

DIREZIONE GENERALE D' AERONAUTICA

R O M A

In esito a telegramma di codesta Direzione Generale inviate al Comm. Surdi, Addetto Aeronautico in Tokio, mi onero presentare la seguente relazione riguardante la organizzazione delle Tappe per il Raid Roma-Tokio .

La Relazione sul volo da me compiuto fu già presentata al Comm. Surdi e si trova incorporata nella Conferenza preannunciata dal Comm. Surdi in Tokio il 15 Luglio e di cui copia mi risulta trasmessa a codesta Direzione Generale.-

SALONICCO - Campo Tappa stabilito sul Campo d'Aviazione Greco.

Organizzazione regolare, sebbene non particolarmente diligente. Il Com. la Tappa S.T. Maffei, non si trova sul Campo al momento del nostro arrivo. Interrogato da noi, si scusò dicendo di non aver ricevuto nessuna comunicazione relativa alla nostra partenza da Valona ed al nostro probabile arrivo.

SMIRNE - Essendo noi giunti circa le sei pomeridiane del mese di Febbraio e facendo già buio siamo stati costretti ad atterrare sul campo delle Corse, non avendo potute avvistare i fuochi già preparati sul nostro Campo Tappa. Sebbene il nostro campo non ci sia servito, pure, tutto il resto dell'organizzazione di Tappa ci è risultata regolare.

ADALIA - Campo Tappa ottimo.

Organizzazione regolare e diligente.

Molto interessante da parte del Comandante la Tappa Cap. Faccenda.

ALEPPO - Campo buono.

Servizio sul campo regolare. Non molto regolare e diligen-

te il servizio di organizzazione generale, avendo per esempio trovata molta neve davanti agli Hangars e non avendo trovate pronte alcun alloggi che invece mi fu procurate dal Signor Console dopo il mio arrivo.

BAGDAD - Campo Tappa stabilito sul campo d'aviazione Inglese. Organizzazione regolare e diligente facilitata da una gentile cooperazione da parte degli aviatori inglesi, con i quali, il Com. la Tappa Ten. Banchieri, aveva saputo stringere buoni rapporti d'amicizia.

BASSORA - Campo Tappa stabilito sul Campo d'Aviazione Inglese. Sebbene l'organizzazione del campo fosse regolare pure, ho dovuto notare che il contegno del Comandante la Tappa, Ten. Sartirana, lasciava a desiderare, non avendo egli mai dimostrato la speciale diligenza ed il caldo interessamento richiesti dal caso. Anche il suo contegno, dal punto di vista militare, mi è risultato non molto dignitoso, perchè, nonostante fosse stato consigliato dagli Ufficiali Aviatori Inglesi, egli viveva in una baracca insieme coi propri soldati, coi quali, da quanto mi fu riferito dai soldati stessi, divideva spesso il rancio offerto dal Comandante Inglese.

BANDAR-ABBAS - Campo Tappa buono, sebbene non ottimo. Tutte il resto dell'organizzazione fu diligente in modo rimarchevole. Le Autorità Militari Inglesi, con le quali il Comandante la Tappa aveva saputo mantenere buone relazioni, hanno facilitato il compito del nostro Ufficiale.

CIAUBAR - Campo Tappa buono. Organizzazione regolare e diligente nonostante le speciali difficoltà date dalla località piena di ribelli che spesso hanno attaccato il Comandante Inglese pressino al Campo. I soldati, piuttosto, si sono mostrati alquanto svegliati.

CARACI - Il Campo è stato preparato dal Comandante la Tappa Ten. Zesen ed in seguito adottato dagli Aviatori Inglesi come proprio

Campo di Aviazione. Organizzazione regolare e diligente. Tutte curate con caldo interessamento da parte del Ten. Xezon.

Le Autorità locali Inglese hanno facilitato il compito del nostro Ufficiale anche in considerazione dei buoni rapporti di amicizia che il Ten. Xezon aveva saputo stringere con loro.

DELHI

Sono giunte alle ore 20 e 30 circa del mese di Aprile e sono state costrette ad atterrare fuori campo non avendo trovata nessuna segnalazione che mi indicasse il Campo Tappa. Per caso atterrai non molto lontane da esso per mancanza di benzina ed abbastanza felicemente perchè c'era la luna.

L'unico soldato italiano che si trovava sul campo, di guardia all'apparecchio di Nasiero giunto nelle stesse giorni alle ore 18 è accorso sul campo presso di me e mi ha accompagnato ad un Comandante Inglese poco discosto. Da questo Comandante feci telefonare all'Hotel per ricercare il Comandante la Tappa Ten Ballerini, ma non mi fu possibile trovarlo. Feci telefonare allora al Comandante l'Aviazione Inglese, il quale, molto gentilmente, giunse subito sul posto in automobile e, dopo aver provveduto per la sorveglianza dell'apparecchio mi accompagnò all'Hotel.

Più tardi, incontrato per caso il Ten. Ballerini gli feci le mie rimostranze per il suo disinteressamento. Egli mi rispose che riteneva che io non arrivassi quella stessa sera a Delhi avendogli, il Ten. Nasiero, comunicato che probabilmente io sarei pernottato al Campo di Soccorso di Nasirabad. A tale giustificazione che non se ne sia corrisposta alla verità, io opposi che in tutti i casi egli avrebbe dovuto disporre un servizio per la eventualità del mio arrivo.

Il rimanente dell'organizzazione è stata abbastanza regolare, sebbene l'opera del Comandante e dei soldati non fosse troppo diligente. Per esempio la riparazione al carrello del mio apparecchio danneggiatosi nell'atterraggio, abbiamo dovuto farla il mio motorista ed io, perchè l'opera dei soldati era incompiuta.

tente e negligente.

ALLAHABAD - Campo Tappa stabilito sul Campo d'Aviazione Inglese. Al mio arrivo non vi era nessuna segnalazione sul Campo. Il Comandante la Tappa, Sergente Ho, si giustificò dicendo di aver ricevuto il telegramma annunciante la mia partenza da Delhi pochi minuti prima del mio arrivo. Il rimanente dell'organizzazione è stato regolare.

CALCUTTA - Al mio arrivo, alle ore undici e mezzo circa non vi era sul campo nessuna segnalazione. Per combinazione atterrai proprio sul Campo Tappa. Non vi era né l'Ufficiale né alcun soldato ma vi erano invece delle vacche che pascolavano liberamente e che per fortuna potei evitare nell'atterraggio.

Poco dopo il mio arrivo accorrei sul Campo in automobile un signore italiano che mi aveva visto sorvolare la città sulla quale aveva fatto due giri prima di atterrare. Lasciai il mio motorista a guardia dell'apparecchio e, in automobile col detto signore, mi recai in città alla ricerca del Comandante la Tappa, Capitano Percelli. Trovatolo all'Hotel in compagnia del Ten. Masiero, giunte in treno il giorno prima, gli feci le mie rimostranze per il suo strano disinteressamento che non sapevo giustificare in nessuna maniera sapendo che gli erano stati inviati telegrammi di prescrizione relativi al mio arrivo in Calcutta. Egli mi rispose che non era sul Campo perché credeva che io arrivassi a mezzogiorno. Gli obiettai che era già mezzogiorno e un quarto.

Circa il mancato segnale di atterraggio egli mi disse che il segnale c'era ma che io probabilmente non lo aveva visto perché nascosto dalle vacche.

Dopo due ore fu possibile mandare sul campo i soldati perché restassero a guardia dell'apparecchio, in sostituzione del mio motorista.

Anche tutte le altre dell'organizzazione del campo e del servizio è stato deplorabile. Scarsa interessamento e scarsa

diligenza da parte dell'Ufficiale e dei soldati.

Avendo io bisogno di far rettificare il piano di deriva al mio apparecchio che si era svergolato per la scollatura delle centine dovuta al forte caldo, richiesi che il lavoro fosse eseguito dai soldati della Tappa; questi però dichiararono di non essere in grado di eseguirlo. Chiesi quindi che fosse sostituito sul mio apparecchio detto piano di deriva con l'altre montate sull'apparecchio di riserva. Il Comandante Forcelli mi suggerì di proseguire il mio viaggio con l'apparecchio di scorta già pronto, tanto più che al mio apparecchio avrei dovuto cambiare il motore che non poteva essere ripassato, essendo la Tappa sprovvista di pezzi di ricambio. Mi fu assicurato che l'apparecchio era già in piena efficienza e perciò decisi di proseguire il viaggio con esso.

Passò ancora qualche giorno, durante i quali, Masiero ed io eseguiamo parecchi voli col mio vecchio apparecchio portando con noi alcuni giornalisti e personalità locali di cui ci interessava guadagnare la buona opinione, avendo essi, fino a quel momento fatte una campagna di denigrazione contro i nostri apparecchi, il volo ROMA-TOKIO e il Comandante d'Annunzio. Questi voli ebbero un buon successo che valse a formare nell'ambiente un'ottima concezione a nostro riguardo.

Stabilito quindi di riprendere il viaggio, pensai di provare in volo il nuovo apparecchio. Mentre stavo per partire mi accorsi, fortunatamente, che i comandi del profundeur avevano un forte giuoco. Esaminammo i fili dei comandi internamente alla fusoliera, e constatammo che i due tenditori erano attaccati per soli due viti di vite. Sorpreso di ciò, suggerii al Comandante di fare un'inchiesta per accertare se tale grave circostanza, la quale avrebbe potuto costarmi la vita, poteva dipendere dalla negligenza dei soldati della Tappa e magari da qualche eventuale atto di sabotaggio. Il montatore

dell'apparecchio, il quale mi aveva assicurato dell'efficienza, me presente, riconobbe di essersi dimenticato di regolare il professeur e di fermare i tenditeri. Pregai quindi il Comandante di prendere i provvedimenti del caso a carico del responsabile.

Verificai personalmente e minuziosamente tutto l'apparecchio e rettificato, lo provai in volo ; il motore vibrava molto forte. Poichè avrei dovuto cambiare il motore anche a queste apparecchi, pensai di proseguire il viaggio col mio vecchio apparecchio. Andai per prenderlo e lo trovai appoggiate su di un fianco con un'ala sfondata. L'incidente era stato causato dall'incuria con cui i soldati avevano tolto dalle stesse apparecchi l'assale per sostituirla all'apparecchio di Masiero.

Necessariamente perciò dovetti prendere il nuovo apparecchio, col quale, dopo avermi fatto cambiare il motore, continuai il viaggio. A mia richiesta, il Capitano Pertelli m'assicurò che avrebbe subito provveduto per far mettere in efficienza il mio vecchio apparecchio perchè servisse di riserva alla seconda pattuglia.

Devo ancora deplorare un altro inconveniente verificatosi dopo il mio arrivo a Rangoon . Avendo bisogno di un motore, per sostituirlo al mio che, a causa della rottura della pompa dell'acqua in volo, mi si era grippato, lo richiesi d'urgenza a Calcutta. Non solo mi fecero aspettare quindici giorni, ma per di più mi fu inviata un motore già scartato dal Ten. Masiero e in cattive condizioni per essere stato per qualche giorno abbandonato in un cortile.

AKIAB -

Campo Tappa buona.

Organizzazione regolare ed accurata.

RANGOON -

Campo tappa stabilita sul Campo delle Cerce. Terreno buono ma alquanto ristretto e circondato da alti alberi.

Organizzazione regolare e diligente facilitata dalla cordiale

cooperazione degli Ufficiali scozzesi.

- BANKOK - Campo Tappa stabilite sul Campo d'Aviazione Siamese.
Organizzazione regolare e diligente ben curata dal Capitano Berni il quale aveva saputo guadagnare le simpatie degli Ufficiali aviatori Siamesi.
- HUBON - Campo Tappa buone sebbene non troppe curate.
Organizzazione regolare.
- HANOI - Campo Tappa stabilite sul Campo d'Aviazione Francese.
Organizzazione regolare e diligente. Buona cooperazione da parte delle Autorità locali.
- CANTON - Campo pessimo per la natura acquitrinosa del terreno. Nelle vicinanze si sarebbe potute trovare un terreno migliore.
Organizzazione deficiente dovuta, non a cattiva volontà da parte del Comandante la Tappa Ten. Bianchevi, ma piuttosto alla sua mancanza di iniziative ed alla sua scarsa competenza.

Particolarmente rimarchevole fu l'entusiasmo e l'interessamento della Colonia Italiana.

- Yeechow - Campo Tappa stabilite sul vecchio Campo delle Corse, terreno discreto e strettissimo. Dette campo fu preparato in sostituzione di altro terreno, precedentemente scelto dal Comandante la Tappa. Maggiore Turilli, e dovute abbandonare a causa delle frequenti alluvioni.
- SHANGHAI - Campo Tappa stabilite sul Campo delle Corse Cinesi. Terreno non molto grande ma buono nella estensione preparata per l'atterraggio.
Organizzazione regolare. Il Consolato Generale dedicò molto interesse alla preparazione della Tappa.

Rimarchevole l'entusiasmo della Colonia Italiana che mi offrì cospicui doni.

- TSINGTAO - Campo Tappa stabilite sul vecchio Campo delle Corse.
Ottima organizzazione curata con molta diligenza da parte del Comandante la Tappa Ten. Calcina. Le Autorità locali Giapponesi

facilitarono molto l'opera del nostro Ufficiale.

Molte entusiasmo da parte del pubblico.

PECHINO - Campo Tappa stabilito sul Campo d'Aviazione Cinese debitamente
accomodate. Ottima organizzazione curata con molta diligenza da
parte del Comandante la Tappa Capitano Sardi. Sul Campo era dispo-
sto il servizio di guardia, radiotelegrafia, di pompa motore per
incendi e proiettori elettrici forniti da distacco della R.
Marina.

Servizio di sicurezza e di ordine sul Campo e lungo la
strada, dal campo alla città, reso da due Divisioni Cinesi. Alcuni
apparecchi Cinesi ed un apparecchio Inglese mi sono venuti ad
incontrare presso Tientzin.

Molto interessamento da parte delle Autorità locali che resero
solenni onoranze e mi offrirono cospicui doni.

Festosa accoglienza da parte della popolazione indigena e straniera.

KOMPANGTZE - Campo Tappa buono ma irregolare.

Organizzazione regolare.

La folla, accorsa da tutte le località vicine, fu così numerosa
ed ebbe tanto entusiasmo che non poté essere trattenuta dai sol-
dati di guardia. Per tema di eventuali danni all'apparecchio ri-
presi subito il volo.

SHINGISHIU - Campo spazioso ma un po' accidentato.

Organizzazione regolare con interessato concorso da parte delle
Autorità ed Ufficiali piloti Giapponesi. I soldati alquanto tra-
scurati eseguivano svegliatamente e con negligenza il lavoro loro
ordinatogli. Dovettero essere chiamati all'ordine e puniti dal
loro Comandante.

SEOUL - Campo grande ma molto accidentato e sabbioso.

Organizzazione regolare.

Caloroso entusiasmo da parte della popolazione Giapponese e Coreana.

TAJKU - Campo Tappa ottimo.

Organizzazione specialmente diligente.

Grande interessamento da parte delle Autorità locali. Festosa accoglienza da parte del pubblico composto di Giapponesi e Coreani.

OSAKA - Campo Tappa stabilito sulla piazza d'armi.

Terreno buono e spazioso.

Organizzazione regolare e diligente. Grande interessamento da parte delle Autorità Locali che con immensa folla fecero calorose accoglienze.

TOKIO - Campo tappa buono e spazioso.

Organizzazione regolare.

In quanto alla Organizzazione generale delle Tappe dirò che essa fu regolarmente predisposta. Sarebbe stata però necessaria una più accurata scelta del personale, perchè difatti alcuni ufficiali, per non dire la maggioranza, si sono mostrati troppe svegliati e mancanti d'iniziativa, e la maggior parte dei soldati incompetenti e negligenti.

Sarebbe stato pure necessaria una più accurata scelta e una più adeguata distribuzione del materiale di scorta.

La maggior parte dei motori erano motori già usati, ripassati e ridotti a normali. Tali motori, invece di essere ammassati solo in alcune tappe (Bassora, Calcutta, Canton, Shanghai) molto distanti le une dalle altre, sarebbe stato opportuno distribuirli più uniformemente lungo la rotta.

L'olio non aveva la densità necessaria per una buona lubrificazione a causa di ciò dovetti fare più della metà del raid, e cioè da Bander-Abbas a Bangkok senza la capotte e coll'acqua ad una temperatura media di 85°.

Del carrello mancava in quasi tutte le tappe la carena che è la parte più facilmente si rompe. A Delhi, dove in un atterraggio fuori

campo mi si ruppe proprio la carena, dovetti ripararla alla meglio con pezzi d'occasione e proseguire così fino ad Allahabad ove trovai fortunatamente una carena di ricambio.

Le ruote di riserva non combinavano con l'assale dell'apparecchio, perciò ho dovuto cambiare il pneumatico invece della ruota che per buona fortuna non si è mai rotta. A tale proposito debbo dire che i pneumatici Pirelli si sono dimostrati ottimi nonostante che le loro dimensioni non fossero proporzionate al grande peso che dovevano sopportare. Uno dei pneumatici ha fatto tutto intero il percorso da Roma fino a Tokio.

Farò anche delle considerazioni in ordine alla preparazione generale del Raid.

Posso dire con coscienza che lo S.V.A. 9 con cui ho compiuto il volo ha fatto dei miracoli. Esso ha ancora una volta confermato le splendide sue qualità già dimostrate durante la guerra ed ha dato inconfutabile prova di poter essere completamente adatto per lo speciale servizio postale, qualora ad esso tipo si apportino le modifiche consigliate dalla recente esperienza.

Ritengo però che, più adatto per tale volo sarebbe stato un Idrovolante Tipo 3. 13 con cui più facile sarebbe stata la istituzione delle Tappe e molto meno costoso il volo stesso. E penso quindi che per eventuale istituzione di un servizio postale aereo fra l'Europa e l'Estremo Oriente, l'idrovolante sia più adatto che l'apparecchio terrestre.

D'altra parte devo notare che, avendo voluto tentare il volo con lo S.V.A. pur mantenendo il tipo con le sue caratteristiche, avrebbe dovuto costruirsi un apparecchio appositamente per tale Raid, curando scrupolosamente la scelta del materiale e la sua lavorazione, ed apportando all'apparecchio le modifiche che potevano prevedersi necessarie per lo speciale volo.

Gli Inglesi per affrontare il Raid Londra - Australia, pur avendo lungo tutta la rotta una permanente organizzazione di normali Campi di Aviazione in piena efficienza, hanno, sullo speciale tipo di apparecchio

costruito per lunghi voli, effettuate le opportune modifiche per superare il volo che andavano a tentare. Del resto nemmeno si sa se Ross-Smith, il solo arrivato sugli undici partecipanti al premio delle diecimila lire sterline, abbia cambiato macchina lungo la rotta, cosa che, se eventualmente accaduta, gli Inglesi non si sarebbero data cura di andare divulgando volentieri per tutto il mondo. Noi invece abbiamo affrontato un volo più lungo e ben più difficile, e in stagione non propizia, con dei qualsiasi apparecchi di squadriglia leggermente modificati.

L'apparecchio col quale io sono partito da Roma era un qualsiasi apparecchio residuo di magazzino, col quale mio cugino Ten. Ferrari aveva tentato circa un anno prima, unitamente al povero Cap. Palli, la trasvolata del Monte Bianco. Dette apparecchi, dopo aver fatto circa settanta ore di volo, era state malamente abbandonate in un Hangar di Centocelle come apparecchi inefficienti.

Pur confermando che l'apparecchio ha dimostrato ottime qualità, ritengo che esse non avrebbe resistito a compiere tutto intero il volo.

I principali inconvenienti che ho dovuto rimarcare e che avrebbero potuto essere preveduti e corretti durante il periodo di preparazione dell'impresa sono i seguenti:

Il motore S.P.A. ridotto a normale, non era sufficiente per un apparecchio necessariamente sopraccarico a causa della lunghezza delle Tappe. Infatti non potendo e non volendo sforzare il motore, non ho, durante tutta la rotta, mai raggiunto la quota di quomila metri, e il decollaggio era reso alquanto faticoso e richiedeva un campo di grandi dimensioni e non facile a trovarsi ovunque. Esse poi era ancora più difficile quando il terreno non era del tutto asciutto, perchè le ruote si affendavano troppo facilmente a causa della strettezza delle gomme.

Il carrello non era sufficientemente robusto per essere esposto a tante prove così ardue e così varie. L'unico mio incidente, come ho già accennato è stato precisamente la piegatura delle gambe di forza del carrello dovuta ad un atterraggio notturno e fuori campo in Delhi.

La fusoliera delle spazzere di aeli tre fogli di compensato doveva essere spesso riparata non potendo sopportare la forte umidità del-

la notte e l'intenso calore del giorno.

Non si era affatto pensato alle enormi differenze di temperatura e di clima cui si andava incontro e perciò, come ho già detto, sono state costrette a compiere questa metà del Raid senza la capote per dare più raffreddamento al motore che ciononostante riscaldava le stesse moltissime. Tali differenze di temperatura sono state particolarmente dannose in India e in Birmania, ove durante la notte è molto umido e durante il giorno fa un caldo intenso.

Concludo dunque col dire che il Raid complessivamente si è svolto bene ed ha costituito un avvenimento di grande importanza sotto ogni aspetto.

So che da più parti tale impresa è stata criticata perchè svolta lentamente. A tale riguardo faccio notare che il giorno prima della mia partenza ho dimandato alla Direzione Generale d'Aeronautica in quale limite di tempo avrei dovuto compiere il volo. Mi fu risposto che non vi era un limite e che solo importava compiere il volo e nè alcuna altra condizione mi è stata imposta circa la condotta da seguirsi durante il volo stesso.

Tale mancanza di condizioni e larghezza di termini concessa per la impresa non mi hanno dato un esatto criterio circa la finalità del Raid. Se il Raid aveva lo scopo di dare una prova imponente del magnifico grado di sviluppo industriale cui è giunta la nostra Aviazione, si sarebbe dovuto disporre tassativamente ed osservare che il volo fosse compiuto tutto intero con le stesse apparecchiature, con lo stesso motore e in un limite di tempo stabilito.

Faccio osservare però che la lunghezza del volo non è dipesa affatto né da mia volontà né da incidenti dovuti all'apparecchio ed al motore.

Da Roma a Calcutta N° 13 Tappe ho impiegato 22 giorni. A Calcutta abbiamo dovuto sostare 20 giorni, non per alcun incidente né per gli allettamenti che la città potesse offrire, ma in attesa di una risposta ad un nostro telegramma inviato alla Direzione Generale d'Aeronautica.

La sola mia tappa fermata dovuta a ragioni aviatorie è stata

quella di Rangon di cui ho già parlato.

Il resto del viaggio si è svolto senza alcun incidente d'Aviazione e la durata delle fermate è stata imposta dalle locali Autorità Diplomatiche e Consolari per dar modo che si svolgessero i diversi programmi di festeggiamenti, ai quali si attribuiva non solo un valore di opportunismo, ma anche e precipuamente, una importanza politica.

Alcune altre fermate hanno dovuto essere prolungate di qualche giorno perchè il successivo Campo Tappa era impegnato per le Corse dei Cavalli. A Delhi ho dovuto protrarre la mia partenza di cinque giorni perchè sul campo di Calcutta si svolgevano le corse. Per la stessa ragione dovetti sostare quattro giorni a Foochow e lasciare l'apparecchio sotto l'acqua essendo la Tappa sprovvista di Hangars.

Pur ripetendo che è mia opinione che non si sarebbe dovuto compiere tutto il volo con lo stesso apparecchio e motore, faccio notare ancora che, non avendo avuto al momento della partenza alcun tassativo ordine in merito, ho cambiato l'apparecchio a Calcutta solo per ragioni di opportunità e non perchè ne avessi bisogno. Infatti l'apparecchio che lasciai servì per compiere vari voli sulla città di Calcutta di cui ho parlato, e mi risulta che fu in seguito dato al Cap. Ranza per proseguire il suo viaggio.

Così dirò anche a proposito dei motori: qualche volta il cambio mi fu suggerito da considerazioni di prudenza e non imposto da ragioni di necessità; specie perchè il cambio poteva farsi solo in alcune Tappe che, come già ho esposto, erano troppo lontane le une dalle altre: Bassora - Calcutta - Km. 4800 - Calcutta-Canton Km. 4000; Shanghai-Tokio Km. 4000

Aggiungo anche che tali fermate, tutte in condizioni di clima sfavorevole ed alcune per giunta in Stazioni sprovviste di Hangars, hanno portate all'apparecchio dei deterioramenti che avrebbero potuto evitarsi.

Complessivamente quindi il Raid si è svolto bene, infatti in tutti i paesi gli si è attribuita una grande importanza sotto ogni aspetto. Gli

Inglese hanno francamente riconosciute la bontà del nostro apparecchio e l'alto grado di sviluppo raggiunto dalla nostra Aviazione.

Per la Cina ed il Giappone il Raid ha avuto un valore di rivelazione perchè in Estremo Oriente non solo la nostra aviazione, ma nulla che si riferisce alla Italia era apprezzata, né la nostra Guerra, che colà non era stata affatto seguita, era riuscita a farci conoscere un poco.

Buona opera di propaganda mi risulta è stata fatta specie in alcune Tappe, dal Personale della Missione.

I grandiosi festeggiamenti fatti in tutte le Tappe della Cina e del Giappone provano ciò chiaramente; essi non erano rivolti solo alle nostre persone, ma significavano omaggio ed ammirazione resi al nostro Paese, ed in ogni Cerimonia le Autorità e la folla hanno tenuto a mostrare chiaramente questa loro intenzione.

Mi si consenta anzi di far presente che, qualche volta i Giapponesi notavano che da parte delle nostre Autorità non si attribuiva al volo lo stesso grande valore e significato che essi vi conferivano.

A titolo di esempio citerò ad un entusiastico ed intenzionato telegramma che il Sindaco di Tokio inviava al Sindaco di Roma, questi rispondeva con brevi parole di cui la stilizzata freddezza sorprende e colpiva il mondo politico Giapponese.

Dirò ancora: mentre i Giapponesi chiedevano al nostro Governo i due apparecchi del volo perchè fossero conservati nel principale Museo di Tokio a testimonianza del valore Italiano e ad auspicio di reciproci ottimi rapporti politici, il nostro Governo rispondeva invitando la nostra Ambasciata a vendere al maggior offerente i due apparecchi di cui in Italia esemplari anche migliori si vendevano per 5000 Lire.

Non è con indisciplinazione ma con amarezza che ho ricordato questi episodi.

Mi auguro che il Raid apporti al nostro Paese i buoni effetti politici e commerciali che in Estremo Oriente sono stati dappertutto intuiti.

Offerte slancio e fede perchè il seme fruttifichi ed occorre far presto.

- 15 -

Un mio amico in Roma, cui esposi le difficoltà del viaggio, fattomi presenti da molti altri amici e colleghi, mi incitò alla partenza dicendomi :

Artisci e confida. Il motto fu l'alimento del mio spirito.

Tentai con ardore .

Vinsi per fede.

Ten.te

ARTURO FERRARIN