

La Crociera Europea del Comandante Maddalena

La crociera ha avuto inizio da Sesto Calende il 10 ottobre. Il « Savoia 62 Asso » ha percorso la pianura del Po sino all'Adriatico, lo ha attraversato, si è portato sulla Sava seguendo il corso sino al Danubio, ha sorvolato il grande fiume sino a Belgrado, arrestandosi all'idroscalo militare di Semun.

Il 12 ottobre iniziavano da Semun la seconda tappa della crociera entrando in territorio romeno e passando non molto lungi da Bucarest, si portavano sul Mar Nero. L'« S. 62 » sorvolava il golfo di Odessa e giungeva sul Mare d'Asov. Genicensk, meta della seconda tappa, è posta nel Lim, Utljuk, ai limiti della Steppa dei Nogai, proprio dietro l'isola di Birjuc.

Il 13 ottobre, gli aviatori decollavano da Genicensk, raggiungendo il Volga. Poco dopo l'« S. 62 » era a Saratow, posta sulle rive del grande fiume orientale, nei Comuni tedeschi del Volga. Anche la terza tappa era stata felicemente superata.

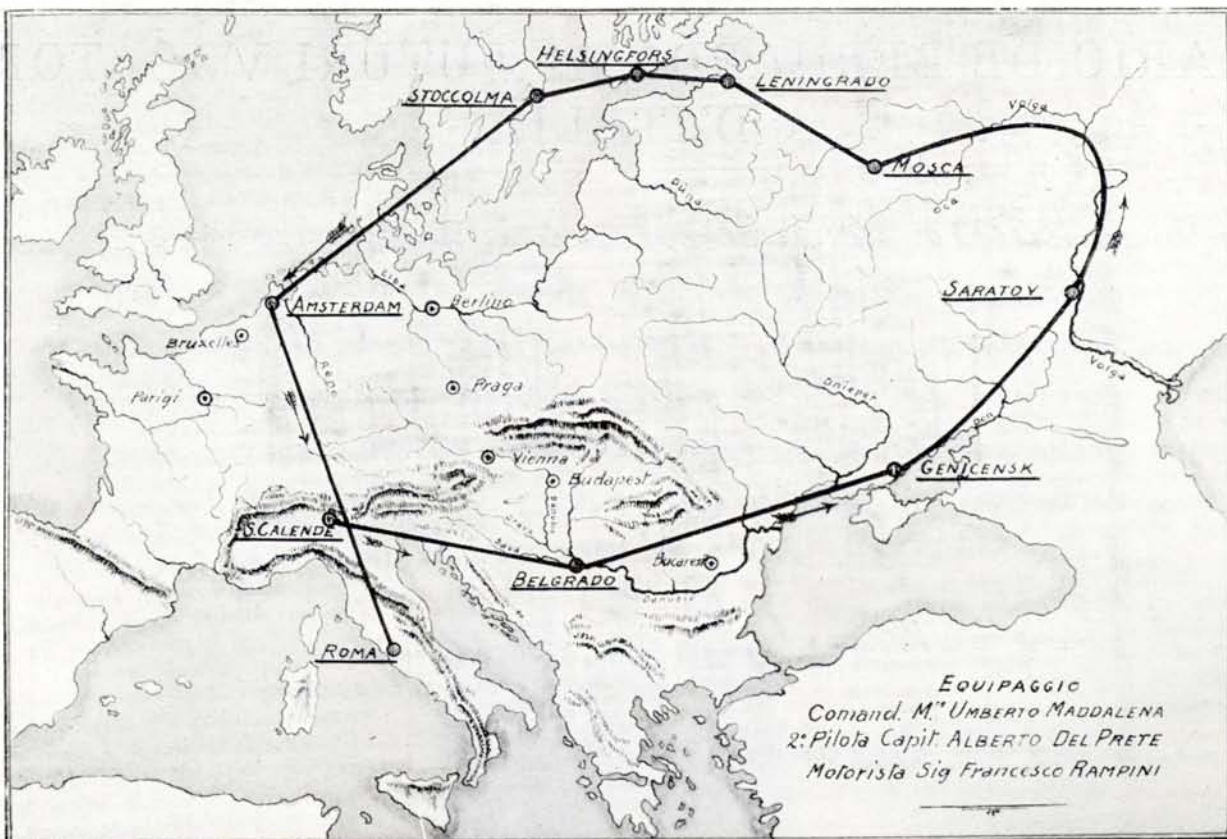


IL COMANDANTE UMBERTO MADDALENA

Venerdì 14 ottobre il comandante Maddalena era di nuovo in rotta verso il Nord, ma egli avendo trovato un fortissimo vento contrario che diminuì di molto la velocità dell'apparecchio e fece temere che si rimanesse senza benzina prima che si raggiungesse la metà lontana, decisero di abbreviar il percorso della quarta tappa.

Il giorno seguente, sabato 15 ottobre, l'equipaggio cercava ancora di raggiungere Mosca, ma ancora una volta il cattivo tempo impediva loro di portare a termine il volo.

Ripartendo da Samara, il comandante Maddalena si metteva ancora sul corso del Volga, continuava verso Nord e infine amarrava a Casan, nelle acque del grande fiume. La nebbia fittissima trovata lungo il percorso, aveva costretto gli sfortunati nostri aviatori ad arrestarsi dopo appena due ore di volo. Solo il giorno 16 ottobre, Mosca poteva finalmente essere raggiunta. Lidrovolante italiano, lasciando Casan, pun-



CARTINA DELLA CROCIERA ESEGUITA DAL COMANDANTE UMBERTO MADDALENA CON PARTENZA DA SESTO CALENDE ED ARRIVO A ROMA

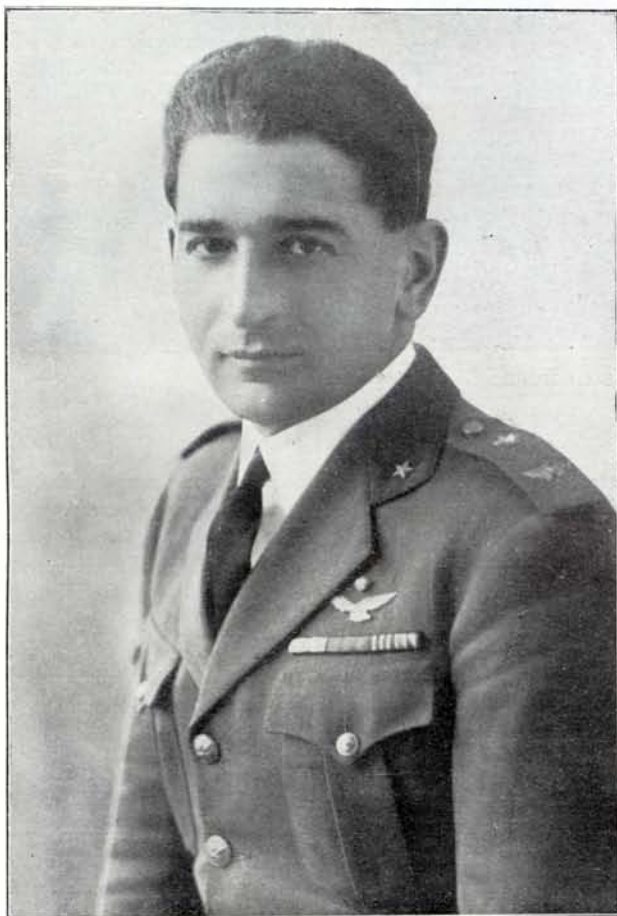


tava verso Nord-Ovest, però il tempo, già sfavorevole sin dalla partenza, peggiorava in modo preoccupante. Il velivolo incontrava una violenta tempesta di neve e gli aviatori, mezzo accecati dovevano scendere sino a pochi metri dall'acqua del fiume per non uscire di rotta.

Poco oltre, appena usciti dalla tempesta di neve, incapavano in una fittissima nebbia. Poichè le acque del fiume non potevano che favorire il formarsi della cortina di nebbie, il comandante Maddalena si spingeva audacemente sulla terra ferma servendosi come punto di riferimento della ferrovia Colonia-Mosca. Finalmente alle 15.30, cinque ore e mezza dopo la partenza da Casan, l'idrovolante ammarava a Mosca.

A Mosca la crociera subiva un contrattempo dovendosi presentare l'apparecchio alle autorità aeronautiche sovietiche.

Lasciate le acque della Moscova, il 20 ottobre l'apparec-



CAPITANO DEL PRETE

chio si dirigeva a Leningrado, ma le condizioni meteorologiche divennero proibitive. Infatti, il comandante Maddalena si acconciava a discendere davanti a Novgorod, a circa 170 chilometri da Leningrado.

Il 21 ottobre questo balzo era compiuto e gli aviatori italiani erano nell'antica Pietroburgo.

Durante la sosta vennero compiuti dei voli dimostrativi, poi il 23 ottobre, domenica, la crociera aerea veniva ripresa.

Il tratto da percorrere, tra Leningrado ed Helsingfors, valicando il Golfo di Finlandia, di circa 300 chilometri, venne superato in poche ore.

Nel porto finlandese venne rinnovata la presentazione dell'apparecchio ai piloti e ai tecnici di quella Nazione.

Dopo avere trascorso due giorni ad Helsingfors, gli aviatori italiani ne ripartivano il giorno 26. Avrebbero dovuto volare sino a Stoccolma, ma una vera tempesta di neve costringeva il « Savoia 62 - Asso », ad ammarare nel piccolo porto di Hango, circa 110 chilometri dopo la partenza.

L'indomani, 27 ottobre, Stoccolma era raggiunta.

Il 30 ottobre, dopo due giorni di fermata a Stoccolma, Maddalena lasciava la Svezia diretto ad Amsterdam ammarando nello Zuidedr Zee dopo otto ore di navigazione.

I nostri aviatori ripartivano da Amsterdam mercoledì 2 novembre, quantunque il tempo non apparisse molto favorevole. Infatti v'era molta nebbia sul percorso che li costrinse a volare a bassissima quota, quasi rasentando le acque del Reno. Per quattro ore Maddalena lottò contro il maltempo; poi dovette discendere poco lungi da Colonia. Quivi l'equipaggio italiano attendeva che il tempo migliorasse. Alle 14 del pomeriggio, miglioratasi alquanto la visibilità, il volo veniva ripreso.

Il « Savoia 62 » era giunto nei pressi del confine svizzero-germanico, quando incominciava a scendere la sera. L'idrovolante italiano ridiscendeva presso Basilea e vi trascorreva la notte.

Il 3 novembre deviando verso Est, gli aviatori italiani si portavano sul lago di Zurigo e, seguendo la traccia dei



MOTORISTA RAMPINI

grandi laghi svizzeri e buttandosi poi attraverso lo Spluga, ritornavano finalmente in Italia.

Alle ore 13, gli aviatori si posavano davanti all'idroscalo di Sesto Calende. Il periplo europeo era così concluso e l'Italia aveva messo al proprio attivo un trionfo aeronautico di più.

CENNI BIOGRAFICI DEI COMPONENTI L'EQUIPAGGIO

MAGGIORE UMBERTO MADDALENA. — Il capo della spedizione, pilota dal 1915, è uno dei più apprezzati volatori italiani. Decorato di tre medaglie d'argento, una di bronzo e due croci di guerra, ha un brillante passato marinairesco ed aeronautico. Ha compiuto importanti *raids* attraverso l'Europa nel 1919, nel 1920, nel 1924 insieme ad comandante De Pinedo ed infine nell'1925. Tutta l'Europa è stata da lui percorsa a volo. Avendo attualmente 32 anni, ha espletato delicate missioni all'estero ed ha coperto





VEDUTA AEREA DI HELSINGFORD

importanti cariche presso i comandi dell'aeronautica della Regia Marina prima, poi della costituita Regia Aeronautica.

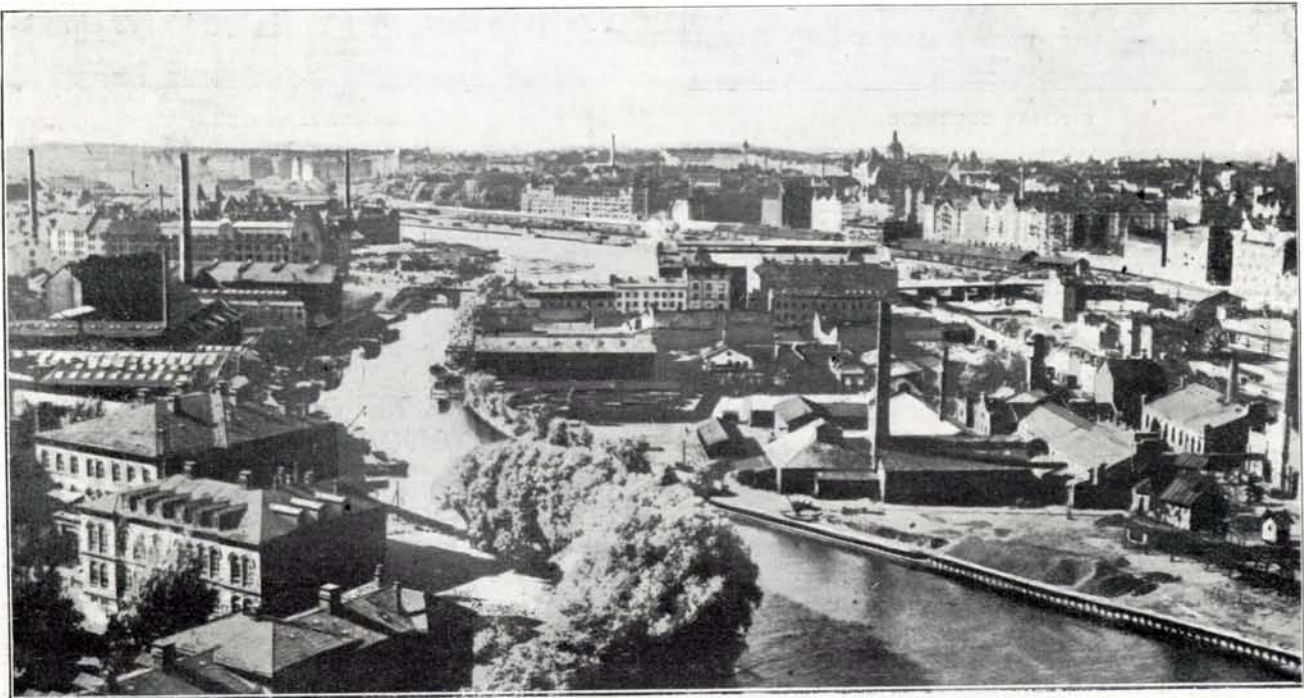
Da notare che il Comandante Maddalena ha volato molto anche nell'aviazione civile trovando sempre modo di distinguersi.

CAPITANO ALBERTO DEL PRETE. — Il secondo pilota dell'«S. 62» è ingegnere e capitano del Genio Aeronautico. Arruolatosi come volontario di guerra è stato

osservatore d'aerostato durante la guerra europea. Pilota di terrestre e di idrovolante è un navigatore eccellente.

Infatti egli è fratello del secondo pilota del glorioso Santa Maria, scelto dal Comandante De Pinedo nella lunga crociera atlantica che tanto brillantemente venne eseguita pochi mesi fa.

MOTORISTA FRANCESCO RAMPINI. — Valoroso tecnico della Isotta-Fraschini, ha partecipato alla guerra ed ha compiuto già numerose missioni in volo.



VEDUTA PANORAMICA DI STOCCOLMA

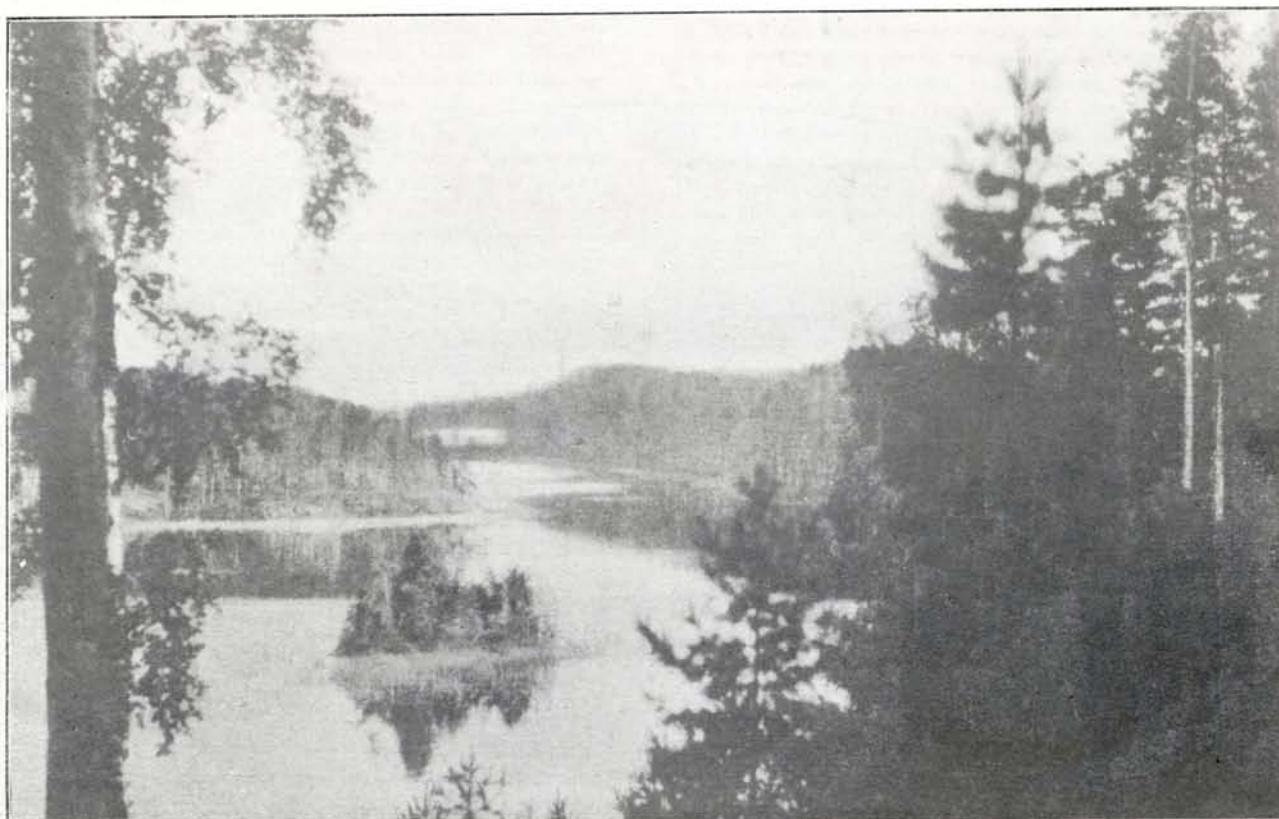




AMSTERDAM

I TEMPI E LE TAPPE DELLA CROCIERA

10 ottobre	Sesto Calende-Belgrado;	21 ottobre	Novgorod-Leningrado;
12 »	Belgrado-Genicensk;	23 »	Leningrado-Helsingfors;
13 »	Genicensk-Saratov;	26 »	Helsingfors-Hango;
14 »	Saratov-Samara;	27 »	Hango-Stoccolma;
15 »	Samara-Casan;	30 »	Stoccolma-Amsterdam;
16 »	Casan-Mosca;	2 novembre	Amsterdam-Colonia;
20 »	Mosca-Novgorod;	3 »	Colonia-Sesto Calende



VISIONE DEL PAESAGGIO RUSSO





I CANTIERI DELLA SAVOIA A SESTO CALENDE

Per il Comandante Maddalena le crociere autunnali verso l'Oriente ed il Nord dell'Europa sono diventate una consuetudine. Consuetudine simpatica sotto vari aspetti ed interessante sotto molti altri.

Ogni anno è un apparecchio dai colori nazionali quello che lega fra di loro, non solo con una linea ipotetica, le varie e più importanti città di nazioni giovani che non hanno industrie aeronautiche proprie, o che pur avendone non hanno ancora raggiunto una forma perfetta o quasi di produzione.

Ed è quindi una forma proficua di propaganda nazionale questo ripetersi di voli eseguiti cronometricamente e questo susseguirsi di contatti.

Fra le popolazioni orientali e nordiche che sono di continuo oggetto della propaganda tedesca e russa, è bene che presenzino anche i colori italiani dell'Italia di Vittorio Veneto e di Mussolini e che apparecchi delle nostre migliori case costruttrici dimostrino le loro possibilità e le loro qua-

lità, perchè la propaganda è efficace solo quando è fattiva e conseguente nelle dimostrazioni pratiche.

L'APPARECCHIO ED IL MOTORE

L'apparecchio «S. 62» è un biplano con ali a profilo semispesso con due soli montanti per ogni campata e con scafo centrale. Il piano fisso orizzontale è dotato di uno speciale dispositivo che consente di regolare l'incidenza secondo la distribuzione dei carichi. Il progettista dell'apparecchio, ing. Alessandro Marchetti, ebbe a studiarlo per usi civili e da ricognizione.

Eccone le caratteristiche principali: apertura m. 15,50; lunghezza m. 11; altezza m. 4; peso a vuoto kg. 1900; superficie portante mq. 75; carico utile massimo kg. 1500; velocità massima km. ora 200; velocità minima ora 85; salita a 3000 metri in 24'; autonomia normale 2000 km.; coefficiente di sicurezza 10.

Il motore è Isotta-Fraschini «Asso» 500 C. V. progettato dall'ing. Giustino Cattaneo.



L'APPARECCHIO CON CUI VENNE EFFETTUATA LA CROCIERA

