



Nel 1932 Italo Balbo, pilota e Ministro della Regia Aeronautica, per celebrare il decennale della fondazione della Regia Aeronautica, pensò ad una grande impresa aviatoria che portasse prestigio mondiale alle ali italiane.

Un gruppo di virtuosi e scelti piloti italiani doveva aprire a centinaia e centinaia di altri piloti i più strani e lontani cieli del mondo ai servizi aerei regolari.

Si decise di compiere la doppia traversata dell'Atlantico Settentrionale, la "Grande Crociera del Decennale", la seconda trasvolata oceanica per Balbo dopo quella dell'Atlantico Meridionale, che lo aveva portato in Brasile alla testa di dieci idrovolanti.

Le tappe per la grande sfida vennero fissate in: Orbetello, Amsterdam (Olanda), Londonderry (Irlanda), Reykjavik (Islanda), Cartwright (Canada), Montreal (Canada), Chicago (USA), New York (USA), Shediac (Canada), Shoal Harbour (USA), Azzorre, Lisbona (Portogallo), Roma.

La Regia Marina Italiana diede il suo appoggio con i sommergibili Balilla e Millelire e le vedette Biglieri e Matteucci, a cui si aggiunsero le navi danesi Maagen Hividbjornen, Fylla e

Island Falk, e l'Alice alla fonda a Cartwright, la nave comando della Crociera. Lo sforzo organizzativo per l'epoca fu notevole.

Per tutto il 1932 ed il 1933 gli uomini, che avevano superato una durissima selezione fra centinaia di volontari, si addestrarono presso la Nadam, la scuola di Navigazione Di Alto Mare di Orbetello.

Dopo una serie di rinvii per le cattive condizioni meteo il 1° luglio 1933 i 25 idrovolanti della SIAI Marchetti SM-55 del tipo X approntati per la crociera partirono per il grande balzo alzandosi in volo dalla laguna di Orbetello. Con la squadriglia di Balbo in testa, decollarono tutti i restanti equipaggi, comandati rispettivamente dai comandanti: Gen. Pellegrini, Cap. Nannini, Cap. Baldini, Cap. Giordano, Cap. Recagno (Radiotelegrafista Francesco Chiaramonte), Cap. Biani e il Ten. Col. Longo.

Il 15 luglio i 24 SM 55 X in formazione comparvero nel cielo di Chicago ammarando nel lago Michigan, un vero trionfo per le ali italiane.

A Chicago milioni di persone festeggiarono calorosamente gli "Atlantici" e durante i festeggiamenti, il Sindaco consegnò a Balbo le chiavi d'oro della città.

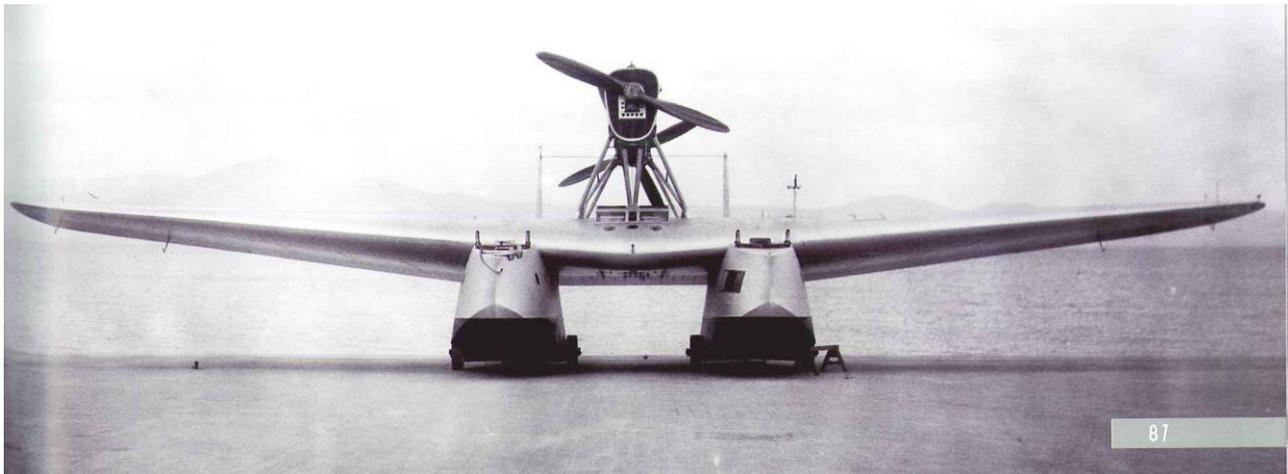


Ancora oggi, Chicago ricorda quegli avvenimenti con una strada, la "Generale Balbo Avenue" il cui nome non fu cambiato nemmeno quando l'Italia entrò in guerra contro gli Stati Uniti.

Giunti a New York, iniziarono subito altri festeggiamenti culminati con una sfilata per le vie principali di Broadway dove i trasvolatori Atlantici furono festeggiati con un altro bagno di folla, sommersi da coriandoli e stelle filanti, mentre tutto intorno sventolavano le bandiere italiane, con un festeggiamento durato cinque giorni che per imponenza poteva trovare esempio solo in quello che salutò i soldati americani vittoriosi al ritorno dalla prima guerra mondiale. Per Balbo e gli aviatori italiani fu un vero trionfo, l'impatto dell'impresa sugli americani e su tutto il mondo fu tale che ancora oggi per indicare una formazione di aerei che compie una cosa bella, affascinante, eclatante ed esaltante il linguaggio aeronautico mondiale usa il termine "Balbo". In molti dichiararono che dato il calore e l'ammirazione con cui gli americani avevano seguito l'impresa, se Balbo si fosse candidato alla presidenza degli Stati Uniti, certamente sarebbe stato eletto Presidente.

All'impresa partecipò il primo aviere Francesco Chiaramonte nato a Pietraperzia nel 1916, quale radiotelegrafista a bordo dell'I-RECA pilotato dal capo squadriglia Cap. Recagno.

La sua città natale, Pietraperzia, gli tributò grossi festeggiamenti per l'impresa compiuta e per l'ottenimento della Medaglia d'Argento al Valore Aeronautico con la seguente motivazione: "Partecipava alla 2° Crociera Atlantica in qualità di Radiotelegrafista - Orbetello, Chicago, New York, Roma 1-15-19 luglio 12 agosto 1933".



Per Balbo fu un vero trionfo, dopo la trasvolata era diventato una star. Al suo arrivo al Lido di Roma venne accolto trionfalmente da Mussolini che lo festeggiò nel cuore della Roma con parate e promozioni, ma qualche giorno dopo, per ordini superiori, i giornali non parlarono quasi più dell'impresa.

Due mesi dopo Balbo fu rimosso dal Ministero dell'Aeronautica da un Mussolini forse geloso di tanta popolarità ed inviato in Libia come Governatore, allontanando così un pericoloso concorrente dalla scena politica italiana.

Balbo fu sempre contrario all'intervento in guerra conoscendo alla perfezione il potenziale industriale degli Stati Uniti, paese che aveva visitato per due mesi percorrendolo tutto da nord a sud e da est ad ovest, non cessava di ripetere, sia nelle varie sedi politiche che in quelle militari, che l'eventuale intervento degli Stati

Uniti sarebbe stato decisivo, come già si era verificato nel primo conflitto mondiale ed era corso più volte a Roma per evitare che ci si avventurasse in una guerra senza possibilità di vittoria. Quando Mussolini decise di entrare in guerra, comunicò (26 maggio 1940) la decisione a Badoglio, capo di Stato Maggiore Generale, Balbo era presente, Badoglio non si oppose all'entrata in guerra, Balbo immediatamente, come ultimo tentativo, conferì con l'ambasciatore tedesco a Roma.

Balbo perirà con tragica fine abbattuto con il suo SM 79 sotto il fuoco amico della stessa contraerea italiana nel cielo di Tobruk il 28 giugno 1940.



Una figura rispettata da tutti, inglesi e tedeschi, di qua e di là dell'oceano, i funerali si svolsero a Tripoli il 3 luglio tra l'unanime cordoglio, anche del nemico. Il capo delle forze aeree inglesi del Vicino Oriente, generale Arthur Laymore, fece gettare su Tobruk un messaggio, racchiuso in un barattolo di latta legato con nastri tricolori, che recitava: "Le forze aeree britanniche esprimono il loro sincero compianto per la morte del Maresciallo Balbo, un grande condottiero e valoroso aviatore, da me personalmente conosciuto, che il destino ha voluto fosse nell'opposto campo".

Fatalità, nervosismo, errore, disgrazia furono le cause della tragedia che si abbatté sull' SM 79 di Balbo battezzato I-MANU in onore di sua moglie Emanuela.

Una tragedia che ci sottrasse un capo, un comandante, della cui mancanza avremmo pagato amaramente in una

guerra, se ciò non bastasse, da lui mai voluta.