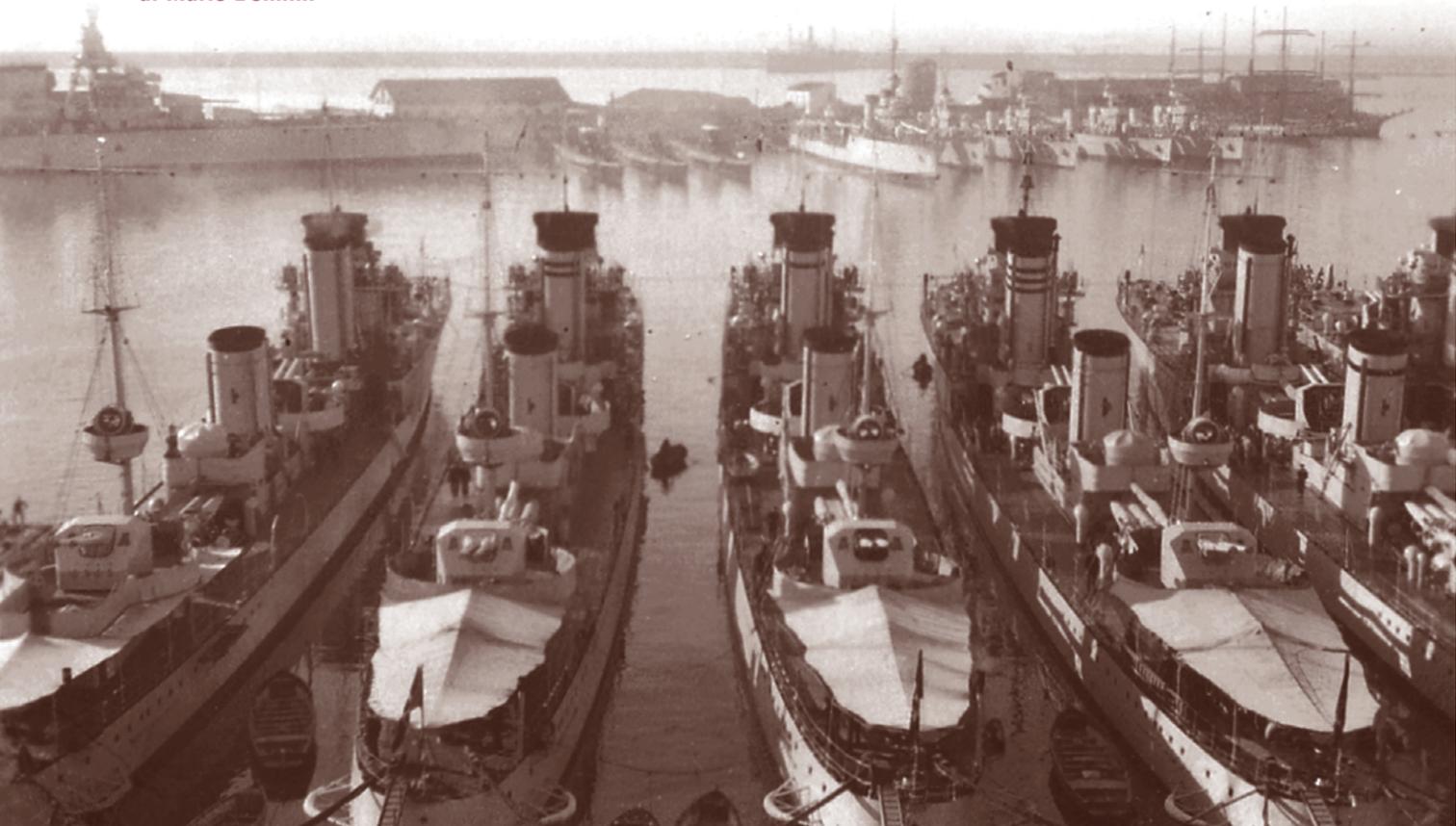




L'epoca delle crociere aeree

Apporto della Regia Marina alle trasvolate aeree degli anni trenta nelle fotografie donate da un nostro socio

di Mario Donnini



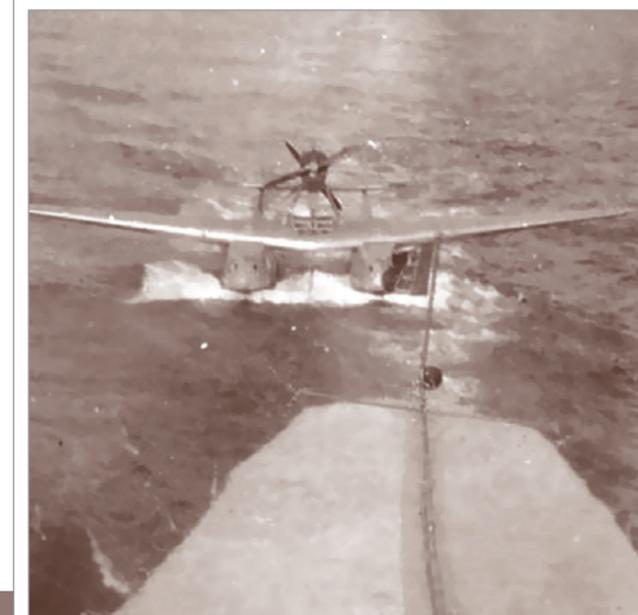
Stimato ammiraglio,

Le spedisco le immagini del salvataggio in pieno Oceano Atlantico dell'idrovolante I-DONA da parte del Regio Esploratore *Leon Pancaldo* il giorno 6 gennaio 1931. A quell'epoca mio padre Antonio Miccoli (nella foto) aveva 21 anni ed era imbarcato sul *Pancaldo* con la qualifica di cannoniere puntatore. Ricordo che mio padre, nel ricordare la crociera che la Regia Marina effettuò in occasione della prima trasvolata atlantica in formazione di Italo Balbo, esprimeva il suo disappunto per il fatto che tutti i più grandi e diffusi giornali, nazionali ed esteri, diedero grande risalto all'impresa di Balbo senza citare il fondamentale apporto, gli sforzi e la professionalità dimostrata dagli equipaggi della Regia Marina in quell'occasione, soprattutto per quanto concerneva il salvataggio degli idrovolanti che furono costretti ad ammarare in oceano a causa di avarie ai motori. Allora ho creduto che sarebbe stato giusto inviare all'ANMI le rare quanto preziose fotografie che ho estratto dall'album di famiglia anche al fine di ricordare l'impegno profuso dagli uomini della Regia Marina a sostegno della prima trasvolata atlantica in formazione...

Marino Miccoli

La crociera del Mediterraneo orientale

Già il 5 giugno 1929, con i decolli dal Mar Piccolo dei 35 idrovolanti della "Crociera del Mediterraneo Orientale" continuava una concreta cooperazione fra la Regia Marina e la Regia Aeronautica. Le cinque squadriglie del bombardamento marittimo erano affiancate dall'esploratore *Augusto Riboty* e dai quattro cacciatorpediniere della squadriglia Curtatone su uno dei quali venne imbarcato un ufficio meteorologico completo, diretto dal prof. Eredia, che elaborava le previsioni sulla rotta in base ai dati ricevuti da due stazioni, impiantate a Taranto e ad Atene. L'impresa richiese mesi di preparazione. Il percorso da Orbetello a Orbetello fu di 5.300 km, attraverso le tappe di Taranto, Atene, Istanbul, Varna, Odessa, Costanza, Istanbul, Atene, Taranto e la Crociera rappresentò un altro grande successo in vista del grande traguardo: l'Atlantico.



A 10 anni dalla fine della prima Guerra Mondiale gli equipaggi della ricognizione marittima assunsero a fama mondiale. La stagione delle Crociere aprì un nuovo capitolo nella storia degli idrovolanti. L'anima e l'artefice di queste imprese fu Italo Balbo, convinto assertore dell'autonomia delle forze aeree.

La prima crociera Mediterraneo occidentale

Si iniziò il 26 maggio 1928, con la "Crociera del Mediterraneo Occidentale": una trasvolata di 2804 km in sette giorni, di 61 idrovolanti. Dal punto di vista militare-organizzativo, la crociera rappresentò soltanto un banco di prova.



Parteciparono, fra gli equipaggi, anche 13 ufficiali piloti della Regia Marina e su un idrovolante fuori formazione era presente il sottosegretario di stato per la Marina, ammiraglio Giuseppe Sirianni. Le unità navali assegnate alla trasvolata furono i Regi cacciatorpediniere *Francesco Nullo* ed il *Nazario Sauro* dove imbarcò



il padre della meteorologia italiana, prof. Filippo Eredia con due suoi collaboratori ed una stazione meteorologica. La *Armada* spagnola mise a disposizione della crociera, nella baia di Pollensa, la nave appoggio e porta idrovolanti *Dédalo*, il C.T. *Cadarso*, le torpediniere di 1ª classe 4 e 17 e il trawler *Tetuan*, per l'eventualità di un soccorso in mare.

Oceano Atlantico. 6-1-1931
L'apparecchio del Capitano
Donadelli salvato
Dall'Esploratore L. Pancaldo.
M



A Bolama, la nave *Alice* fu utilizzata come base per approntare i dodici idrovolanti più i due di riserva per il volo di venti ore. Il 1° gennaio tutto era pronto, ma a causa di una perturbazione gli esploratori salparono il 4 per posizionarsi lungo la rotta; defilando di prora all'*Alice*, salutarono alla voce gli aviatori schierati sul ponte, mentre dal ponte di comando del *Da Recco*, l'ammiraglio Bucci trasmetteva: "I marinai d'Italia vi salutano! Che Iddio vi protegga sul mare per la gloria della Patria".

Sulla rotta perduravano condizioni meteorologiche sfavorevoli mentre a Bolama regnava totale calma di vento e di mare; ma, per non perdere il plenilunio, nella notte fra il 5 e il 6 gli idrovolanti iniziarono i decolli notturni in sovraccarico, in squadriglie di tre. Un probabile corto circuito fra i vapori di benzina avvolse fra le fiamme l'I-BOER e il suo equipaggio, appena staccato.

Nei primi chiarori dell'alba, l'I-RECA di Recagna, che aveva abortito la prima corsa, decolla, ma, subito, urta il mare sfasciando lo scafo destro e uccidendo il motorista.

Anche l'I-VALL, di Valle-Biseo abortisce la corsa di decollo, scarica 200 litri di carburante e decolla con un'ora di ritardo. Condurrà la traversata isolato, ma sfruttando in modo eccellente i venti delle bassissime quote, ammarerà a Natal insieme allo stormo. Alla terza ora di volo, lo stormo sorvola il *Da Recco* che segnala con i razzi la sua posizione. Sembra che possano completare la traversata tutti e dodici, ma alla nona

La crociera Atlantica - Sudamerica

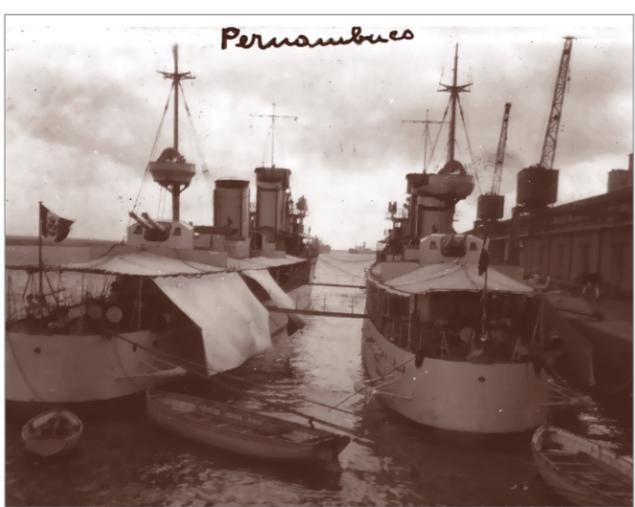
Il mezzo che simboleggiò "l'impresa atlantica" fu il Savoia S.55. A Orbetello fu istituita una Scuola di Navigazione d'Alto Mare. Nulla fu lasciato al caso: studi teorici e prove di volo pratiche, con decolli e ammaraggi in sovraccarico, in mare aperto e agitato, voli notturni in formazione e a pieno carico, navigazione astronomica e rilevamenti radiogoniometrici, esercizi di radiotelegrafia fra i quattordici idrovolanti e le navi scorta. Ed ecco le navi: 8 esploratori della classe Tarigo, i più moderni e veloci e che stavano entrando allora in servizio.

Pancaldo, Da Noli, Malocello, Usodimare, Vivaldi, Pessagno, Tarigo e Da Recco formarono la Divisione Navale dell'Oceano, agli ordini dell'ammiraglio Umberto Bucci. La divisione, suddivisa in tre sezioni, assicurò la sorveglianza sull'Atlantico, dal lato africano, dalle Canarie e dal lato americano.

Per il trasporto dei carburanti fu noleggiato il più veloce brigantino-goletta italiano, l'*Aosta*, primo veliero a motore endotermico. Per il servizio meteorologico e radiotelegrafico con l'Italia fu noleggiato il piroscampo *Alice*.

Gli esploratori salparono da La Spezia il 1° dicembre 1930, mentre il 17 dicembre gli idrovolanti decollarono da Orbetello per la prima tappa: le Baleari dove sorsero le prime severe difficoltà per una tempesta ciclonica.

La seconda tappa fu la costa atlantica del Marocco, quindi, più a sud, la Baia del Rio de Oro, ai confini del Sahara, infine, il giorno di Natale il balzo dalla costa africana all'isola di Bilama dove furono accolti dal *Da Recco*, il *Da Noli* ed il *Tarigo* con le salve d'onore a cui seguì a bordo una festa solenne.



Gli scafi con il piano alare centrale e le travi di coda affondano: una grande impresa marinara.

Mentre il *Pessagno* rimorchiava l'I-BAIS, anche l'I-DONA subisce la stessa avaria, ma ammara nei pressi del *Da Noli* e il suo equipaggio accoglie l'esploratore schierandosi impeccabilmente sulle ali. Intanto, lo stormo sorvola l'Isola Fernando de Noronha, a sud della linea dell'equatore; ma hanno ancora sette ore di autonomia e proseguono per Natal, sorvolando l'ultimo esploratore, il *Malocello*, che viene visto rollare pesantemente, carico in coperta di latte di benzina. L'I-DONA, invece, fu rimorchiato per 24 ore, fino all'Isola Fernando de Noronha e da qui, riparato il radiatore, raggiunse lo stormo a Natal il giorno 8, "in ritardo". L'intera traversata di 3.000 km è stata compiuta in 18 ore. L'11 gennaio gli undici idrovolanti giungono a Bahia e, quattro giorni più tardi la Divisione Navale italiana in linea di fila su due



colonne e lo Stormo Atlantico in formazione a cuneo si presentano all'imbocco della grande Baia di Guanahara, nel porto di Rio de Janeiro scortati dai biplani delle forze aeree brasiliane. L'ingresso contemporaneo delle due formazioni è un canto di gloria. Salutando l'alzabandiera dell'idrovolante capo formazione I-BALB, gli 8 esploratori sparano diciannove salve dei loro 48 cannoni da 120 mm. Rendono il saluto anche le batterie delle isole e delle due coste della Baia, vi si uniscono le navi brasiliane alla fonda e, a celebrare l'atmosfera eroica, si unisce, cupo e solenne, l'eco delle montagne intorno. Hanno volato da Orbetello a Rio per 5.600 miglia e per 61 ore e mezza.

Marinai e aviatori vissero insieme l'epica impresa, in una *summa* di cooperazione e di cameratismo che coinvolse comandanti ed equipaggi, mostrando al mondo un'immagine delle Forze Armate italiane che superò ogni frontiera politica.

Tutto era pronto per la massima impresa atlantica di Balbo: l'America del Nord e i fasti di Chicago, con quella che fu chiamata "La Crociera del Decennale".

ora di volo, quasi a metà percorso, l-I-BAIS segnala l'amaraggio di emergenza per la rottura del radiatore, lo compie magistralmente in pieno oceano, malgrado gli ancora 3 000 kg di carburante.

Il *Pessagno* riesce a radiogoniometrare la posizione e fa rotta sull'idrovolante, che è riuscito a determinare esattamente la deriva. Dopo nove ore, lo avvista che appare e scompare fra le onde e lo rimorchia per 60 ore e 760 miglia.

In vista di Capo San Rocco, sulla costa del Brasile, li avvolge un piovasco e, qui, le pessime condizioni del mare e la stanchezza dell'equipaggio hanno il sopravvento: l'I-BAIS urta la poppa dell'esploratore e sfascia uno scafo. Per una notte intera l'equipaggio del *Pessagno*, non vinto, si prodiga fra i marosi e riesce a recuperare, motori, strumenti, le grandi ali e il sacco postale.

Per il presente articolo sono state utilizzate solo una parte delle fotografie donate da Marino Miccoli e che ora fanno parte della Collezione ANMI - fondo Miccoli. Soci e appassionati possono chiederne copia informatica purché venga citata la fonte.