



# ITALO BALBO AVIATORE E I SUCCESSI DELLA NOSTRA AERONAUTICA

di Cesare Falessi

LA MANIFESTAZIONE DEDICATA AD ITALO BALBO PARROCINAIA DALLA REGIONE LAZIO  
E DAL XIII MUNICIPIO SI TERRÀ IL 10 OTTOBRE ALL'ORE 10 PRESSO IL PORTO TURISTICO DI ROMA



Francesco Nelli, nato a Roma il 27/1/1877. Professione imprenditore.



Pier Paolo Zaccai, nato a Roma il 19/4/1958. Libero professionista.

È per me un onore scrivere queste righe su una pubblicazione interamente dedicata ad un'impresa così sensazionale ed incredibile come la trasvolata atlantica operata da Italo Balbo e dal suo equipaggio. Un'impresa eccezionale se si considera che il sindaco di Chicago durante i festeggiamenti conseguenti all'atterraggio donò a Balbo un copricapo in penne e lo nominò Sioux "Capo Aquila Volante". Ancora oggi Chicago ricorda quella straordinaria avventura con una strada "Generale Balbo Avenue", strada che non è stata epurata nemmeno durante il secondo conflitto mondiale quando Italia e Stati Uniti erano nemici. I festeggiamenti culminarono a Broadway dove sommersi da coriandoli e stelle filanti gli eroi sfilarono circondati dalle Bandiere Tricolori. E' per me un onore anche ricordare che Italo Balbo concluse la trasvolata ammarando ad Ostia, nel nostro municipio, dove migliaia di persone festanti lo attendevano. L'eccezionalità dell'impresa e dei personaggi è anche testimoniata dalle parole di Benito Mussolini che 12 anni dopo la trasvolata definì Balbo "un autentico rivoluzionario". Spero che questo opuscolo sia d'insegnamento per i ragazzi e sprone a compiere imprese gloriose, eroiche con la tenacia l'intelligenza, l'astuzia e la fantasia che da sempre contraddistinguono noi Italiani. La nostra patria ha bisogno di personaggi come Balbo e di eroi come tutti quelli della "Centuria Alata", in un mondo privo di valori è obbligatorio riscoprire, il senso della parola patria, l'importanza della famiglia, la gioia del vivere nella coerenza, l'importanza dell'onore, la dignità, l'orgoglio, e per queste motivazioni nella speranza che in Italia torni un periodo di successi come quello che ha accompagnato Italo Balbo e il suo equipaggio nella trasvolata atlantica. Permettetemi di dire: viva il tricolore, viva l'Italia.

Francesco Nelli  
Consigliere Municipio Roma XIII  
Capogruppo Alleanza Nazionale  
<http://www.nelli.it>

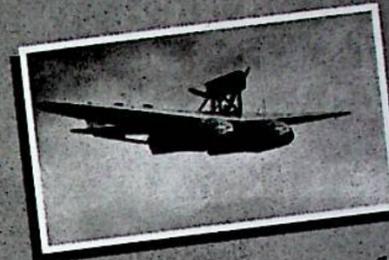
Ideatore politico della medaglia celebrativa del 70° Anniversario della Trasvolata Atlantica, il primo volo in formazione al mondo. Con Cristoforo Colombo e Italo Balbo possiamo dire che "PER ARIA E PER MARE L'ITALIA ALL'AMERICA APPARE". Dovere ed orgoglio di ciascun italiano commemorare tale impresa aviatoria che ha dato prestigio alla nazione in tutto il Mondo. La tradizione continua oggi con l'esempio delle Frecce Tricolori. Come gli inglesi sono ritenuti i migliori marinai e sommergibilisti al mondo, noi vantiamo i migliori piloti del globo. Ringrazio Angelo Paletta per la fondamentale collaborazione tesa alla realizzazione della medaglia.



Pier Paolo Zaccai  
Consigliere AN Municipio Roma XIII  
Delegato alla Sicurezza  
[pierpaolozaccai@tiscali.it](mailto:pierpaolozaccai@tiscali.it)

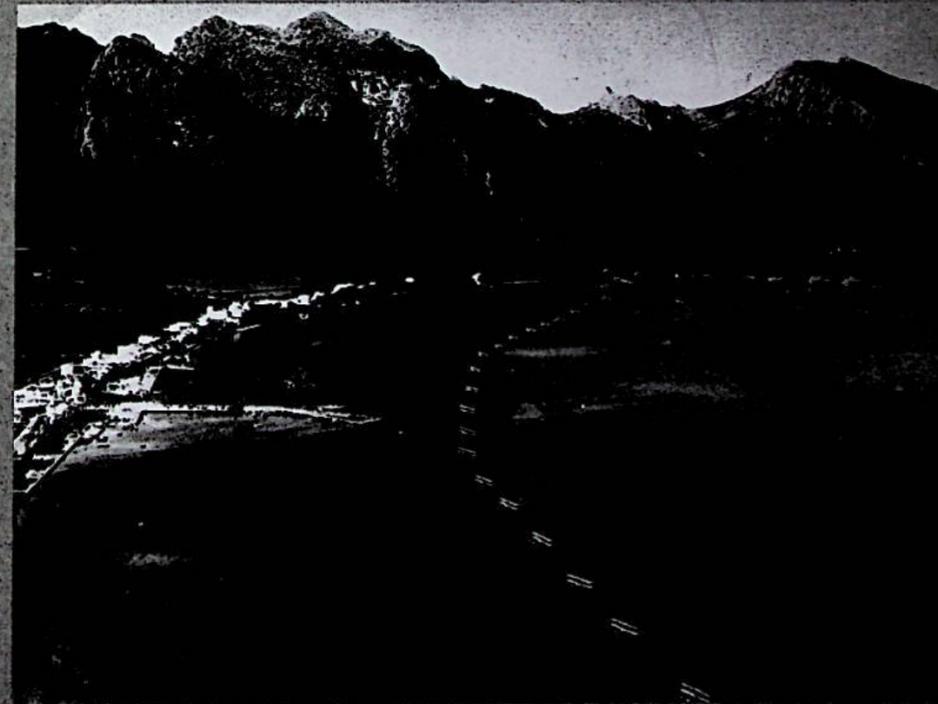
NOTA BIOGRAFICA DELL'AutORE

Cesare FALESSI è nato a Nettuno (Roma) il 15 settembre 1930 ed è giornalista professionista e scrittore. Ha diretto l'ufficio stampa di Alitalia, nonché il servizio stampa e relazioni esterne di Aeroporti di Roma. Dal 1967 al 1979 è stato direttore della stampa e relazioni esterne di Aeritalia (oggi Alenia). È stato per dodici anni presidente dei giornalisti aerospaziali e ne è ancora il presidente onorario. Ha scritto oltre 30 libri e i soggetti per circa 60 documentari e 7 film, oltre a migliaia di articoli.



Le grandi crociere con gli idrovolanti

cominciarono nella tarda primavera del 1928; a detta dei più attenti fra gli studiosi delle attività aeronautiche di Italo Balbo la prima crociera, che fu poi detta "del Mediterraneo occidentale", doveva servire come sperimentazione per quelle che Balbo si proponeva di organizzare in futuro. Tre erano gli scopi principali: dare un'idea importante di quello che si stava facendo in Italia; impressionare le altre nazioni con la potenza aerea italiana; fare propaganda al regime. In realtà ne originò una grande propaganda per l'aviazione italiana; si poté constatare come l'aeroplano poteva diminuire le distanze e avvicinare tra loro i popoli.



26 maggio 1928: gli idrovolanti ormeggiati a Pollensa (Isola Baleari).

# Italo Balbo



Nato a Quartesana (Ferrara) il 6 giugno del 1896. Di famiglia piccolo-borghese, repubblicano e massone, dopo studi irregolari, si dedica all'attività

giornalistica. Volontario nel maggio 1915, dopo aver partecipato alla battaglia interventista, è destinato alle retrovie e poi congedato. Arruolato nell'autunno 1916, presta servizio fino all'ottobre 1918 e combatte nella battaglia del Grappa, ricevendo numerose decorazioni. Nel 1920 si laurea in scienze politiche a Firenze. Capo delle squadre d'azione di Ferrara (1920-1921), con l'appoggio degli agrari, guida ripetuti raid in Emilia. Quadriviro della "marcia su Roma", nel 1923 fonda a Ferrara il "Corriere padano"; riveste, tra il 1922 e il 1924, la carica di comandante generale della Milizia volontaria per la sicurezza nazionale. Sottosegretario all'Economia nazionale (1925-26) e all'Aeronautica (1926-29), di cui è ministro dal 1929 al 1933, si occupa di riorganizzare e di sviluppare l'aviazione italiana, incentivandone il progresso tecnico-sportivo e lo sfruttamento propa-

gandistico. Promuove, in particolare, due tipi di imprese aviatorie: le grandi crociere di formazioni di idrovolanti nel Mediterraneo (Occidentale nel 1928 e

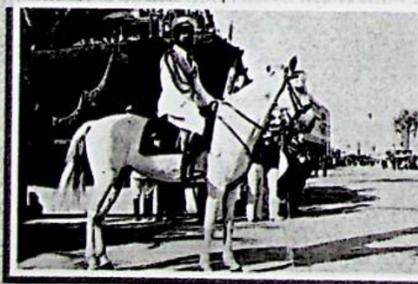
Orientale nel 1929) e nell'Atlantico (Rio de Janeiro nel 1931 e Chicago nel 1933) e la ricerca di primati e di vittorie sportive, come il record di velocità ottenuto con i 644 km orari dell'idrovolante Macchi Mc 72, con motore Fiat, pilotato da Francesco Agello. Nel 1933, dopo la nomina a maresciallo dell'Aria, Mussolini lo esonera dalla



carica di ministro e nel 1934 lo nomina governatore della Libia. Nel 1937 assume il comando delle forze armate in Africa settentrionale.

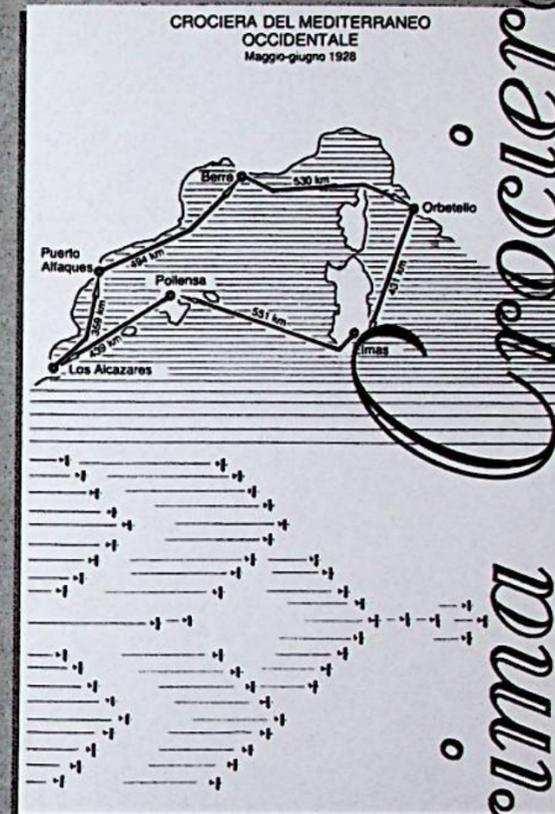
Nell'imminenza dell'intervento italiano

nella seconda guerra mondiale organizza l'offensiva aerea in Libia; il 28 giugno 1940 l'aereo da lui pilotato viene abbattuto a Tobruk dalla contraerea italiana.

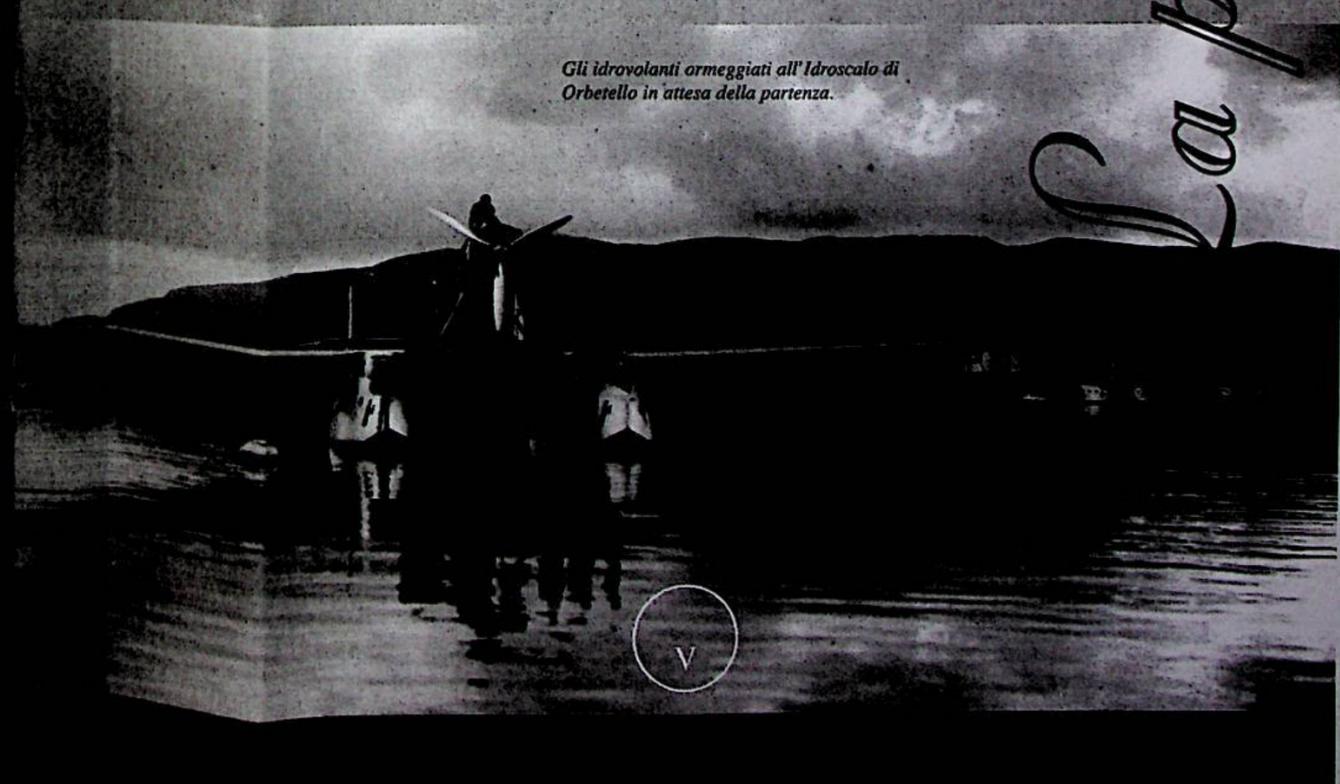


Parteciparono alla la crociera 61 idrovolanti (una formazione incredibilmente numerosa); decollarono alle 6.20 di mattina del 25 maggio 1928 da Orbetello e volarono fino allo stagno di Elmas, a Cagliari, percorrendo in volo 481 chilometri. La seconda tappa che prevedeva l'attraversamento del Mediterraneo occidentale fu di 551 chilometri e, portò gli idrovolanti a Pollensa, nelle Baleari. Da Pollensa furono percorsi in volo 439 chilometri, fino alla base militare di Los Alcazares, vicino Cartagena; e da qui ebbe inizio la fase di ritorno. Furono volati 359 chilometri fino a Puerto Alauques, sempre in Spagna; poi 494 chilometri fino alla stagno di Berre, a Marsiglia, in Francia; e da qui, con altri 630 chilometri percorsi in una sola tappa, il rientro ad Orbetello.

Il grande successo della crociera, portò Italo Balbo ad organizzare subito la seconda, che fu detta del "Mediterraneo orientale". Questa



Gli idrovolanti ormeggiati all'Idroscalo di Orbetello in attesa della partenza.



Biografia

La prima Crociera

prevedeva che gli idrovolanti toccassero i Balcani, la Turchia e si spingessero fino nell'Unione Sovietica, il cui governo, all'epoca, intratteneva cordiali rapporti col governo italiano. La proposta del volo nacque proprio durante una festa in onore di un grande amico dell'Italia, il professor Samoilovich, uno dei soccorritori dei naufraghi della *tenda rossa* - i superstiti del dirigibile *Italia* guidato da Umberto Nobile sul Polo Nord. Il professor Samoilovich salvò i superstiti col rompighiaccio sovietico *Krassin* e, purtroppo, sparì per motivi ignoti in una delle "purghe" di Stalin.

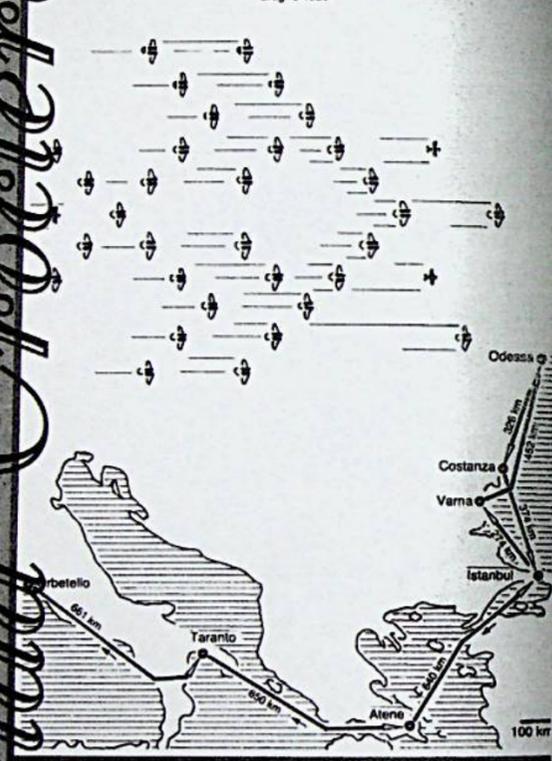
In complesso la formazione di volo non era così numerosa come per la prima crociera, ma era più omogenea: su 35 idrovolanti, ben 32 erano del nuovo tipo biscafo Savoia-Marchetti S-55. Inoltre gli idrovolanti dei capi-squadriglia (cinque), più quelli di Balbo e De Pinedo (organizzatori della crociera) erano dotati di una radio, novità per l'aviazione italiana.

Gli aerei si trasferirono da Orbetello a Taranto, con un volo di 661 km e a Taranto la crociera ebbe inizio il 5 giugno 1929:

La prima tappa fu un volo di 650 chilometri fino ad Atene; la seconda tappa di 640 chilometri verso Istanbul; la terza, la più corta, di soli 274 chilometri, fece scalo a Varna, in Bulgaria; da qui, con un balzo di 452 chilometri, la crociera partì il 13 giugno, in terra sovietica. Gli idrovolanti ammararono in un lago vicino a Odessa, dove furono accolti con accoglienze trionfali e ci fu uno

LA SECONDA CROCIERA

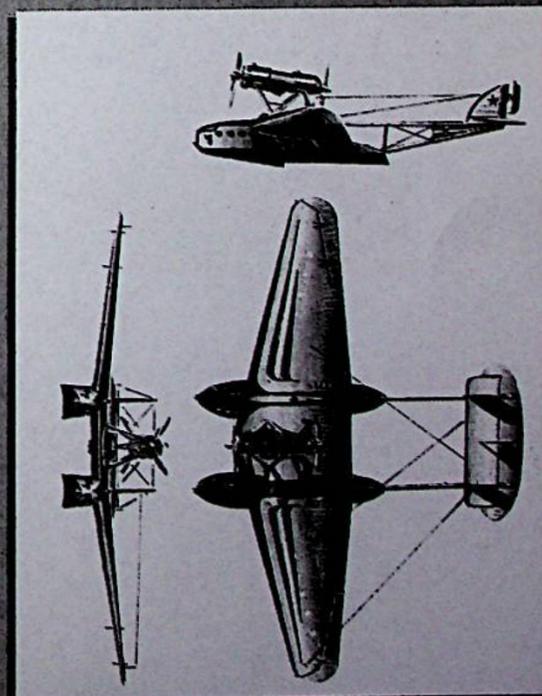
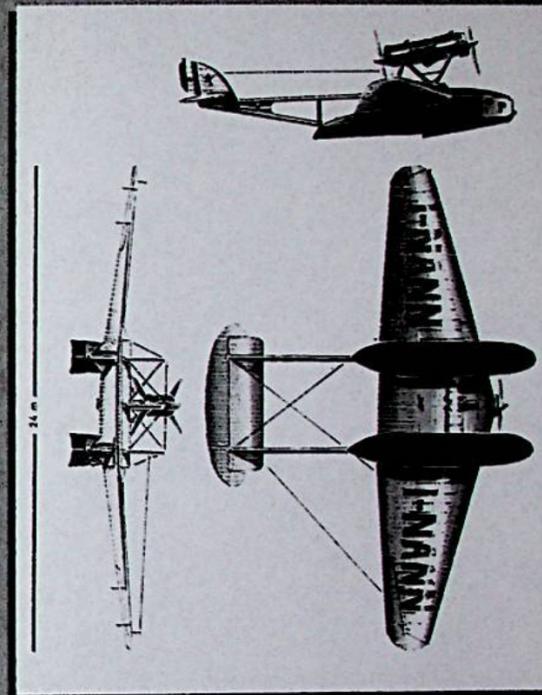
CROCIERA DEL MEDITERRANEO ORIENTALE  
Giugno 1929



di volo tra piloti italiani su licenza sovietica. I piloti sovietici su aerei italiani, dopo aver acquisito il diritto, poi esercitarono su licenza trenta degli aerei italiani. Uno di questi fu avvistato da un aereo tedesco di stanza a Berlino durante la seconda guerra mondiale.

Le tappe del ritorno furono variate per evitare la Romania; il percorso degli idrovolanti fu il seguente: Odessa-Costanza (326 chilometri); Costanza-Istanbul (374 chilometri); Istanbul-Atene (640 chilometri) e Atene-Taranto (650 chilometri). Proprio a Taranto, il 19 giugno, la crociera si concludeva; ma ebbe un seguito, perché il 19 gli idrovolanti si trasferirono a Orbetello, dove furono passati in rassegna dal re Vittorio Emanuele III.

La crociera a Odessa aveva sollevato un notevole entusiasmo, sia per la maggiore distanza percorsa (complessivamente quasi 4.700 chilometri) sia per alcune innovazioni apportate a tutta l'organizzazione del volo. Erano state infatti installate apparecchi radio su alcuni idrovolanti, che venivano inviate al seguito piccole navi da guerra che trasmettevano in continuazione dati sulla rotta e sul tempo. Fu costituito un centro di osservazione meteorologica. Le navi da guerra dislocate nel Mediterraneo (esploratori e cacciatorpediniere) furono anche da vere e proprie officine di riparazione, con a bordo tutte le scorte di ricambio. È quasi naturale pensare alla successiva traversata dell'Atlantico.

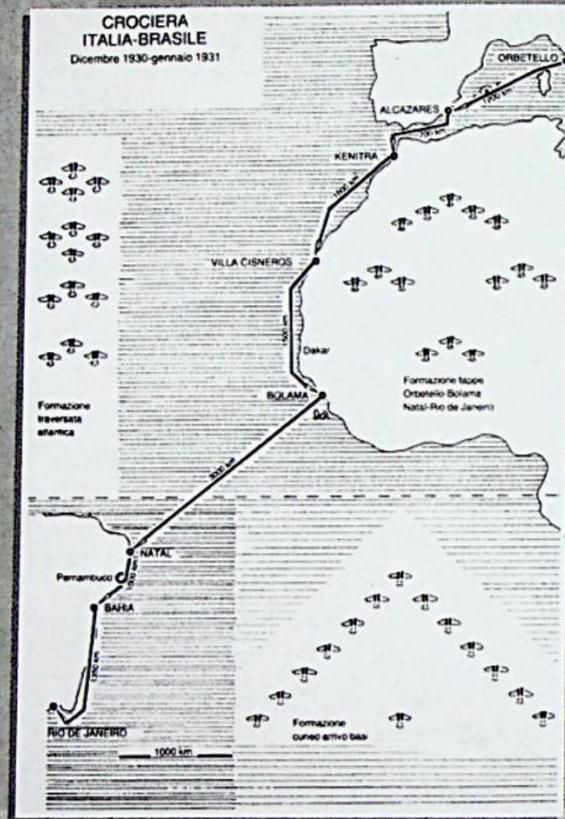


meridionale, per collegare quei paesi dell'America del sud dove numerosa era la presenza dell'emigrazione italiana.

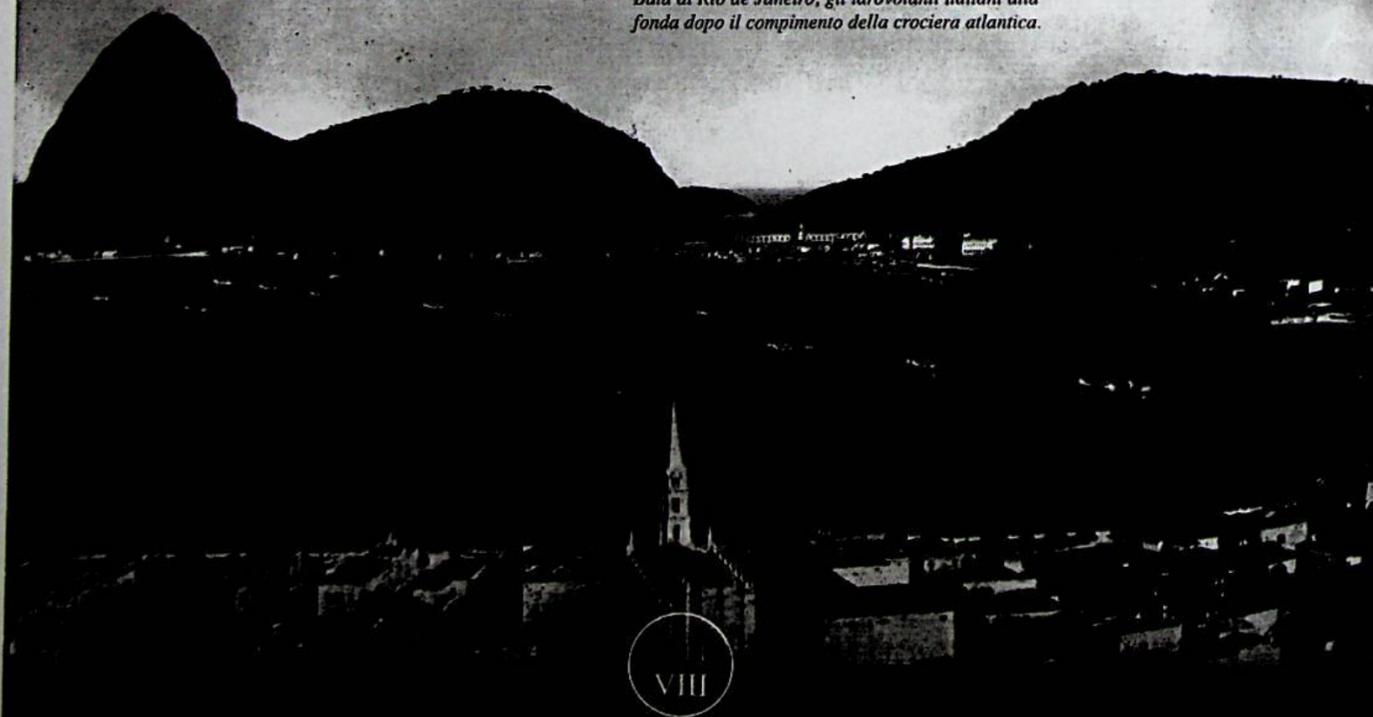
A mano a mano che ci si rendeva conto dell'importanza che avrebbe assunto per l'aviazione, prese forma una traversata in formazione dell'oceano in volo, la prima delle due grandi crociere atlantiche.

La 3ª crociera cominciò il 17 dicembre 1930 ad Orbetello, con una tappa di ben 1200 chilometri, che portò i 14 idrovolanti S-55 della formazione, guidata da Balbo, fino alla base spagnola di Los Alcazares. Di qui, con un volo di 700 km si raggiunge Kenitra, in Marocco. La formazione aveva già superato il suo primo ostacolo; una terribile bufera che ne aveva ostacolato l'arrivo in Spagna.

Da Kenitra, con una tappa di 1600 km gli idro-



Baia di Rio de Janeiro, gli idrovolanti italiani alla fonda dopo il compimento della crociera atlantica.

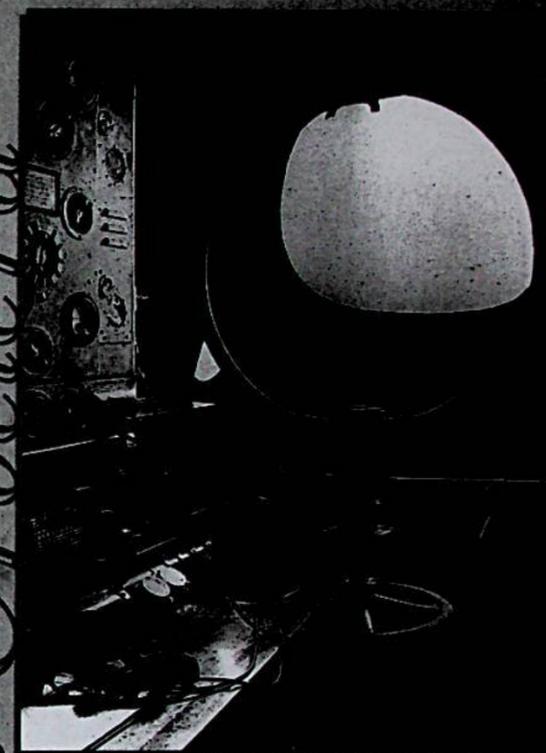


volanti italiani volarono fino a Villa Cisneros, nel Sahara spagnolo (ovviamente scendendo nella rada). A terra trovarono un aeroporto protetto da un forte, dove facevano scalo gli aerei postali terrestri, spagnoli e francesi, che ogni tanto venivano attaccati a terra, dai predoni del Sahara. Per questo motivo piloti e meccanici dormono nel forte. Erano regioni decisamente inospitali. La tappa seguente, di 1500 km, effettuata il giorno di Natale, porta gli idrovolanti italiani a Bolama, nell'allora Guinea portoghese (poi Guinea Bissau), dove Balbo ha già fatto predisporre una base traboccante di materiale. Di qui comincerà il grande balzo atlantico.

Per questa speciale tappa si è puntato sull'autonomia degli idrovolanti e sulle loro capacità di carico. Inoltre lungo la rotta sono dislocate alcune unità da guerra per trasmettere dati sulla rotta stessa ed informazioni meteorologiche. Uno yacht italiano acquistato dalla Regia Aeronautica, ospitava l'asso dei radiotelegrafisti delle crociere, l'allora sergente maggiore Ezio Vaschetto, che manteneva (fungendo da ponte radio) i contatti con l'Italia.

Il decollo avviene da Bolama alle prime ore del mattino del 6 gennaio 1931, con gravi difficoltà ed incidenti.

Tre dei quattordici aerei italiani mancano il decollo a pieno carico, due finiscono a pezzi,



la crociera



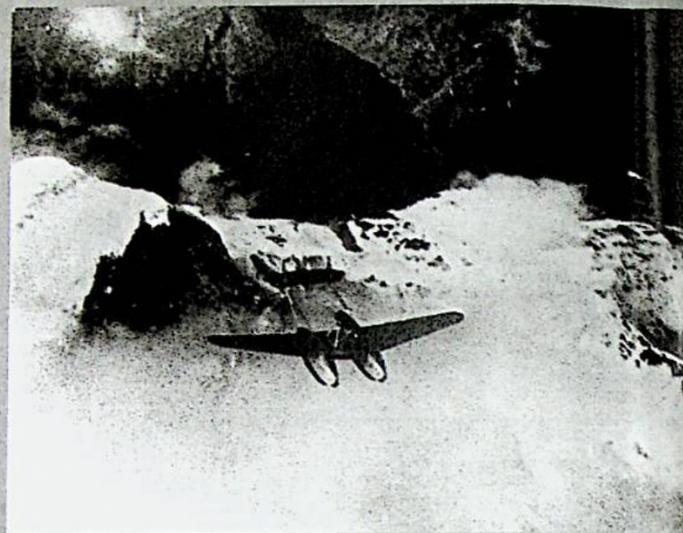
In alto, il posto del pilota; in basso, il completo rovesciamento della fusoliera di un idrovolante italiano, la parte anteriore è rimasta in aereo, la parte posteriore è caduta in acqua.

## ITALO BALBO AVIATORE

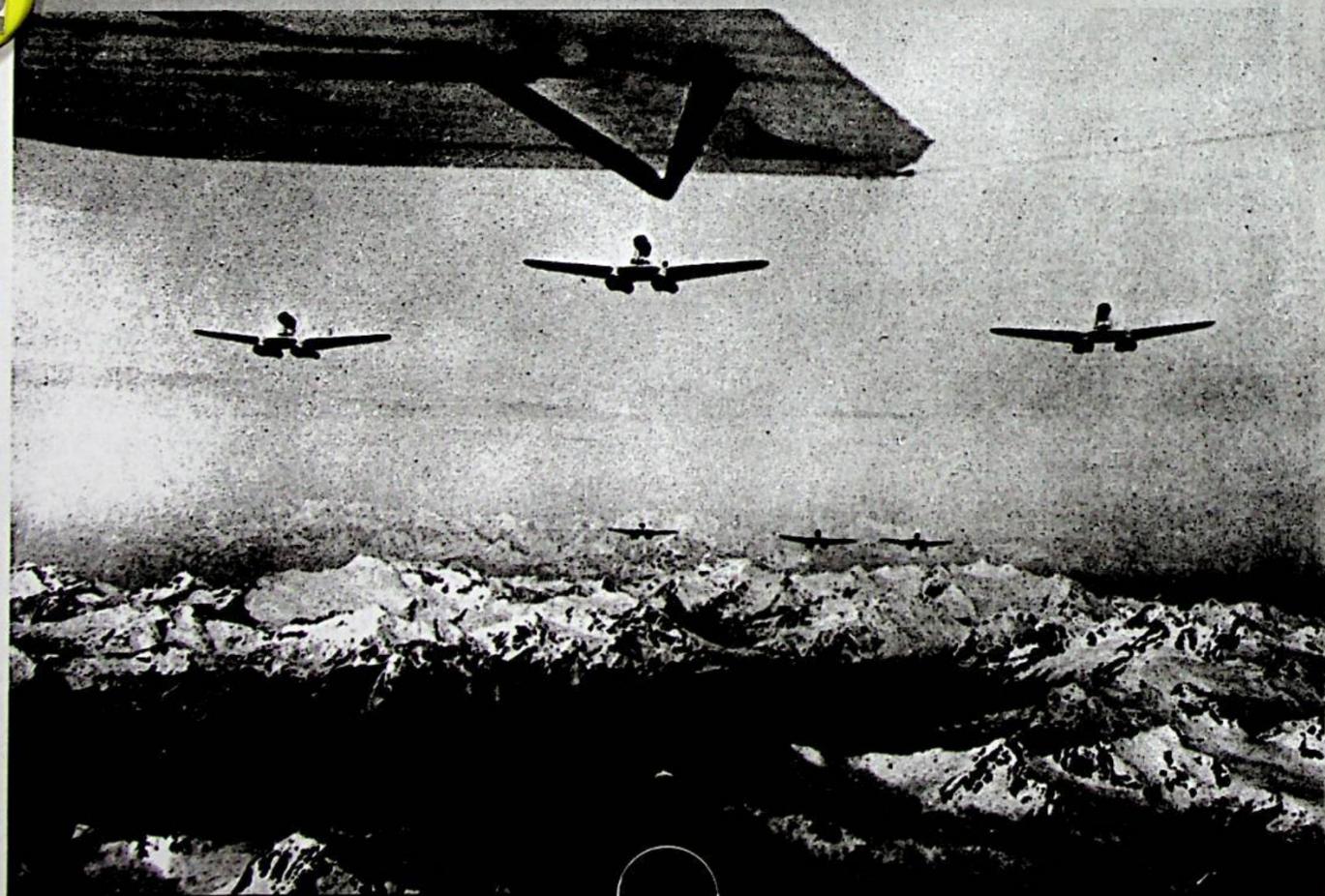
E I SUCCESSI DELLA NOSTRA AERONAUTICA

causando vittime. Il terzo, comandato e pilotato dall'allora generale di Brigata Aerea Giuseppe Valle (che poi diventerà capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica) tallona caparbiamente la formazione e, dopo un interminabile inseguimento solitario, in gran parte nella notte atlantica, si ricongiungerà agli altri undici idrovolanti. Dopo una tappa che sembra non finire mai, di 3000 chilometri, gli aerei italiani toccano Natal, sulle coste del Brasile. E' il 1° gennaio 1931: per la prima volta una formazione di aereoplani ha volato sull'Atlantico.

Il 15 gennaio, dopo la tappa Natal-Bahia di



In questa pagina, immagini del passaggio sulle Alpi.



X

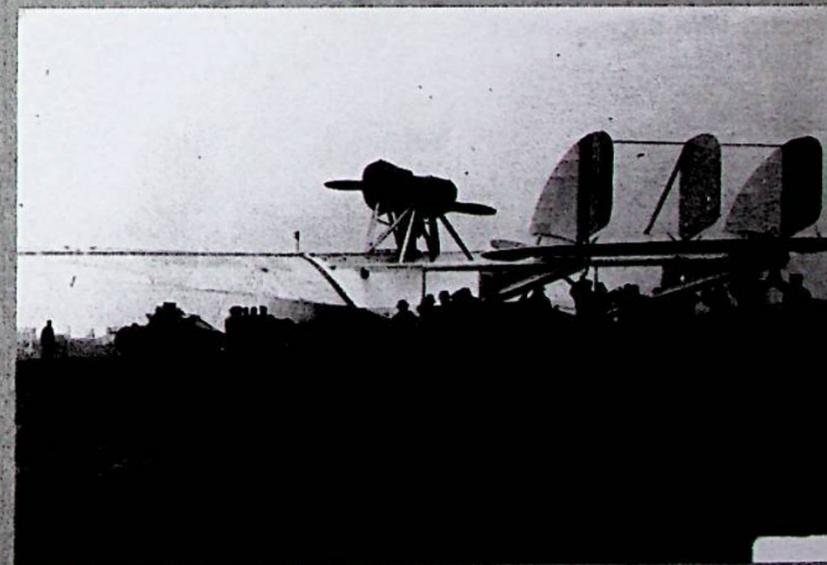
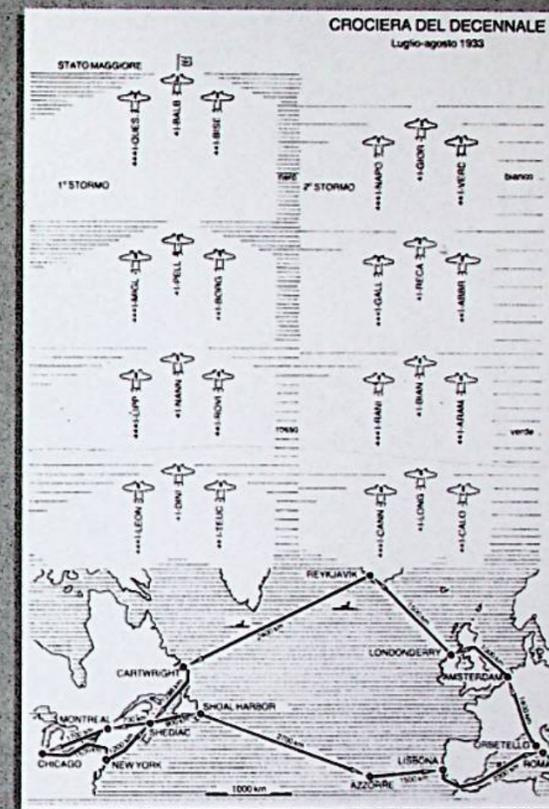
## ITALO BALBO AVIATORE

E I SUCCESSI DELLA NOSTRA AERONAUTICA

1000 km e Bahia-Rio de Janeiro di 1350, i dodici idrovolanti italiani ammarano in formazione nella baia della capitale brasiliana. I cannoni dei forti brasiliani sparano a salve per salutare mentre le campane delle chiese di Rio suonano tutte a distesa. È un giorno storico per l'umanità. Il trionfo di Italo Balbo e degli aviatori italiani fu immenso; gli impiegati delle poste brasiliane lavorarono ininterrottamente per quindici giorni per smistare la valanga di messaggi. Ognuno e ogni paese testimoniarono il loro entusiasmo. Il governo del Brasile concesse a Balbo di rispondere ai messaggi gratuitamente, altrimenti avrebbe speso un patrimonio.

Ma nel corso nel 1931 Italo Balbo e i suoi già gettavano le basi per la prossima crociera. Era previsto il giro del mondo, ma l'impresa apparve troppo ambiziosa, sia per l'eccessivo costo (si era in piena crisi economica mondiale), sia

perché esistevano ancora troppi focolai di guerra. Fu deciso allora di pianificare un volo andata e ritorno lungo la rotta più battuta del mondo, quella dell'Atlantico settentrionale, con gli Stati Uniti. L'occasione sarebbe stata quella di intervenire alla grande Esposizione Universale, che si sarebbe dovuta tenere a Chicago nel 1933. La crociera fu chiamata "del decennale", perché nel 1933 l'aviazione compiva dieci anni



Il traino degli idrovolanti affidato ai carri armati

XI

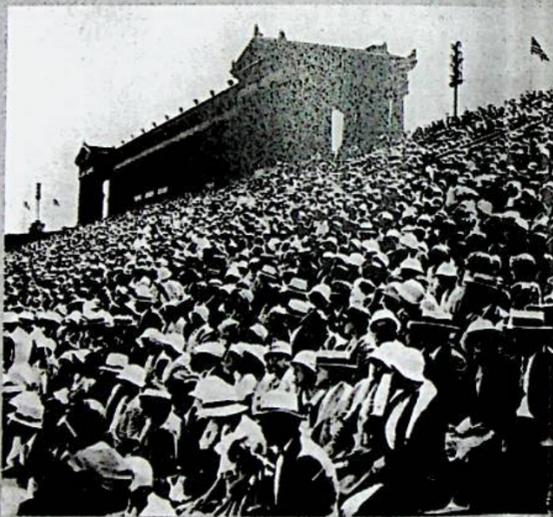
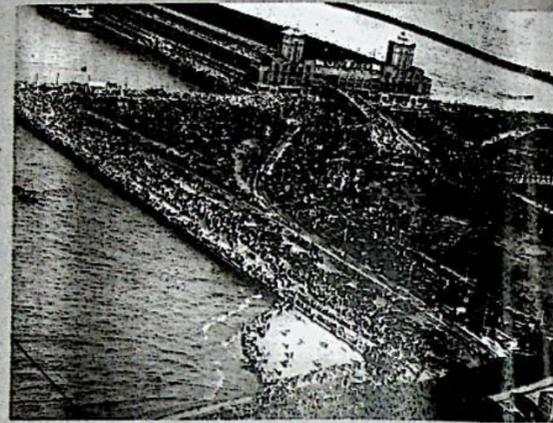
dalla sua costituzione ad arma indipendente (28 marzo 1923).

La preparazione fu accurata e minuziosa, anche

perché gli equipaggi partecipanti dovevano essere molti (la "centuria alata", li chiamerà Balbo con una felice sintesi). Fu costituita una scuola di navigazione apposta per addestrare gli equipaggi alla navigazione in alto mare. I migliori piloti e

specialisti d'ogni reparto d'aviazione, ivi compresi i reparti terrestri, furono trasferiti a Orbetello da tutte le località italiane; gli equipaggi furono subito costituiti e minuziosamente addestrati. Presenziarono perfino al montaggio, presso la SIAI Marchetti (o Savoia Marchetti), del proprio idrovolante. Questo fu il robustissimo S-55, ancora migliorato, ma stavolta dotato di motori più potenti, gli Isotta-Fraschini, anziché i soliti Fiat. Ogni aereo fu dotato di stazione radio e di apparato radiogoniometrico (un Telefunken costruito in Germania) per stabilire la rotta in base alle trasmissioni radio delle navi dislocate lungo la rotta. I 24 idrovolanti partecipanti alla crociera decollarono, divisi in squadriglie di tre, nella notte tra il 30 giugno e il 10 luglio 1933, diretti ad Amsterdam; tappa difficilissima, di 1400 km, che prevedeva il sorvolo delle Alpi. Da Amsterdam (dove fu perso un

La quarta crociera aerea



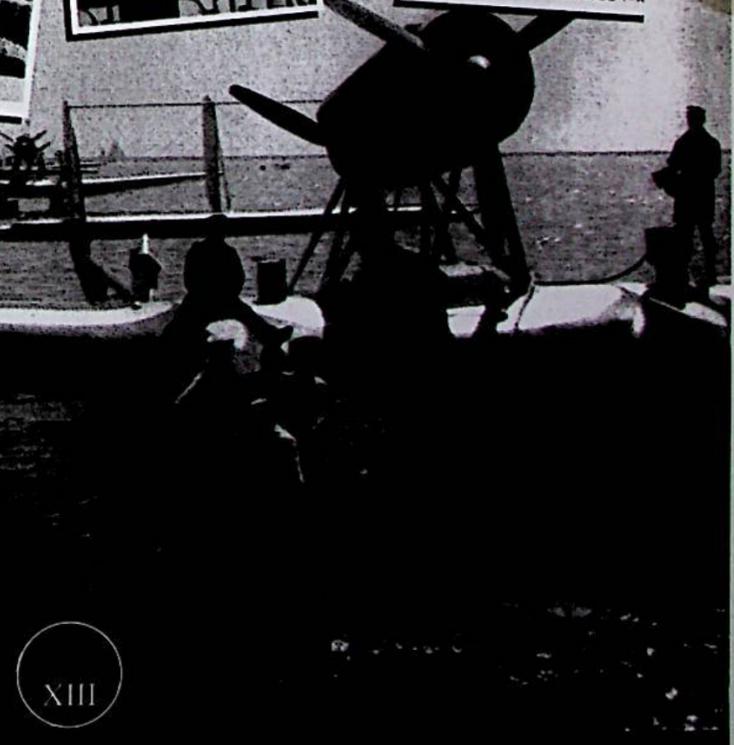
In alto a sinistra, l'intera formazione nel cielo di Ostia.  
In alto, la folla in attesa al lago di Chicago, dinanzi al Molo della Marina Militare.  
Al centro, folla di italiani allo stadio di Chicago.  
In basso, l'arrivo degli aerei visto dal Molo.

idrovolante in ammaraggio) gli aerei volarono in Irlanda, a Londonderry (tappa di 1000 km), e poi in Islanda, a Reykjavik (1500 km).

Il 12 luglio, con la tappa più lunga del volo di andata (Reykjavik, Islanda-Cartwright, Labrador, 2400 km): l'America è stata raggiunta in volo da una formazione di 24 idrovolanti (quello distrutto ad Amsterdam è stato sostituito) ed anche gli increduli si accorgono che non solo l'America è accessibile via aerea e lungo la rotta più difficile, quella settentrionale. Le tappe successive (Cartwright-Shediac, 1288 km; Shediac-Montreal, 700 km; Montreal-Chicago,



In alto, gli idrovolanti sorvolano la penisola di Manhattan.  
In basso, rifornimento di carburante sul lago di Chicago.



## ITALO BALBO AVIATORE

E I SUCCESSI DELLA NOSTRA AERONAUTICA



1700 km) in andata. Il 15 luglio 1933 gli idrovolanti scendono nelle acque del lago Michigan. Una grande folla li accoglie con salve di cannone, sorvoli di aeroplani e dirigibili e gli applausi di oltre centomila persone!

Gli idrovolanti italiani, dopo le accoglienze ufficiali, voleranno fino a New York (tappa di 1530

km), dove arriveranno il 18 luglio. A New York gli aviatori sfileranno in trionfo, tra la folla in delirio, lungo la Quinta Strada.

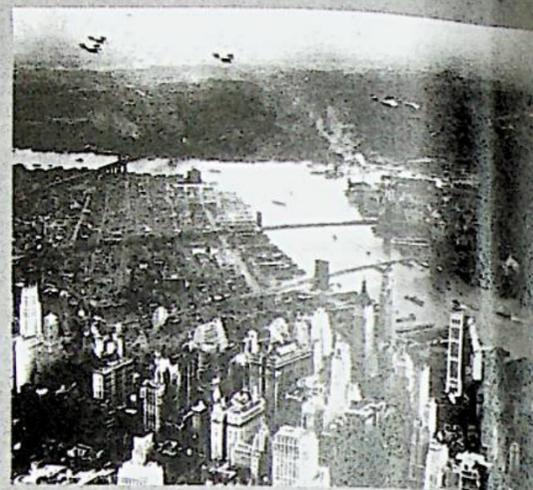
Il 25 luglio cominciano le operazioni di ritorno. La rotta si svolgerà più a sud, e toccherà le isole Azzorre. Eccola: New York-Shediac, 1200 km; Shediac-Shoal Harbour, 900 km; Shoal Harbour-Azzorre, 2700 km; Azzorre-Lisbona, 1500 km. L'ultima tappa, una delle più lunghe: Lisbona-Lido di Roma. La tappa e la crociera terminano dunque alla foce del Tevere, ad Ostia Idroscalo, dopo undici ore e mezza di volo, il 12 agosto 1933. E' l'apoteosi, per Balbo e la sua "centuria alata". Hanno appena compiuto una delle più grandi imprese del secolo, forse la maggiore, come quella di Cristoforo Colombo nel 1492, commemorati assieme nella medaglia coniata dall'Associazione Culturale "Martinica 65", rappresentata da Angelo Paletta, per volontà del Municipio Roma XIII.

*In alto a sinistra, la 7ª strada di Chicago ribattezzata con il nome del generale Italo Balbo.*

*In alto, 18 luglio 1933: sorvolo del ponte di Brooklyn.*

*Al centro, 18 luglio 1933: il trionfo a New York.*

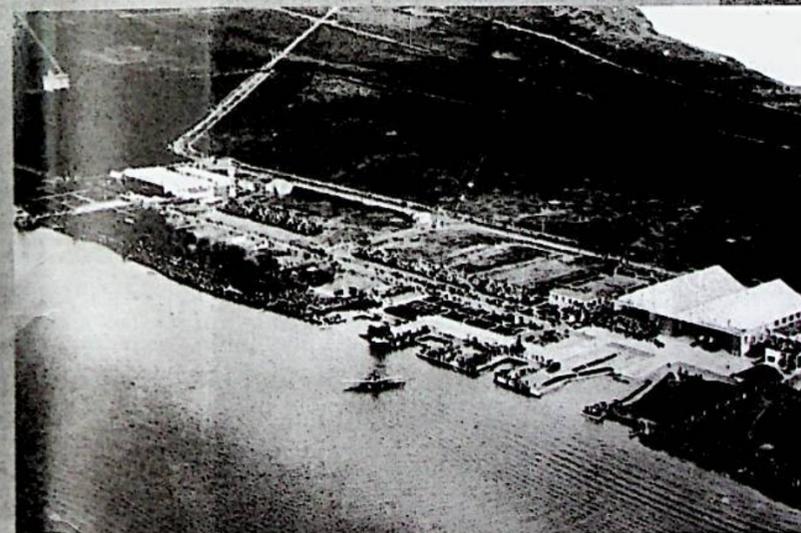
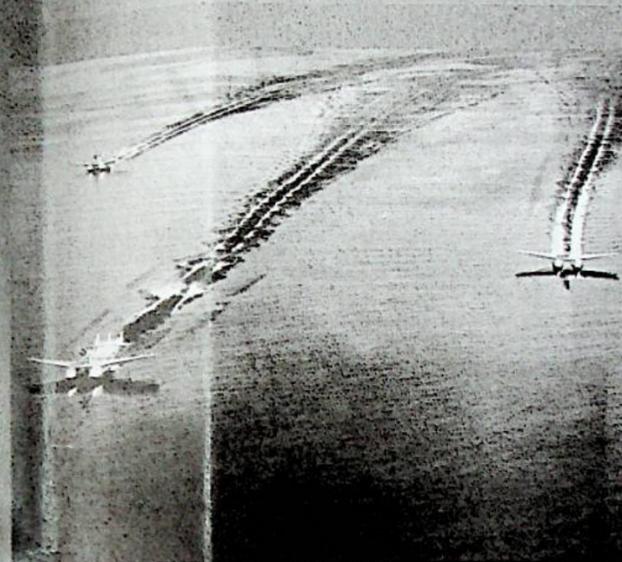
*Gli aviatori italiani sfilano per la Quinta Avenue mentre dalle finestre piovono coriandoli policromi e stelle filanti. In basso, i romani acclamano gli idrovolanti che si apprestano a discendere all'Idroscalo.*



XIV

## ITALO BALBO AVIATORE

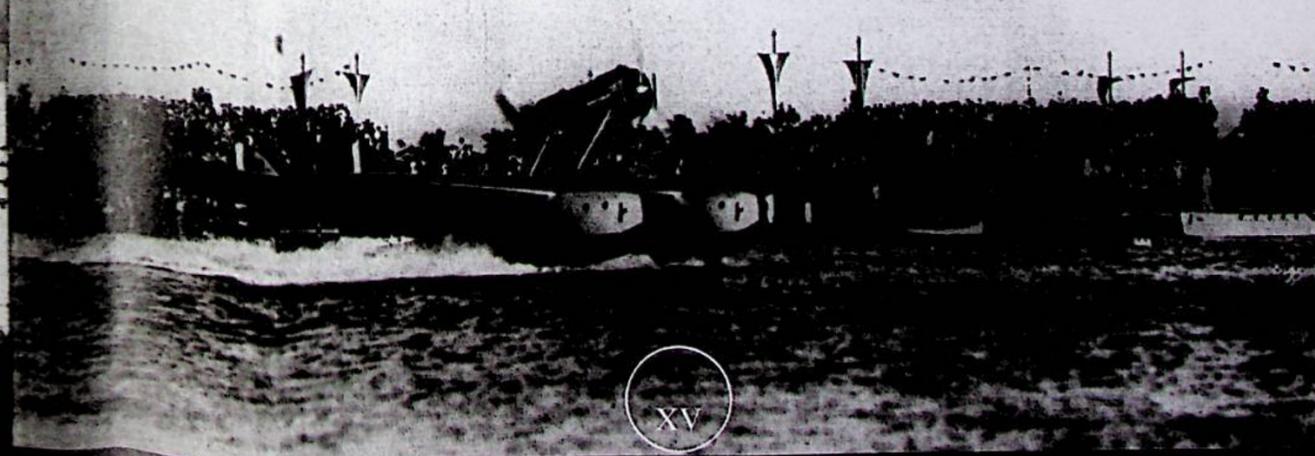
E I SUCCESSI DELLA NOSTRA AERONAUTICA



*In alto a sinistra, il decollo delle squadriglie italiane da Montreal verso Chicago. In alto a destra, 14 agosto 1933: gli idrovolanti ormeggiati dinanzi all'Idroscalo di Ostia.*

*Al centro, una suggestiva panoramica dei festeggiamenti all'arrivo ad Ostia.*

*In basso, l'ammarraggio ad Ostia degli idrovolanti alle 18.40 del 12 agosto 1933.*



XV