

I primi giorni di volo: Partenza da Sesto Calende il 20 aprile in un "silenzio assordante"

La prima navigazione non fu molto felice, anche a causa delle condizioni atmosferiche. Nei pressi di Ancona ci trovavamo ad una quota di circa 500 metri, quando improvvise raffiche ci investirono. Esse furono così forti che il motore mancò qualche colpo per insufficienza d'aria alle prese dei carburatori. Subito dopo mi accorsi che le matite, schierate sul portacarte accanto a me, erano scomparse, e temetti per un istante che fossero andate a finire sull'elica. Le trovai poi in fondo allo scafo, dov'erano cadute, saltando via dalle guaine, per la scossa ricevuta dall'apparecchio.

A Varano fui costretto ad ammarare, perché si ruppero i raccordi dei tubi dell'olio, di cui erano rimasti solo sette chilogrammi nel serbatoio.

Il motorista rifece i raccordi, rinforzandoli. Sul posto non vi era olio Castrol; mandammo allora a prendere da un farmacista 10 chili di olio di ricino. Ma il buon uomo credette che servisse a scopo ben diverso, ed espresse quindi la sua alta meraviglia per la non comune quantità richiesta. I farmacisti di tutto il mondo in seguito mi furono di provvidenziale aiuto in varie occasioni, appunto per il rifornimento di olio di ricino.

Nello stesso giorno, ultimate le riparazioni, ripartii, mentre imbruniva. Quando fui presso Bari, il sole era tramontato e si vedevano già accesi i lumi in città. Poco dopo, proseguendo, fui investito da un forte temporale da SW, che vieppiù indebolì la già scarsa luce. Altre raffiche impetuose diedero all'apparecchio insaccate così violente che si verificò di nuovo al motore il fenomeno notato la mattina.

Trovatomi sotto una pioggia dirotta, decisi di planare nel primo posto riparato per passarvi la notte; nei pressi di Torre Pelosa, che offriva un discreto ridosso dal vento, ammarai che era già notte, tra la curiosità della popolazione di pescatori di quel piccolo villaggio.

Ricordo che quella sera durammo molta fatica nel tentativo di mettere le cappe sul motore. Era la prima volta che facevamo tale operazione, divenuta in seguito abituale. Ma quella sera, non riuscendo al nostro scopo, dovemmo coprire il motore alla meglio.

Il mattino seguente, alle 7, velivoli dell'idroscalo di Brindisi, che avevo preavvisato del ritardo, gettarono dei messaggi, avvertendomi che il tempo era cattivo e minacciava di peggiorare. Partii allora senza indugio, e poco dopo planai a Brindisi tra violente raffiche.

Le condizioni atmosferiche effettivamente peggiorarono fino alla sera del giorno dopo. Segnalazioni meteorologiche da Saseno annunciavano fortunali da libeccio. Era davvero un bell'inizio!.....Il 23 aprile i bollettini dell'Egeo indicavano buon tempo. A Brindisi il tempo era invece sempre cattivo, ma il vento aveva girato a NW. Decisi di partire.

Il decollaggio non fu semplice, poiché la direzione del vento non mi dava sufficiente spazio. D'altra parte per potermelo formare dovevo allontanarmi molto da terra, e quindi rinunciare al ridosso.

Forti incappellate di prua ci fecero subire una vera doccia; ma alla fine mi riuscì di mettere l'apparecchio sul «redan» e, manovrando tra le imbarcazioni che ingombravano il porto, di tirarlo dall'acqua.

Seguii dapprima la costa, obbligato a scendere talvolta fino a pochi metri sul mare, per passare sotto le nuvole e gli acquazzoni.

Alle 3 lasciai la costa. Un velo di nubi presto me la nascose alla vista.

— Ora a noi! — dissi fra me.

L'Italia, la nostra bella terra natia, era pur sempre vicina, ma ne eravamo ormai staccati! L'avremmo più riveduta?....