

La Crociera Aerea del Mediterraneo Orientale: fine di un'epoca e ... di un'amicizia

Massimo Santonastaso

Il 20 e il 21 maggio del 1927 Charles Lindbergh compì la prima traversata aerea dell'Oceano Atlantico, in solitario e senza scalo. Partito alle 7.52 del 20 maggio dal Roosevelt Field, vicino a New York, giunse a destinazione alle 22.00 del 21 maggio, dopo 38 ore e 8 minuti esatti, al Champs de Le Bourget, nei pressi di Parigi, a bordo del suo monoplano leggero, battezzato *Spirit of Saint Louis*. Questa impresa segnò il momento finale e più alto dei numerosi e vani tentativi, effettuati da molti altri aviatori, di attraversare in solitario l'Oceano Atlantico e segnò l'inizio di una nuova epoca per le relazioni umane.

Ma in quegli stessi giorni era in volo anche il Colonnello Francesco "Franz" De Pinedo, l'ultimo della generazione dei grandi trasvolatori solitari della Regia Aeronautica, che ammarava il 16 giugno 1927, alle 17 in punto, sul Lido di Ostia. Era a bordo del Savoia Marchetti SM 16 "Santa Maria II" (in onore di una delle caravelle di Cristoforo Colombo) e aveva percorso, in quattro mesi di volo, interrotto da svariate tappe di sosta, la doppia trasvolata oceanica Europa-America del Sud e America del Nord-Europa. Ad accoglierlo, nella pagoda/palafitta, edificata in mare oltre la battigia, c'erano molte autorità, fra cui Mussolini, Italo Balbo e rappresentanti della famiglia reale, a significare l'importanza che il regime poneva nelle imprese aviatorie. L'Aeronautica era nata con il fascismo ed era l'arma *nuova*, moderna, che incarnava gli antichi miti della liberazione dell'uomo dai suoi *vincoli gravitazionali*, che scatenava le fantasie del popolo, degli scrittori, dei pittori, dei cineasti; era quindi un formidabile mezzo di propaganda per il regime che celebrava le imprese aviatorie dei suoi *eroici figli*, celebrando se stesso; ed era anche un ottimo veicolo commerciale. (fig. 1 e 2).



Fig. 1. Italo Balbo



Fig. 2.

Francesco De Pinedo

De Pinedo era alla sua seconda grande Crociera in solitario. Infatti nel 1925, a bordo di un Savoia Marchetti S 16, il "Gennariello" (De Pinedo era nato a Napoli nel 1890 da un'antica famiglia patrizia, di evidente origine spagnola), partito dall'Italia, raggiunse l'Australia, facendo tappa in Giappone e percorrendo 55600 chilometri di volo.

De Pinedo venne promosso nel 1927 Generale di Brigata Aerea, quando aveva solo 37 anni. Questa promozione e la fama internazionale raggiunta dopo le due trasvolate fecero aumentare il grado di invidia, se non di rancore, in non pochi ufficiali in carriera. Anche Italo Balbo, pur conservando amicizia e ammirazione per De Pinedo, probabilmente iniziò a nutrire nei suoi con-

fronti la preoccupazione che potesse insidiargli di lì a poco il ruolo di comando supremo della Regia Aeronautica, oscurando la sua stella.

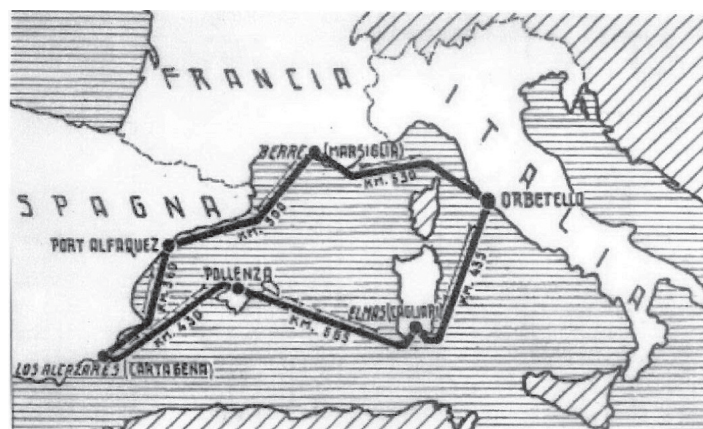
De Pinedo, con il suo nuovo grado di Generale, alla fine del 1928 assunse il comando della III Zona Aerea Territoriale (ZAT), che aveva il centro di comando a Roma e copriva gran parte del territorio nazionale. Il nuovo comandante entrò presto in conflitto con molti dei suoi sottoposti, inaugurando la stagione delle ispezioni estemporanee, senza preventivo avviso, con l'aumento conseguente delle sanzioni disciplinari comminate a coloro che venivano colti in fallo. Inoltre, da buon militare, voleva che venisse indossata anche in ufficio l'uniforme d'ordinanza, che spesso in precedenza era sostituita da un abbigliamento *casual*, espressione un po' snob di status symbol (l'aviatore si considerava un uomo aprioristicamente destinato ad essere un eroe). Aumentarono, e di molto, le lettere di denuncia presso le alte sfere di comando contro il Generale, quasi sempre anonime e frutto di pettegolezzi di corridoio o di rancorose invidie. Si delinearono anche i primi forti dissensi "ideologici" con Balbo, che era allora Sottosegretario del Ministero dell'Aeronautica: entrambi erano seguaci delle teorie di Giulio Douhet del "bombardamento strategico" ed entrambi volevano che l'Aeronautica divenisse "militarmente efficiente", ma erano molto diverse le loro idee in merito alle fondamenta su cui costruire la forza aeronautica di base. Balbo voleva un'aeronautica "di massa", fortemente accentratrice di tutte le attività aeree, militari, civili e sportive. De Pinedo, che era un militare e non un politico imprestato all'Aeronautica, la concepiva come una forza aerea di massa con compiti elitari, privata dalle incombenze di supporto alla Marina e all'Esercito, che sarebbero state assolte da forze aeree minori. I "compiti elitari" dovevano essere: garantire la difesa e sicurezza dello spazio aereo nazionale e distruggere, in caso di guerra, i gangli vitali del nemico, con personale specificatamente addestrato ai lunghi voli e alle imprese strategicamente più impegnative.

C'era però un altro motivo di dissenso e di tensione fra Balbo e De Pinedo. A Balbo, infatti, diversamente da De Pinedo, non piacevano più gli uomini che cercavano la gloria, prima di tutto personale, nelle imprese aviatorie; secondo lui questi soggetti erano spinti dal loro individualismo all'autonomia del loro pensiero e dei loro comportamenti, che non erano spesso in linea con le direttive del regime e della sua persona in particolare. Il 28 marzo 1928, in Parlamento di fronte a Mussolini, nel quinto anniversario della costituzione della Regia Aeronautica, Balbo disse quel che pensava in proposito: *...cercare obiettivi .. non tanto nei raid individuali, ma in crociere collettive di più squadriglie.....*

Quindi l'epoca dell'aviatore solitario, eroe, idolo delle folle e braccato dai media in Italia era per lui finita. E, per ribadire ciò, Balbo proibì a De Pinedo di effettuare un'altra crociera aerea in solitario (che era stata finanziata con una sottoscrizione bandita negli Stati Uniti).

Qualche settimana dopo lo stesso Balbo annunciò che la Regia Aeronautica avrebbe compiuto una crociera a tappe nel Mediterraneo Occidentale, da Orbetello alla Spagna, con 61 idrovolanti e ne affidò lo studio, la pianificazione, la preparazione dei mezzi, l'allestimento delle basi e l'addestramento degli equipaggi allo stesso De Pinedo. Il percorso della Crociera era di circa 3000 Km, suddiviso in sei tappe di circa 500 km l'una e toccava la Sardegna, le Baleari, la Spagna e la Francia. (fig. 3). Balbo si rese conto che non poteva essere lui il Comandante della Crociera; infatti in quel momento era un politico e non aveva un grado militare adeguato al comando di una simile impresa. Perciò assegnò il

Fig. 3.
La rotta della Crociera del
Mediterraneo Occidentale.



comando a De Pinedo e, al rientro dall'impresa, che guadagnò uno strepitoso successo, fece commutare il suo grado di Comandante Generale della Milizia

(ottenuto *per esclusivi meriti politici*) in Generale di Squadra Aerea.

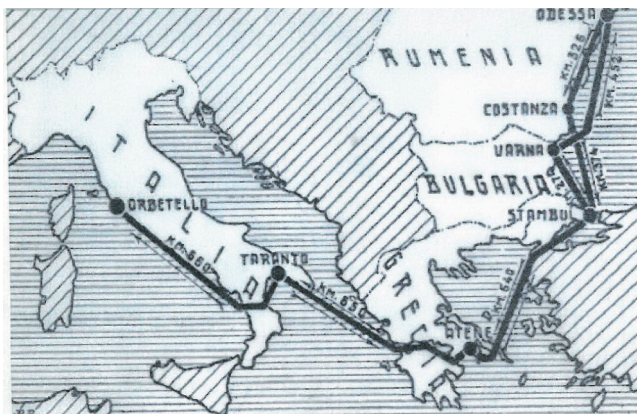
Al rientro dalla Crociera, Balbo dichiarava che la preparazione della Crociera del Generale De Pinedo era *"minuta e delicata"* e affermava: *"Questa Crociera, preparata tanto seriamente e svolta con uno stile sempre più impeccabile ... svela"* che *"De Pinedo .. è anche un Capo di soldati, un Generale nel più ampio significato della parola..."*. Così dicendo Balbo voleva elogiare di fronte al mondo il giovane Generale, ma anche indurlo ad arrendersi alle sue teorie sui voli di massa e non in solitario e in definitiva imporgli ubbidienza totale e indiscutibile a quelli che erano i progetti e le logiche del regime.

Perseguendo questa linea di condotta nei confronti del De Pinedo, Balbo, dopo qualche mese, lo fece nominare Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica con incarico interinale a Capo di Stato Maggiore e, nel marzo del 1929, Generale di Divisione Aerea. Ma nonostante queste onorificenze e riconoscimenti i rapporti fra i due uomini peggioravano a causa dei pettegolezzi e delle calunnie che venivano mosse contro De Pinedo e che venivano subito riferite a Balbo. Contribuivano a deteriorare i rapporti fra i due uomini anche le affermazioni incaute, come da futuri padroni del Ministero, proferite da elementi dell'entourage di De Pinedo, il quale per di più aveva nuovamente richiesto di essere autorizzato ad un'altra crociera in solitario, che naturalmente Balbo non concesse (e che forse colse come provocazione e insubordinazione) e le lamentele del Generale per non essere stato nominato Capo di Stato Maggiore titolare ma solo ad interim. Balbo confidò anni dopo che De Pinedo era uno dei quattro chiodi della sua croce. Gli altri erano Nobile, Mecozzi e Guidoni, altri rappresentanti del protagonismo in solitario degli aviatori, che ancora una volta Balbo fustigò in un suo discorso alla Camera del 29 maggio 1929, sette giorni prima della partenza della Crociera del Mediterraneo Orientale.

Nel 1929 erano in atto i preparativi per la Crociera del Mediterraneo Orientale, che aveva svariati scopi: di propaganda politica per il fascismo e l'aeronautica italiana, di addestramento per l'Arma Aerea e di pubblicità commerciale in paesi che gravitavano nell'orbita dell'industria aeronautica italiana. La Crociera aveva un percorso di 4.700 km circa e veniva suddivisa in nove tappe, quattro all'andata (Atene, Costantinopoli-Istanbul, Varna e Odessa), e cinque al ritorno (Costanza, Istanbul, Atene, Taranto, Orbetello). (fig. 4)

La formazione aerea era composta da 35 velivoli di cui 31 erano idrovolanti S.I.A.I. Marchetti (Società Idrovolanti Alta Italia, meglio nota come Savoia Marchetti) SM 55 con due motori Isotta Fraschini *Asso* da 500 CV, due S. 59 bis, un S. 55 P. civile e il Cant 22

Fig. 4.
La rotta della Crociera del
Mediterraneo Orientale.



civile "San Sergio". I due velivoli civili erano adibiti al trasporto dei rappresentanti della Marina, Esercito e Milizia, degli addetti alle ambasciate di Francia, Gran Bretagna, Stati Uniti e Turchia e dei giornalisti. I croceristi erano in tutto 180. Gli idrovolanti militari conservarono il loro

armamento poiché la Crociera era anche un'esercitazione militare. Vennero ottenute le autorizzazioni al sorvolo e furono predisposte le basi locali affidate a personale dell'Aeronautica; infine venne preparato un nucleo di appoggio della Marina Regia composto dall'esploratore *Riboty* e dai cacciatorpediniere *Calatafimi*, *Curtatone*, *Monzambano* e *Palestro*. Come già detto non venne effettuato alcun trasporto ufficiale di corrispondenza.

La formazione venne ridotta da Brigata aerea a Stormo e questa trasformazione divenne causa e pretesto di un altro screzio fra Balbo e De Pinedo: infatti, secondo le regole militari, uno Stormo non poteva essere comandato da un Generale di Divisione (come era diventato due mesi prima De Pinedo) ma doveva essere comandato da un Colonnello.

Balbo colse la palla al balzo e affidò il comando dello Stormo a un suo fedelissimo, il Colonnello Aldo Pellegrini, mantenendo De Pinedo nella carica di organizzatore e supervisore della Crociera.

Il 5 giugno, poco dopo l'alba, i 35 velivoli decollarono in meno di mezz'ora dal Mar Piccolo dell'idroscalo di Taranto, diretti ad Atene. Il giorno dopo la formazione proseguì per Costantinopoli, quindi per Varna per giungere ad Odessa, da dove il 10 giugno iniziò il viaggio di ritorno che toccò Costanza in Romania, quindi Istanbul/Costantinopoli e

Fig. 5 - Cartolina spedita da Atene il 5 giugno 1929-VII (viaggio di andata) a firma di



S.E. Italo Balbo e di Nello Quilici (giornalista, amico intimo di Balbo e padre di Folco) imbarcati sull'idrovolante I-SAAZ, fuori formazione, insieme a Stefano Cagna, il pilota di fiducia di Balbo, ed altri. E' indirizzata a Roma, e reca l'affrancatura greca e la vignetta della Crociera raffigurante il Partenone.



Fig. 6 - Cartolina spedita da Varna (Bulgaria) il 7 giugno 1929 (viaggio di andata) a firma del Capitano Giuseppe Marini (?) 2° pilota (190^a-1 squadriglia I-SAAQ), indirizzata a Ferrara, recante l'affrancatura bulgara e la vignetta della Crociera raffigurante la Moschea di Santa Sofia.

Atene e quindi Taranto, da dove riparti per arrivare alla meta finale, Orbetello.

Il merito dell'organizzazione e dello svolgimento della Crociera (quasi perfetto se non ci fosse stato un incidente notturno a tre velivoli ammarati, a causa di un fortunale) era quasi solo di De Pinedo, ma non ci furono riconoscimenti ufficiali per lui. Anche la stampa, naturalmente tutta agli ordini del regime, mise molto ai margini il suo nome. E non citò assolutamente i continui scontri che il Generale ebbe con Pellegrini e con Balbo (ci furono, ad esempio, ordini e contrordini che venivano dati dal primo e dai secondi, mancato rispetto delle funzioni di rappresentanza, ecc.).

I rapporti si guastarono tanto che De Pinedo annunciò a Balbo le sue dimissioni al rientro in Italia. Le dimissioni vennero presentate il 22 agosto, dopo che venne accusato di aver in qualche misura beneficiato di una somma di denaro raccolta negli USA per finanziare un'altra sua impresa aviatoria. Scrisse a questo proposito una lunga lettera di spiegazioni a Mussolini, allegando anche una serie di considerazioni sulla scarsa efficienza dell'Arma Aerea sia per le sue dotazioni di macchine spesso obsolete sia per gli equipaggi non sufficientemente addestrati e sia per la catena di comando in mano a persone non qualificate. Queste considerazioni ebbero, dopo alcuni anni, una clamorosa conferma nella seconda guerra mondiale; ma allora a nulla valsero, nemmeno a salvare la sua persona: ricevette l'ordine da Balbo di dimettersi da Sottocapo di Stato Maggiore, di depositare i soldi

Fig. 7 - Cartolina spedita da Odessa (URSS) il 9 giugno 1929 (viaggio di andata) a firma di Piero, molto probabilmente il Tenente Pietro Sordi 1° pilota (191^a-2 squadriglia I-SAAR), indirizzata a Roma, recante l'affrancatura sovietica e la vignetta della Crociera raffigurante il Cremlino.





Fig. 8 - Cartolina spedita da Costanza (Romania) il 12 giugno 1929 (viaggio di ritorno) a firma del Sergente Giuseppe Marianetti 2° pilota (191^a - 3 squadriglia I-SAAR), indirizzata a Brindisi, recante l'affrancatura romena e la vignetta della Crociera raffigurante il Cremlino.

della sottoscrizione americana sopra menzionata e di considerarsi sospeso.

Poco dopo De Pinedo venne riconosciuto, da una Commissione di inchiesta all'uopo nominata, del tutto estraneo alla faccenda dei soldi della sottoscrizione, ma ormai il danno di immagine era fatto e il Ministero lo aveva condannato senza prove ma per motivi politici e di rivalità personale.

L'8 novembre del 1929 venne nominato addetto militare presso l'ambasciata di Buenos Aires (andava a sostituire un capitano!). De Pinedo obbedì e partì per il suo esilio. Nel 1932 venne posto in ausiliaria, in attesa di collocamento a riposo.

Di De Pinedo non si parlò più, perché era vietato parlarne! Non venne invitato alla Conferenza, tenutasi a Roma nel 1932, sui Voli Transoceanici; né venne invitato quando, nel 1933, Balbo e gli Atlantici erano a New York nel corso della Crociera del Decennale: eppure anche lui era a New York, in quanto stava preparando un raid da quella città verso Baghdad.

Si riparlò di De Pinedo solo quando morì, dopo pochi mesi, nel rogo del suo aereo precipitato sulla pista di decollo a New York, alla partenza del raid prima detto, andando a cozzare stracarico di benzina contro la cancellata dell'aeroporto Floyd Bennet per evitare un gruppo di circa 150 persone che si erano avventurate ai margini della pista.

Come in una sorta di nemesi storica Balbo, all'indomani del suo ritorno dalla trionfale

Fig. 9
Cartolina spedita da Costantinopoli-Istanbul (Turchia) il 15 giugno 1929 (viaggio di ritorno) a firma non di un pilota (Beltrami?), indirizzata a Roma, recante l'affrancatura turca e la vignetta della Crociera raffigurante la Moschea di Santa Sofia.



Fig. 10
Cartolina spedita da Atene
il 17 giugno 1929
(viaggio di ritorno)
a firma che non sono
riuscito a decifrare,
indirizzata a Arezzo,
recante l'affrancatura
greca e la vignetta della
Crociera raffigurante
il Partenone.



Crociera Transatlantica del Decennale del 1933, venne emarginato da Mussolini, che, forse preoccupato e forse intimorito dal larghissimo consenso nazionale e internazionale che lo stesso Balbo aveva ottenuto al termine della grande impresa aviatoria, lo promosse prima a Maresciallo dell'Aria e poi lo nominò Governatore della Libia.

Là, alla periferia dell'Impero, Balbo rimase fino al giorno, il 28 giugno 1940, della sua morte avvenuta nel rogo del suo SM 79 Sparviero abbattuto dal fuoco amico, sulla pista dell'aeroporto di Tobruk.

Nella Crociera del Mediterraneo Occidentale (26 maggio-2 giugno 1928) vi fu una scarsa produzione filatelico-postale. Il Signor Luigi Bogni, che era il direttore dell'ufficio postale di Sesto Calende preparò un certo numero di buste che avevano come destinatario il Tenente Stefano Cagna (che era il pilota di fiducia di Balbo e che morì con lui sulla pista dell'aeroporto di Tobruk nel 1940), al quale vennero consegnate per il loro trasporto nelle varie tappe della Crociera delle quali recavano l'indirizzo. Sono buste di difficilissima reperibilità, proprio per la loro estrema rarità.

La Crociera del Mediterraneo Orientale (5-19 giugno 1929) non vide, al pari di quella dell'anno precedente, un trasporto ufficiale di posta o l'emissione di francobolli commemorativi celebrativi (come avvenne nel '30-'31 e nel '33 per le due Crociere Transatlantiche:



Fig. 11
Cartolina spedita da
Atene il 17 giugno 1929
(viaggio di ritorno) a
firma del Capitano
Giuseppe Marini (?) 2°
pilota (190ª-1 squadriglia
I-SAAQ), indirizzata a
Ferrara (all'Ingegnere
Vittorio Chailly, nonno
del famoso musicista e
compositore italiano),

recante l'affrancatura greca e la vignetta della Crociera raffigurante il Partenone.

Italia-Brasile, la prima e Italia-USA la seconda). Vennero emesse tre vignette che dovevano essere attaccate sulle lettere e le cartoline (accanto ai francobolli del Paese di partenza), che i partecipanti alla Crociera (soprattutto i piloti) indirizzavano in Italia. Le tre vignette portano la stessa scritta alla base: Crociera Aviatoria Mediterraneo Orientale: di colore blu con al di sopra il Partenone, di colore arancione con la Moschea di Santa Sofia e di colore verde per il Cremlino; questi tre monumenti mostrano un Idrovolante SM 55 che li sorvola. In cima alle vignette si trovano, in colore rosso, un piccolo fascio littorio e la data A VII/1929. La dentellatura è a pettine. Sono state stampate in fogli di 72 esemplari, disposti su 6 file di 12 esemplari ciascuna. L'autore è stato il Maestro Umberto Di Lazzaro. Alcune lettere e cartoline (ma non quelle qui illustrate) portano un timbro tondo recante la scritta "Crociera Idrovolanti Mediterraneo Orientale – 1929 – VII COMANDO" con al centro lo stemma nazionale savoiano. Altre corrispondenze presentano un timbro rosso con una scritta su tre righe "Comando Equipaggi della Crociera Mediterranea": il timbro venne fabbricato e apposto per iniziativa privata. (fig. 5-11).

Bibliografia

- 1) Longhi Fiorenzo: Aerofilia Italiana. Catalogo storico descrittivo 1898-1941. Grafiche CAM. 2007.
- 2) Alonge Aldo: S.55 story. Storia di un idrovolante. I suoi uomini. I servizi postali. Giorgio Apostolo Editore. Milano 1997.
- 3) Ferrante Ovidio: Francesco De Pinedo. In volo su tre oceani. Ugo Mursia Editore Milano. 2005
- 4) Rochat Giorgio: Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca. UTET. 2004.
- 5) Giulio Douhet: Il dominio dell'aria. Ristampa a cura di: Aeronautica Militare-Ufficio Storico.

Meccanofilia

40° anniversario della Liberazione agosto 1944

