

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

*Prime difficoltà "logistiche"*

### Da ChachBahar a Karachi per arrivare a Bombay (Gruppo di lavoro DELTA)

Il **5 maggio** ci recammo a bordo di buon'ora, scaricammo qualche litro di acqua che si era infiltrata durante la notte nello scafo, e verso le 7 e mezzo tentai di partire. Si vede che qualche possente iettatore doveva averci preso sotto la sua protezione a Chahbar, perché nonostante i moltissimi tentativi, il motore rifiutò di avviarsi. Il motorista sudava talmente per l'elevata temperatura (circa 40 centigradi), che ogni tanto doveva levarsi di dosso la camicia e torcerla come se fosse stata immersa nell'acqua.



Debbo qui dire che prima avevamo un sistema speciale di messa in marcia automatica del motore, per il quale occorre l'aria compressa contenuta in una bombola. Questa si sarebbe dovuta caricare meccanicamente dove era possibile, od altrimenti a mano con una apposita pompa.

Dopo due o tre tappe, finita la provvista d'aria compressa della bombola, vedemmo che era inutile sperare di trovare un rifornimento o peggio di far caricare il serbatoio con la pompa a mano. La bombola fra le altre cose perdeva: e così a Buscir sbarcai tutto.

Per avviare il motore, Campanelli girava l'elica a mano per dare la compressione e poi io mettevo in moto col magnetino di avviamento.

Ora, quella mattina il motore non voleva saperne di partire, e ad un certo momento Campanelli si fermò esaurito di forze. Dopo breve riposo furono ripresi i tentativi; e finalmente, passate due ore e mezzo, il motore partì.

La navigazione proseguì senza incidenti. Un'ora prima dell'arrivo a Karachi lasciai la costa, che rientrava verso Nord, e diressi alla bussola sulla città, dove arrivai alle 15.

Mi avevano, in precedenza, segnalato di planare all'esterno del porto per flottare poi fino al punto di ormeggio assegnatomi. Io me ne guardai bene, perché all'esterno del porto il mare era un po' rotto e non era prudente ammararvi. Planai invece direttamente dentro il porto, fermando l'apparecchio proprio ove mi era stato indicato, e cioè a Punta Manora.

Mi dissero poi che la mia manovra aveva causato una grande emozione all'ufficiale che, gentilmente, era stato messo a mia disposizione dal Comandante del Deposito di Aviazione di Karachi, e sul quale incombeva la responsabilità per qualsiasi incidente mi fosse avvenuto.

Poiché a **Karachi** non avevano mai planato idrovolanti, quando mi videro scendere tra i molti bastimenti e le imbarcazioni del porto, temettero che andassi a rompermi contro qualche barca. Anche i giornali trovarono meraviglioso che io avessi planato in Karachi come se la conoscessi da lungo tempo. Invece era stata la cosa più semplice di questo mondo.

Ero così giunto nell'India molto più tardi di quanto non avessi preveduto e sperato. Le traversie subite non mi avevano scoraggiato, anzi da un certo lato mi riuscirono vantaggiose perché ne ricavai utile esperienza per il proseguimento del viaggio.

Presso il posto di fonda, assegnatomi a Punta Manora, esisteva uno scalo di alaggio, di cui profittai per mettere l'apparecchio in secco e per fare le verifiche generali al motore e allo scafo, rese necessarie dalla avventura di Chahbar; tanto più che dovevo prepararmi ad una delle più difficili traversate di tutto il viaggio: da Bombay a Cocanada.

Lo scafo, nonostante le traversie subite, non aveva nessuna avaria. Solo una striscia di rame sotto il fondo si era schiodata. Fu nuovamente inchiodata; fu ridipinta anche la parte abitualmente immersa e rettificato il regolaggio delle ali.

*Prime difficoltà "logistiche"*



Era mia intenzione di seguire attraverso l'India la rotta lungo il fiume Indo, il Jumma e il Gange; ma l'esecuzione di tale progetto era subordinata alle informazioni che avrei potuto ottenere in Karachi, dalle autorità competenti inglesi, circa la possibilità di ammaraggio a Bawalpur, a Delhi e a Benares. Tuttavia il Comandante Hicks non mi poté fornire esaurienti notizie al riguardo. Mi disse solo che nella stagione in corso quella rotta era sconsigliabile per le

frequenti tempeste di sabbia, che avevano una grande estensione e potevano impedire completamente, per parecchi chilometri, la visibilità della terra dall'alto. Inoltre i fiumi erano in piena per il disgelo, ed erano pericolosi per la forza della corrente e l'abbondanza del materiale galleggiante trascinato.

Egli non poteva dirmi nulla circa la possibilità di ammaraggio nelle città da me scelte, perché in India non erano usati gli idrovolanti, ma solamente gli apparecchi terrestri. Per avere notizie più sicure, avrei dovuto attendere molto tempo. Ma non volli prolungare la sosta, e mi decisi perciò per la rotta Bombay-Cocanada, dove pure, per ogni buon fine, avevo inviato rifornimenti. (n.d.r: il percorso che avrebbe voluto fare ora, lo seguì poi al ritorno con una stagione diversa e maggiori informazioni)

L'8 maggio, di buon'ora, lasciammo Karachi. Il capitano di quel porto, ottimo marinaio, si mise molto gentilmente egli stesso al timone del motoscafo, che rimorchiava l'apparecchio nello specchio d'acqua prescelto per il decollaggio.

Non era certo uno specchio ideale, perché vi erano qua e là molte secche segnate da pali non visibili a distanza e, sebbene vi fosse spazio sufficiente per mettere l'apparecchio sul «redan» contro vento, bisognava poi fare una conversione di circa 90° sulla dritta, prima ancora di essere in volo. Avevo fatto il carico completo di benzina, perché la tappa da Karachi a Bombay era lunga 900 Km. e si prevedeva anche vento sfavorevole; ciò che rendeva il decollaggio più lungo e delicato. La manovra fortunatamente riuscì bene; ma mi costò molta fatica, specialmente nel mandare l'apparecchio sul «redan». Erano le 11 quando partimmo. ....

Alle 17 e un quarto ero su **Bombay**. Planai presso una piccola darsena, entrai flottando e mi avvicinai ad una boa per ormeggiarmi. Fermi il motore quando ebbi la prua sulla boa, ma un battello che era lì, e dal quale richiesi aiuto, non riuscì ad agguantare il cavo con cui dovevo assicurarmi alla boa; così, a motore spento, l'apparecchio fu tratto dal vento e dalla corrente a scarrocciare sulla scogliera. Fu un momento piuttosto emozionante, perché temevo qualche danno: dovemmo saltare sugli scogli e tener l'apparecchio discosto da essi, finché accorsero due o tre motoscafi che ci presero a rimorchio.

La manovra fu lunga e laboriosa, perché i motoscafi si intrigavano a vicenda. Uno prese un cavo nell'elica, un altro ebbe avaria al motore e fu gettato dal vento contro di noi. Come se ciò non bastasse, due rimorchiatori pieni di connazionali e di curiosi, corsi ad applaudirci, mal manovrati, vennero anch'essi a finire fra quell'imbroglio di cime e di motoscafi.

Gli evviva degli spettatori si mescolavano al vociò ed alle apostrofi che noi ed i marinai ci lanciavamo in varie lingue, come suole avvenire in simili frangenti.

Solo dopo un paio d'ore di lavoro, come Dio volle, riuscimmo, a mettere l'apparecchio in sicuro e senza danni, sulla boa.

