

(La Missione) Mi proponevo col mio progetto di dimostrare la seguente tesi: che si possa oggi (*ndr:1925*) con un velivolo del tipo idrovolante, neppure di recente modello, ma solidamente costruito, viaggiare per il mondo come e anche meglio che con un piccolo bastimento, contando solo sulle risorse locali. — Ho detto «anche meglio», perché all'idrovolante è possibile navigare anche su terra, ciò che, evidentemente, non è permesso ad una nave.

Perché la dimostrazione riuscisse davvero convincente, bisognava che il percorso fosse molto lungo: infatti in progetto risultò di 55.000 chilometri, pari a quasi una volta e mezzo la lunghezza dell'equatore terrestre, e 12.000 chilometri in più del massimo percorso fino allora eseguito a volo, ossia del giro del mondo compiuto dai valorosi aviatori americani, per un totale di 43.000 chilometri.

L'itinerario, inoltre, sempre a dimostrare la bontà della tesi, doveva estendersi tra le regioni più diverse per clima e posizione geografica. Quindi lo sviluppo di esso andava dal 10° al 155° meridiano Est Greenwich e dal 45° parallelo Nord al 40° parallelo Sud, descrivendo sulla terra un immenso triangolo i cui vertici erano Roma, Melbourne, Tokio, toccando le zone torride e temperate a Nord ed a Sud dell'Equatore, tagliando quattro volte il tropico del Cancro e due volte il tropico del Capricorno.

Il percorso si svolgeva per 40.000 chilometri circa lungo le coste o in vista della terra, per 8000 chilometri sul mare aperto, e per 7000 chilometri sopra la terraferma.

(Considerazioni preliminari allo studio del percorso)... Il problema più delicato ed importante da risolvere senza indugio, era quello di definire, in relazione all'autonomia dell'apparecchio scelto per il viaggio, i vari punti di tappa. Essi dovevano rispondere ai seguenti requisiti:

- 1) Avere tra di loro una distanza inferiore alla massima autonomia dell'apparecchio (1300 chilometri circa).
- 2) Offrire uno specchio d'acqua riparato, di dimensioni sufficienti per l'ammarraggio e la partenza.
- 3) Avere comunicazioni regolari con il resto del mondo, in modo da potervi inviare i rifornimenti con poca spesa e senza essere obbligati a noleggiare apposta un bastimento.
- 4) Offrire, se possibile, sufficienti risorse locali.

Queste condizioni, mentre per alcune zone del percorso erano relativamente facili a soddisfarsi, per altre erano alquanto problematiche, anche perché non avevo tempo bastevole a procurarmi i dati e le carte. Tutto lo studio fu da me personalmente eseguito nel mese di febbraio, nelle ore in cui ero libero dalle occupazioni d'ufficio... Per solito, sulle coste meridionali ed orientali del Continente si hanno dal maggio al settembre i Monsoni dell'Ovest e dall'ottobre al marzo i Monsoni dell'Est. In aprile ed in ottobre si ha in generale un periodo di calma, che dura circa un mese. Sul continente australiano si hanno dal giugno al settembre, che sono laggiù i mesi invernali, venti che girano tutt'intorno alle coste nel senso contrario a quello degli indici di un orologio, e quindi favorevoli ad un percorso che prendesse siffatta direzione.

In maggio e in giugno gli Alisei sono poco sentiti nell'Arcipelago della Sonda. Un forte ostacolo era rappresentato dal cattivo tempo e dalle piogge, che imperversano sulle coste orientali del Golfo del Bengala, proprio nel mese di maggio, e che caratterizzano l'inizio dei Monsoni dell'Ovest. Conclusi così di effettuare la partenza non oltre la prima settimana di aprile, in modo da passare prima della rottura dei tempi in tale zona, e trovarmi in Australia all'inizio della stagione invernale. Le cose invece andarono diversamente, e mi trovai in Birmania nel mese peggiore, tanto che per poco non vi perdetti l'apparecchio.

Altri ostacoli erano rappresentati dalle piogge che dal giugno all'ottobre, con varia intensità a seconda dei luoghi, si hanno tra le Molucche, le Filippine e Formosa e principalmente dai Tifoni, che frequenti e violenti incombono sulla zona delle Filippine al Giappone, con la fase massima, per frequenza ed intensità, tra agosto e settembre. Tali Tifoni non di rado imperversano con venti che raggiungono la velocità di 200 chilometri all'ora e sovente radono al suolo interi villaggi.

Supponendo di giungere a Melbourne alla fine di maggio e di sostare un mese per la revisione del motore, avevo calcolato di passare in quella zona nel mese di luglio, quando il tempo doveva essere, se non buono, almeno discreto. Invece, per varie vicende, mi trovai a passare nella zona dei Tifoni, proprio nel periodo più critico, ossia tra la fine di agosto ed il principio di settembre.

In altri termini, se mi fossi studiato di passare apposta nella peggiore stagione per la Birmania e le Filippine, non avrei potuto riuscirci meglio. Ma ora, che ne sono uscito, sono contento dell'esperienza fatta, la quale dimostra che non esistono tempi impossibili per i velivoli, come non esistono per le navi; tranne, s'intende, ove si tratti di meteore di violenza eccezionale, contro le quali non c'è difesa possibile.