

Dalla Grecia costeggiando la Turchia, fino ad Alessandretta (Gruppo di lavoro ALFA)

24 Aprile

.... Sulla destra avvistai di lontano l'azzurra costa dell'Isola di Cipro, proclamata dai poeti dell'antichità regina delle seduzioni e dei profumi e consacrata a Venere Afrodite.

Sulla sinistra, le balze rocciose e i dirupi della Caramania presentavano le loro cupe profondità appena velate dai vapori mattina, che il sole già cominciava a dissipare.

Ancora un'ora di volo al largo del Golfo di Tarso, ed eccoci in quello di Alessandretta.

Ad Alessandretta attendevano il mio arrivo, ma non per quel giorno.

Un ufficiale dell'aviazione francese mi domandò:

— Quando contate di ripartire?

— Domani.

— E dove sono le vostre ruote?

— Non ne ho.

— E come fate a proseguire sulla terra?

— Mi affido a quello là — e accennai al motore.

Egli credeva che il mio idrovolante fosse trasformabile in apparecchio terrestre a mezzo di un carrello, per i percorsi da compiere sopra terra.

Quel pomeriggio fu di gran fatica per il motorista, perché il serbatoio dell'olio si era dissaldato; quindi egli dovette smontarlo e risaldarlo. Il lavoro non fu pronto che al mattino seguente, ad ora avanzata. Il bilancio di quel pomeriggio si può riassumere così: acclamazioni, auguri, pranzo, brindisi, danze.

Da Alessandretta fino a Bagdad

Il 25 aprile non fui pronto a partire prima delle 10, causa il lavoro di riparazione al serbatoio dell'olio, e questo ritardo mi dispiacque non poco, perché sapevo che, per attraversare i deserti della Siria e della Mesopotamia, le ore migliori sono quelle dell'alba o del tramonto, e le peggiori quelle del pomeriggio.

Sulla spiaggia — dov'era già riunita molta gente, incuriosita dalla mia partenza — vennero a darmi il loro cortese saluto il governatore francese, il console italiano e il mutassarif.

Ebbi in quel giorno occasione di capire gli inconvenienti delle partenze con molti spettatori. Per salutare le gentili persone che si affollavano sulla spiaggia, avevo posato provvisoriamente, sopra una barca tirata a secco, la mia muta di volo, la mia cuffia e i miei occhiali affumicati. A convenevoli compiuti, cerco la mia roba. Ma sulla barca non c'era più nulla: certo qualche collezionista di cimeli (supponiamo) le aveva fatto prendere il volo prima di me e per via di terra.

— Siamo costernati — mi dissero gli astanti.

— Non fa niente. Meno male che non si sono portati via l'apparecchio. Al resto c'è rimedio.

— E come fa ora?

— Faccio senza. Si vede che mi vogliono mandare nudo alla meta.

Fortunatamente potei rimediare con un «over-all» di tela e con un passamontagne di lana.

In verità, durante il viaggio, quel giorno soffrii alquanto per effetto del freddo, ma in seguito non mi dolsi troppo del fatto, perché l'indumento, di cui mi avevano alleggerito, era di flanella, e non mi avrebbe servito nelle zone torride, che attraversai di poi. Mi annoiava la mancanza di occhiali affumicati: tutti gli aviatori sanno che stare molte ore al governo dell'apparecchio col sole in faccia disturba moltissimo; ma per fortuna potei poi procurarmi a Bagdad degli ottimi occhiali.

Alle 10 e mezzo ero in aria. Avrei dovuto prendere una quota di circa 2000 metri, per passare al di sopra del contrafforte dei monti siriaci, che si sviluppano parallelamente alla costa e il cui pendio sorge quasi dall'acqua. Ma poiché non volevo perdere altro tempo e consumare troppa benzina, in vista dei venti contrari che avrei potuto incontrare sulla rotta di Bagdad, infilai il passo di Bailan a un'altezza di 1000 metri, ossia a circa 200 metri sul suolo.

Feci più presto; ma nella vallata ebbi un faticoso lavoro per le brusche raffiche e i vortici che trovai a tale quota.

In seguito mi abituai a navigare sopra terra a bassa quota. Effettivamente, quando si fanno dei lunghi percorsi sopra terra con degli idrovolanti, è inutile navigare troppo in alto, giacché, se il motore manca, sempre su terra si è obbligati a scendere, qualunque sia la quota dell'apparecchio.

Certo, navigando a bassa quota, è più limitata la zona in cui si può scegliere un posto per l'atterraggio; ma le condizioni della superficie di questo appariscono meglio allo sguardo, se il pilota usa navigare ponendo mente sempre a quelli che possono essere i suoi eventuali campi di fortuna.

Passai su Aleppo alle 11.10. Il terreno fino allora appariva fertile, lavorato e verdeggiante ovunque. Ma poco dopo, in vista dell'Eufrate, cominciò il deserto in tutta la sua immensa e desolata monotonia: sterminate pianure di sabbia a perdita di vista, interrotte qua e là da collinette o altipiani pure sabbiosi.

Il volo dal 23 Aprile/8 Maggio : dalle coste Italiane fino a Karachi (Hatay,Siria,Iraq,Iran,India)

Prime difficoltà "logistiche"

L'orizzonte presentava in lontananza lo stesso aspetto di un orizzonte marino. Solo il tortuoso letto dell'Eufrate segnava una variante allo strano paesaggio, come l'orma di un gigantesco serpente



Intanto avevo aumentata la mia quota a circa 2500 metri, e ciononostante, una sottilissima impalpabile sabbia si depositava sui cristalli del «parabrise». Qua e là vortici di sabbia salivano verso il cielo, obbligandomi talvolta a mutare il corso delle mie riflessioni e della mia rotta.

L'apparecchio era sballottato continuamente, e sempre dovevo lavorare ai comandi in una fatica sovente assai dura.

All'altezza di Ramadji lasciai il corso dell'Eufrate e mi diressi per il Tigri, avvistando dopo circa mezz'ora **Bagdad**.

La città si estende quasi tutta sulla riva sinistra, unita da un ponte di barche alla riva destra, dove sorgono molti giardini e molte palme. Abbassandomi, per meglio vedere e farmi vedere, fui ancora più sballottato da vortici d'aria, come per un saluto finale della faticosa traversata.

Planai a sud della città, in vicinanza del campo di aviazione inglese, che sorgeva presso la riva sinistra.

La corrente era molto forte, giustificando il nome arabo del i che significa freccia, e per quanto la mia ancora mordersse bene il fondo, l'apparecchio scarrocciava lentamente.

Era la prima volta che un idrovolante partito dal Mediterraneo si posava sulle acque del Tigri.

A terra non mi aspettavano, poiché ero arrivato prima del telegramma inviato la sera precedente da Alessandretta. Dopo qualche tempo venne sotto bordo un battello con un ufficiale inglese, poi giunse anche un motoscafo dal quale mi feci rimorchiare, per poter così ormeggiare l'apparecchio presso la riva dove la corrente era meno forte. La manovra non fu facile, e durò circa due ore.

Subito dopo iniziammo il rifornimento, lavorando fino alle 20.30, ora in cui finalmente potei recarmi in città.

....