



A volo dall'Adriatico al Bosforo

Sono note le discussioni che hanno seguito il trapasso dall'aeronautica di guerra, dopo l'armistizio, all'aeronautica civile.

Molte tendenze si sono sviluppate e insieme ad esse molti contrasti. Molto si è detto che si potrebbe fare, ma in sostanza si è relativamente assai poco fatto, se si lascia per ora da parte quello che viene compiendo la Marina coi dirigibili e l'opera di ricognizione delle rotte e i « raids » del campo di aviazione di Centocelle.

Nel frattempo gli aviatori americani, inglesi e francesi hanno riempito il mondo delle loro imprese.

Ma recentemente, quasi di sorpresa, senza alcun preannuncio e senza preparativi, e con mezzi che noi conosciamo molto limitati e discussi fino all'ultimo momento, abbiamo visto una squadriglia intera di aviatori partire da Roma in volo, radunarsi a Gioja del Colle e quindi di là prendere il volo e giungere al completo a Costantinopoli. Finalmente!

Il viaggio aereo si è compiuto su di una totalità di percorso, da Roma a Costantinopoli, di circa 1800 chilometri.

La squadra era composta di quattro grandi « Caproni », di cui uno era un triplano che aveva già parecchi anni di guerra, due nuovi biplani 600 HP con carlinga di passeggeri e un biplano veloce, pure 600 HP, coi serbatoi supplementari.

Questi apparecchi erano pilotati dai seguenti aviatori: capitano Darbi, sergente Menegalli, tenente Sala, tenente Borello, tenente Origgi, tenente Bodo, tenente Simonnelli e sergente Pesce.

Insieme ai quattro grandi « Caproni » erano quattro « Sva » monoposti, di cui uno pilotato dal maggiore Mercanti e gli altri rispettivamente dal tenente Brenta, dal sergente Massei e dal sergente Angeleri.

Tutta la squadriglia è partita il 12 da Roma ed ha superato i 450 chilometri — trasvolando gli Appennini — per andare a Gioja del Colle in un tempo variabile dalle 3 alle 5 ore e mezzo, in modo che prima delle 11 dello stesso giorno tutti gli otto apparecchi erano radunati in quel campo di aviazione, designato come punto di partenza per la partenza per Costantinopoli.

Scopo del viaggio era quello di riconoscere praticamente, in volo, la possibilità di stabilire una rotta aerea per una linea di comunicazione fra l'Italia e il Levante.

È noto che le comunicazioni attuali con Costantinopoli e con il Levante sono assai tarde e scarse.

C'è un piroscafo alla settimana, con partenza irregolare e che impiega circa quattro giorni... quando fa presto!

Praticamente occorre stare a Taranto parecchi giorni per attendere la partenza: il che vuol dire che occorrono otto o dieci giorni per recarsi a Costantinopoli.

Ma un altro scopo di carattere forse più

astratto, ma politicamente più importante, aveva l'iniziativa promossa dal maggiore Mercanti: ed era quella di poter fare un'atterraggiamento italiana per la prima spedizione aerea in Levante, avanti che la facessero i francesi e gli inglesi, per ristabilire una specie di primato italiano in Levante, che ricordasse le glorie, le tradizioni e la preminenza della navigazione mercantile delle Repubbliche italiane che diedero all'Italia e all'Oriente insieme, splendori, vaste ricchezze e benessere.

Il giorno stesso dell'adunata di Gioja del Colle — narra a un giornalista, giorni fa, il maggiore Mercanti — i naviganti ebbero la notizia che due aviatori francesi erano partiti per precederli nell'arrivo a Costantinopoli; e la cosa aveva vivamente impressionato, perchè al campo francese di Santo Stefano da più di venti giorni si sapeva che gli aviatori italiani sarebbero partiti il 14.

Tuttavia nulla fu cambiato nelle disposizioni e il 14 mattina fra le 5,30 e le 6,30 tutti gli apparecchi della squadra presero il volo da Gioja del Colle.

L'ultimo a partire fu il maggiore Mercanti perchè all'ultimo momento il suo apparecchio aveva avuto un guasto che aveva richiesto una riparazione.

All'altezza di Brindisi, raggiunta la quota di quasi 4000 metri, il maggiore Mercanti, che aveva sempre, alla sua sinistra, un poco più in basso, a circa 200 metri, l'altro « Sva » del tenente Brenta, suo fedele compagno, si ingaggiarono nell'Adriatico, che traversarono, diretti a Vallona.

Ad un certo momento fra il luccichio del sole in faccia, si è ai naviganti offerto lo splendido panorama delle Bocche di Cattaro, del Golfo di Durazzo e di Valona, e della isola di Corfù.

Da Valona, senza farvi scalo, si è iniziata, dopo la traversata del mare, la traversata delle numerose catene di montagne che fanno dell'Albania, della Tessaglia e della Macedonia un territorio impervio e desolato.

Quelle catene raggiungono sino 2500 metri e sono deserte di abitati, strade e ferrovie, ma hanno dei punti di riferimento ottimi, con grandi laghi che sono sparsi nel fondo delle valli o nelle conche costituite dai grovigli delle catene.

Fra le 9 e le 11 della stessa mattina tutti gli apparecchi arrivavano in pieno ordine a Salonico, accolti festosamente dai comilitoni del 21° gruppo e dalle autorità alleate che erano accorse all'annuncio radiotelegrafico della partenza da Gioja del Colle.

Ma a Salonico il caldo, torrido e umido era tale che le condizioni dei motori per la circolazione dell'olio diventato troppo fluido, diventò preoccupante.

Tuttavia, eseguiti i rifornimenti, il Mercanti diede l'ordine ai quattro « Sva » di proseguire, mentre i « Caproni » dovevano ripartire il mattino successivo all'alba, per

fruire della temperatura più mite e non affrontare il tratto Salonico-Costantinopoli in quelle ore torride.

Sono partiti quindi verso le 2 nell'ordine: sergente maggiore Angeleri, maggiore Mercanti, tenente Brenta, sergente Massei.

Il sergente maggiore Angeleri prese subito quota e prese una direzione un poco spostata al nord della rotta. Il maggiore Mercanti invece, volando via direttamente dal campo per non forzare il movimento, si tenne in un'alternativa di salite e di linee di volo « relentes » per cui passò le creste che si trovano subito ad oriente di Salonico a pochi metri dalle cime delle boscaglie che le coronano.

Al di là, egli si trovò impigliato in un temporale, avanzante dalla vallata dello Struma, che lo assorbì completamente nel momento in cui egli cercava di scansarlo. Nella fittissima oscurità egli perdettero quindi di vista il compagno sergente maggiore Angeleri, mentre non aveva visto più seguirlo il tenente Brenta e il sergente maggiore Massei che aveva invece dovuto scendere nuovamente al campo di Salonico, precisamente per l'eccessivo riscaldamento del motore.

Il maggiore Mercanti ricordando che verso il mare in generale il tempo è sempre migliore, dalla quota cui aveva spinto il motore, si buttò alla destra e precisamente cioè nel golfo di Orfano, per rivedere nuovamente il sereno e il sole.

Di là il maggiore Mercanti doppiò il golfo di Cavala, Dede Agatsch, il golfo di Enos, l'immensa palude della vallata della Maritza — intorno alla quale si riconoscono i segni delle guerre balcaniche del 1912 per la serie delle trincee che scendono da Adrianopoli verso Ciataglia — e superata la penisola di Gallipoli, dando la destra ai Dardanelli, e all'isola di Marmara col magnifico panorama della catena del Taurus, delle coste dell'Asia Minore, delle Isole di Lemno, Tenedo e Mitilene e più avanti quelle di Prinkipo, Sopra Silivri, il Bosforo e i minareti di Costantinopoli all'incrocio della strada per Adrianopoli e per Costantinopoli, il maggiore Mercanti si buttò su di esso, sorvolando a pochi metri dagli ammassamenti e baraccamenti di truppe francesi, inglesi e turche, i carriaggi e le artiglierie che vi si trovavano alla rinfusa, sin che toccò terra alle 4 precise dello stesso giorno 14 nel quale era partito da Gioja del Colle.

I tre « Caproni » e uno « Sva » che effettuarono quasi simultaneamente nel ristretto campo di Santo Stefano un atterraggio emozionante.

Tanto più emozionante in quanto i Francesi avevano creduto di riconoscere in uno dei « Caproni » il grande « Caudron », che da qualche tempo era partito da Parigi con l'aviatore Poulet alla volta di Costantinopoli.

L'impressione pel viaggio di 1800 chilometri, in tali condizioni, di una squadra al completo, è stata in Oriente enorme.

Dapprima non si arrivava a credere che si trattasse di italiani e si diceva che si trattava di aviatori francesi e inglesi; vi fu anche chi malignò che si trattasse di greci; ma il venerdì 20 il maggiore Mercanti diede ordine per una grande dimostrazione di insieme su Costantinopoli, a bassa quota, del grande triplano e dei tre « Caproni » e di uno « Sva » e per quasi due ore tutto il traffico di Costantinopoli, marittimo e terrestre, la multiforme attività della folla immensa di quella caratteristica parte dell'Asia si arrestò, per ammirare le evoluzioni possenti e ardite del tricolore italiano, che la stampa locale disse poi trionfante, in quel giorno, nei cieli di Oriente.