le sue richieste non vengono mai prese in considerazione, non per la risaputa disputa con il Duce, ma proprio perché l'Italia non possiede i mezzi per affrontare una guerra.

Il 21 giugno 1940 Italo Balbo sta per atterrare nella località di Bin el Gobi quando vede un autoblindo fermo, effettua una virata e atterra vicino ad un accampamento italiano dove ordina a una decina di soldati di seguirlo, avvicinandosi all'autoblindo i due soldati inglesi escono fuori impauriti, Balbo rimane stupito perché le mitragliatrici funzionano e i soldati inglesi presi dalla foga e dalla paura non hanno sparato.

In quel comportamento di Balbo c'è molta incoscienza, un comportamento da eroico capomanipolo, l'episodio fa il giro del mondo dando a Italo Balbo ulteriore popolarità e rincuorando le truppe italiane.

Il 28 giugno 1940, un venerdì, sembra un giorno felice per la famiglia Balbo, il giorno dopo è l'undicesimo compleanno del terzo-

genito Paolo e si decide di festeggiarlo prima (sapendo che Italo Balbo per motivi di guerra, non sarà presente).

In quel giorno deve raggiungere il campo avanzato di Sidi Azeis non lontano da Tobruch e visitare la Divisione libica, ma in realtà è un pretesto per colpire gli autoblindi inglesi dislocati nella zona di Sollum. Balbo arriva affiancato da un altro aereo italiano nella zona Sidi Azeis, dove si deve ricongiungere con cinque caccia di scorta.

Durante il volo appena avuta notizia del bombardamento di Tobruch, decidono di atterrare avvertendo con il telegrafo l'Aeroporto.

Il radiotelegrafista riceve il messaggio e assicura che avviserà il vicino Comando della Marina (dalla quale dipende la difesa della contraerea), ma questo non avviene a causa del bombardamento inglese (il centralinista che deve riferire il messaggio alla contraerea italiana, si è portato nel rifugio antiaereo).

Tra le tante teorie: i maggiori responsabili dell'incidente mortale di Italo Balbo sembrano essere questo ignoto marinaio e i suoi diretti superiori.

I due **S.79** di Balbo e di Porro partono dall'Aeroporto di Derna alle ore 17.00. Sull'aereo di Balbo, oltre al secondo Pilota Ottavio Frailich ci sono il "motorista" Cap. Gino Cappannini (già motorista di Ferrarin nel "Raid Roma-Tokio") e il "marconista" Giuseppe Berti, in piedi in uno spazio strettissimo Nello Quilici (padre di Folco Quilici) e il nipote Lino Balbo, il cognato Cino Florio e i vecchi amici ferraresi Enrico Carretti e Claudio Brunelli.

Alle 17:30, i due aerei arrivano in vista dell'Aeroporto di Ain el Gazala dove devono atterrare, ma alle ore 17:10 nove aerei inglesi hanno iniziato a bombardare l'Aeroporto di Tobruch.



Libia 28 giugno 1940

Ultima foto del Siai-Marchetti di Italo BALBO

Balbo nel cielo tersissimo vede molto fumo dovuto agli incendi che vengono da est, provocati dai bombardamenti inglesi, e prosegue il suo volo verso Tobruch a 1.000 metri di quota.

L'aereo di Balbo è un trimotore conosciuto da tutti i soldati italiani e in particolare dalle contraerei, Balbo arriva dove ci sono gli aerei inglesi, il secondo aereo pilotato da Porro si porta vicino all'aereo di Balbo facendo dei segni per fargli deviare la rotta, ma Italo Balbo è stato colpito molte volte dalla contraerea italiana, Porro non può fare più niente, vede Balbo con il capo chino.

La contraerei italiana lo colpisce ancora senza un motivo e Italo Balbo si schianta al suolo, è impossibile avvicinarsi all'aereo che brucia per tutta la notte con i suoi 7.000 litri di benzina.

Solo al mattino del giorno dopo "il giorno dell'undicesimo compleanno di suo figlio Paolo" si procede al riconoscimento dei corpi completamente carbonizzati.

Il corpo di Balbo viene riconosciuto da una protesi dentaria.



SIAI Marchetti di BALBO distrutto

Secondo Porro l'aereo di Italo Balbo non poteva essere non riconosciuto dalla contraerea Italiana.

Il trimotore di Italo Balbo secondo la descrizione di Porro è stato colpito nel serbatoio da cartucce incendiarie, accusando la contraerea Italiana "guidata in quei giorni da graduati tedeschi" di avere volutamente colpito l'**S.79** per uccidere Italo Balbo.

Il 90% degli storici Italiani e Stranieri sono d'accordo sull'ipotesi che Italo Balbo sia stato volutamente assassinato, su ordine di [Hitler](#) a [Mussolini](#).

Dopo pochi giorni dalla sua morte, [Mussolini](#) dichiara che Italo Balbo è "Un bell'Alpino, un grande aviatore, un autentico rivoluzionario. Il solo che sarebbe stato capace d'uccidermi".

Italo Balbo è stato un grande Uomo con un suo codice d'onore, un grande eroe Italiano, un grande Alpino, un eccezionale Aviatore, padre dell'Aviazione Italiana, un antinazista e filo-americano, un grande statista Modernissimo (vedere come ha governato molto bene in Libia).

L'unico fascista vero, rivoluzionario e contro le "leggi razziali", che negli anni Trenta ha pensato veramente di rovesciare il [Duce](#).

Italo BALBO non deve essere dimenticato, ma deve essere ricordato come uno dei più grandi Eroi Italiani di sempre con un stile da condottiero rinascimentale.

tratto da: www.biografieonline.it/biografia-italo-balbo

Due giorni dopo la sua morte, un aereo britannico paracadutò sul campo italiano una “corona di alloro” con un biglietto di cordoglio: «Le forze aeree britanniche esprimono il loro sincero compianto per la morte del Maresciallo Balbo, un grande condottiero e un valoroso aviatore che la sorte pose in campo avverso.»

Le giornate dal 29 giugno al 4 luglio 1940 vennero dichiarate di “lutto nazionale”.

Il 30 giugno il corteo funebre portò le salme dei caduti fino a Bengasi, dove il 1° luglio si svolsero i riti funebri. Il giorno successivo le salme furono portate in aereo a [Tripoli](#), dove venne allestita una camera ardente nell'ufficio che era stato di Balbo nella sede del governo coloniale. Il 4 luglio, dopo una messa

nella cattedrale di San Francesco, le bare vennero portate per le strade di Tripoli.

Su proposta di Mussolini i resti di Balbo vennero sepolti nel luogo scelto per il “monumento ai caduti”, con l'idea di trasferirli in Italia a guerra finita. Il regime lo insignì della [Medaglia d'Oro al Valor Militare](#).

La salma di Balbo e degli altri caduti nell'incidente di Tobruch rimasero in Libia fino al 1970, quando l'ondata di nazionalismo libico sollevata dal colonnello [Mu'ammarr Gheddafi](#) minacciò la distruzione dei cimiteri italiani nell'ex-colonia, la famiglia Balbo rimpatriò la salma in Italia e come luogo finale di sepoltura venne scelto [Orbetello](#).

Qui Balbo riposa con tutti i membri dell'equipaggio del suo ultimo fatale volo, ad eccezione di Nello Quilici.

NOTIZIE IN BREVE

Nuovi SOCI 2019

Un sincero “benvenuto” nel “Circolo della P.A.N.” a :

LORENZO FERRAZZUTTI

“figlio” del Col. Pil. **RENATO FERRAZZUTTI**, Pilota gregario Sx n° 2-4-7 e Solista alle “Frecce Tricolori” dal 26/11/1961 al 16/7/1974.

Momenti tristi

Il 5 Ottobre 2019 è mancato il **Magg. Pil. ANTONIO PADOVAN**, Socio – dal 1999 – Pilota gregario Dx ai “Lanceri Neri” dal 1958 al 1959.

Il 23 Febbraio 2020 è mancata **CRISTINA** “figlia” del Socio M.^{lo} 2° Cl. **EZIO PITTERI**.

Alla “moglie” ANNA GRAZIA, ai “figli” LAURA, ROBERTO e STEFANO PADOVAN,

A “papà” EZIO, “mamma” MIMINA, “fratelli” ALESSANDRO ed ELENA PITTERI, genero e nipoti,

il Consiglio Direttivo, certo di interpretare la partecipazione di tutti i Soci del “Circolo della P.A.N.”, rinnova la più affettuosa solidarietà e formula sentite condoglianze per la dolorosa perdita.

Matrimonio

Il 26 Ottobre 2019 il Socio Cap. Pil. **ALFIO MAZZOCCOLI** si è unito in matrimonio con **ANNA MARESCI DANIELI**.

Felicitazioni e vivissimi auguri affinché questo giorno sia l'inizio di un sereno e felice futuro insieme.

Genitori felici

Il 9 Ottobre 2019 il Socio Ten. Col. Pil. **FABIO MARTIN** con immensa gioia è diventato “papà” di “GIOVANNI” ... *rallegramenti vivissimi a “mamma” CHIARA.*

Il 1° Gennaio 2020 (a mezzanotte e 49 minuti) il Socio **Magg. Pil. PIERANGELO SEMPRONIEL** con immensa gioia è diventato “papà” di “GAIA” ... *rallegramenti vivissimi a “mamma” CHIARA.*

Promozioni

Dal 1 Gennaio 2019 il Socio **DANIELE BALDO** ha maturato l'anzianità di grado di **Tenente Colonnello**.

Congratulazioni ed “auguri” per la tua “meravigliosa avventura” alle “Frecce Tricolori”

Dal 1 Luglio 2019 il Socio **GAETANO FARINA** ha maturato l'anzianità di grado di **Tenente Colonnello**.

Congratulazioni ed “auguri” per la tua “meravigliosa avventura” alle “Frecce Tricolori”

Dal 1 Luglio 2019 il Socio **ELISA ROSSI** ha maturato l'anzianità di grado di **Maggiore**.

Congratulazioni ed “auguri” per la tua “meravigliosa avventura” che continua al 51° Stormo.

Riconoscimento

Il nostro Consigliere, nonché Segretario/Tesoriere **LUIGI ROSSI** sventa a livello giovanile tra gli “Allenatori di Calcio” del Gruppo Provinciale di Udine.

7 dicembre 2019 – Nel tradizionale appuntamento della stagione calcistica presso la sala consigliare della Provincia di Udine si è tenuta la **“Festa del Mister 2019”** organizzata dal gruppo provinciale **AIAC** (Associazione Italiana Allenatori Calcio) di Udine che premia gli “allenatori” della provincia: a **LUIGI ROSSI** è stato consegnato il **Premio Comuzzi per il Settore Giovanile quale Allenatore della Bujese**.

Ricordiamo brevemente LUIGI ROSSI con l'Associazione “RIZZI CALCIO” di Udine negli anni 1975-1976

Nel 1975-1976, Presidente nuovamente Saro, nell'A.S.R. RIZZI confluiscono alcuni dirigenti “esterni”: Angelini, con figlio giocatore, Contardo e Rossi.

Forse qualcuno pensa ad un salto di qualità tramite qualche dirigente con mentalità imprenditoriale, per portare la 1ª squadra ad un livello superiore ma senza trascurare l'attività giovanile.

In pratica viene in qualche modo abbandonata l'idea dell'“autogestione”, intesa come partecipazione degli stessi giocatori nella conduzione della Società Sportiva, che fino a quel momento aveva dato i suoi frutti, responsabilizzando i giovani che avevano già maturato l'esperienza socio-educativa nella conduzione del Circolo “Leonardo da Vinci”.

I tempi di crescita sarebbero stati certamente più lunghi ma più proficui!

Un fatto memorabile rimane la decisione unanime, al termine un'assemblea “aperta” al Bar Centrale, di rifiutare l' “ingaggio” di un “allenatore” definito “esperto” la cui richiesta economica di Lire 80 mila al mese, provoca una sollevazione generale: tutti i ragazzi, giocatori e “supporters” non accettano!

Mai, ai Rizzi, pagare gli allenatori !

Tocca a Salvin, volente o nolente, e a furor di popolo, a fungere da “allenatore-giocatore” della 1ªsquadra, oltre ad allenare gli allievi.

Gli juniores vengono affidati a Comuzzo, gli allievi a Flavio Busana, le due squadre “giovannissimi” a Nevio Facile con Gianfranco Fantin impegnato nel tutto e nel di più.

I “giovannissimi”, come per tradizione, vincono il loro campionato ed il mitico “Torneo Giovannissimi”.

Quell'anno, per la cronaca, Marco Brussa, viene trasferito al Varese.

Gli allievi, quasi tutti provenienti dai giovanissimi, crescono moltissimo, fino a competere e mettere in difficoltà addirittura l'Udinese, inserita nel proprio girone.

Gli “juniores” di Comuzzo, seppur “depauperati” dai compagni inseriti nella prima squadra, vanno benissimo.

La 1ª squadra, dopo una partenza incerta, con l'inserimento di Pierino Francescon, Sergio Driussi, Walter Bardus, Luigino Botto, Ottavio Fesa, Marino Coszach, Lorenzo Bertuzzi (tutti allevati in casa!) **inizia una marcia trionfale senza mai perdere né pareggiare.**

Una sera però, durante l'allenamento, le luci iniziano a ballare, il terreno trema... è la sera del 6 maggio 1976 !

Il campionato viene interrotto e la promozione sfugge... d'ufficio!

C'è la possibilità di accedere alla 2ª categoria, ma il RIZZI, senza santi in cielo, o meglio in F.I.G.C., non viene ammesso.

.....al suo posto sale il Tavagnacco, già battuto due volte in campionato !



Terza Categoria 1975-1976

Botto – Fornasari – Bertuzzi – Coszach – Francescon - Driussi F. - Menozzi - Salvin (allenatore/giocatore) - Driussi S. - Zucchiatti – Morassutti – Rossi (con il pallone tra le sue mani) - Durisotti - Bardus W. - assenti Fesa - Baldan - Quaino

9 DICEMBRE 2019

Come sempre, una numerosa rappresentanza del "Circolo della P.A.N." ha partecipato al la **SS. Messa in onore della "Madonna di Loreto" Patrona di tutti gli Aviatori** celebrata nell'hangar delle **Frecce Tricolori**, arricchita dai canti del nostro **Socio Claudio LODOLO** (basso), assieme al **"figlio" Alessio** (baritono), **Giulia PELIZZO** (soprano), **Alessia PAPPAROTTI** (violinista) accompagnati all'organo da **Maurizio DEGANI**.



Un numero numeroso (ormai consolidato) di Soci, consorti, familiari e amici del Circolo ha partecipato al **Pranzo per il tradizionale scambio degli Auguri Natalizi** in una cordiale atmosfera ed ha messo in risalto l'armonia ormai consolidata che regna in questo incontro.



"Dulcis in fundo" la scelta del ristorante **"Al Molino di Glaunicco"** a Camino al Tagliamento (UD) sia per la qualità del menù sia

per la 'location' che, a detta di tutti, è risultata eccellente ed azzeccata ... di questa indicazione si deve sempre ringraziare il nostro **Socio Luciano COMMISSO**.



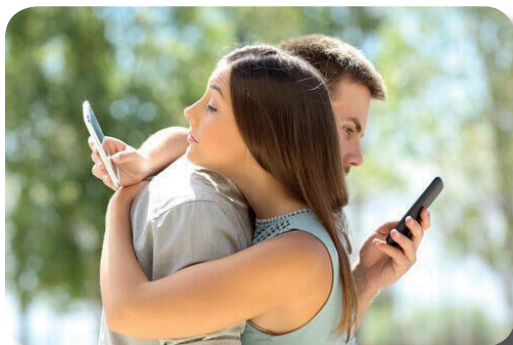


8 settembre 2019 - Grande festa **Ferrari** a **Monza** per i 90 anno della scuderia di **Maranello** e i 90 anni del **Gran premio d'Italia**, celebrati con una straordinaria vittoria di **Charles Leclerc** suggellata, prima della partenza, da un meraviglioso passaggio in cielo delle **Frecce Tricolori**



L'ANGOLO DELLA RIFLESSIONE

Connettersi con gli altri... la sfida delle nuove generazioni



Per quanto riguarda la comunicazione, la tecnologia è una delle rappresentazioni più calzanti dell'ambivalenza che è solita celarsi dietro ai nostri atti.

Da una parte ci facilita esperienze, dall'altra rappresenta un serio pericolo: quello di allontanarci dalle stesse. Connettersi con gli altri è diventato più facile e più difficile insieme.

Le reti sociali, per esempio, ci permettono di avvicinarci a chi è distante: possiamo comunicare con persone a migliaia di chilometri in un batter d'occhio. Ma c'è di più, possiamo scoprire quali posti visitano, cosa gli piace, quali sono i loro gusti o come è composta la loro cerchia sociale.

Il pericolo di quest'enorme quantità di possibilità nasce quando quel che succede dietro allo schermo funge da sostituto, e non da complemento, alle forme di comunicazione più tradizionali.

Connettersi con gli altri è molto più di un semplice "like" a una foto su Facebook, parlare faccia a faccia implica sfumature neanche immaginabili attraverso [Whatsapp](#), le foto hanno di rado il potere di riflettere una realtà completa o almeno non tanto quanto quella catturabile dal vivo con i nostri occhi.

Stiamo correndo il **rischio di diventare dipendenti dai social network**, di scordare come connetterci con le persone attraverso [sguardi e gesti](#), di dimenticare il linguaggio non verbale che potremmo interpretare leggendoli dal vivo, di mostrarci in un determinato modo nelle foto quando non vogliamo che il mondo sappia come ci sentiamo davvero.

La soluzione consiste nello sfruttare al massimo le nuove tecnologie senza, però, perdere o mettere da parte tutto quello che non possono darci.

Connettersi con gli altri per bisogno o per piacere

Definiamo la nostra linea d'azione quando abbiamo bisogno di caricare sui social network la nostra vita quotidiana; quando un'esperienza non è valida se non viene resa pubblica; quando non è sufficiente viverla e goderla, quando abbiamo bisogno che gli altri la conoscano e siano partecipi del nostro momento.

Tuttavia, secondo uno studio realizzato dai ricercatori delle università del Wisconsin, Haverford, Northwestern e Toronto, **le coppie che pubblicano di più sulle reti sociali sono le più infelici.**

In generale, si può affermare che le persone che hanno maggiore bisogno dell'approvazione esterna (dei 'miei piace', delle visite al profilo, ecc.), sono quelle che hanno più carenze emotive.

Una persona con una buona autostima non ha bisogno che gli altri diano la loro approvazione alle sue foto o a quelle dei suoi viaggi, del suo [partner](#) o dei suoi amici; viceversa, userà i social network solo per contattare di tanto in tanto alcune persone, ma mai per necessità.

Non dimentichiamo che parlare o conversare vale molto di più che mantenere lo sguardo fisso su uno schermo o scrivere alcuni messaggi. Neanche guardare [foto](#) di paesaggi è sufficiente. Mettere un "mi piace" non significa esprimere un'opinione completa, ma soltanto un "sono qui e ti seguo".

La fotocamera della nostra memoria è migliore di quella del nostro telefono

La vera essenza delle nostre giornate resta incisa nella nostra memoria e non sarebbe giusto permettere che, per vederla riflessa in una foto, quell'esperienza non lasciasse in noi altro che un'impronta digitale.

Un solo momento può nascondere ispirazioni ed emozioni che rischiano di andare perse se per guardare usiamo solo la fotocamera del cellulare.

Senza dover perdere la possibilità di contattare i nostri amici istantaneamente o sacrificando la tecnologia (anche se non succede nulla se qualche volta lasciamo il telefono da parte), sarebbe bello trovare il tempo per un [caffè](#), trovare un punto di ritrovo, viaggiare e concedersi la possibilità di abbracciare, fare un occholino, prendersi per mano. Basta qualche risorsa e la voglia.

È vero, però, che non è un problema individuale.

Sembra che la maggior parte delle persone abbiano preso a cuore la comunicazione digitale a scapito di quella presenziale, e poter incontrarsi con loro diventa un'occasione più unica che rara. Per non perdere i [contatti](#) con queste persone, non resta altro che recarsi nel luogo nel quale passano la maggior parte del loro tempo: il mondo digitale.

Ciò che è autentico si nasconde dietro la tecnologia, c'è una vita nascosta dietro ogni profilo, siamo più di un'immagine o un contatto, ogni persona è un mondo che difficilmente trova una corrispondenza precisa su internet.

Connettersi con gli altri significa più che essere "online" nello stesso momento.

Provate a lanciarvi e ad uscire dallo schermo, solo così vedrete la bellezza che la realtà tiene in serbo per voi.

tratto da: lamenteemeravigliosa.it

