

Altri elementi sulla preparazione

La parte più difficile del mio volo, contrariamente a quanto si possa credere, fu chiusa il 23 aprile 1925, quando lasciai l'ultimo porto italiano.

Nel corso del viaggio dovetti affrontare e sormontare innumerevoli ostacoli naturali; nel periodo preparatorio di esso dovetti invece superare difficoltà relative non tanto alla natura delle cose quanto a quella degli uomini: ciò che è molto più arduo.

La lotta con gli elementi della natura ritempra lo spirito e rinvigorisce il corpo e, se spesso è difficile, è sempre bella e leale perché si sa contro che cosa si deve agire; ma purtroppo così non è nel campo delle relazioni umane.

Fu così che chi mi vide alla partenza da Brindisi e mi rivide al mio arrivo a Roma, poté notare come le mie condizioni anche fisiche fossero migliori all'arrivo piuttosto che alla partenza.

La preparazione del mio viaggio fu, per necessità di cose, breve ed affrettata. Il progetto di massima fu da me preparato verso la fine del dicembre del 1924, e valeva come reazione alle lunghe ore di immobilità passate sulla sedia d'ufficio, cui mi costringevano le necessità della mia carica di capo di S. M. del Comando Generale della R. Aeronautica.

Mi proponevo col mio progetto di dimostrare la seguente tesi: che si possa oggi 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.

Nel capodanno del 1925 presentai il progetto, che fu approvato in massima. Però successivamente, per ragioni finanziarie, esso non poté aver corso. Insistetti e, per togliere tale difficoltà, rilasciai una dichiarazione in cui ponevo a mio carico od a carico dei miei eredi il costo dell'apparecchio in caso di perdita o di insuccesso del viaggio. Così il mio volo fu deciso.

La stampa ne ebbe qualche sentore, e in un giornale si disse che sarei andato a fare una meschina figura, con un apparecchio vecchio e sorpassato, di fronte alle magnifiche *performances* degli stranieri. Questi ed altri ostacoli che generavano sfiducia furon causa di una nuova sospensione. Finalmente l'11 febbraio S. E. Mussolini, Alto Commissario dell'Aeronautica, che aveva preso personalmente a cuore il progetto, — il che era per me motivo di grandissimo orgoglio, — autorizzò definitivamente la ripresa degli studi e l'inizio dei preparativi.

....

Tutto lo studio fu da me personalmente eseguito nel mese di febbraio, nelle ore in cui ero libero dalle occupazioni d'ufficio, Mi servii come materiale di studio, dei portolani e delle carte dell'Ufficio Idrografico della Regia Marina, che il Ministero gentilmente mi permise di consultare. Mi ricordo che spesi molto tempo nella ricerca di un punto di approdo nella Nuova Guinea, necessario per passare dall'Australia alle Molucche. Scopersi finalmente, per via d'induzioni, che esisteva un estuario di fiume ammarabile, là dove desideravo. Bisognava poi concretare il programma del percorso e prendere in attento esame la data di partenza e l'epoca in cui si dovevano svolgere le varie tappe, nelle condizioni atmosferiche più favorevoli. Anche questo studio fu fatto da me di pari passo con quello dell'itinerario, servendomi appunto del materiale idrografico della R. Marina.

