

## ARTURO FERRARIN NELLA STORIA DELL' AERONAUTICA ITALIANA

È costante tradizione della nostra secolare Accademia, sua ragione e suo fine, non soltanto di ricercare, raccogliere, ordinare, esplorare la storia del passato; bensì e ben più di vivere, quasi vorrei dire creare, la storia del nostro presente per tramandarla al vaglio dell' avvenire.

E Dio sa, se questi nostri non sieno tempi di storia. D' una storia, nella quale i primati della fede e del valore spettano alle legioni di Eroi che in terra, sul mare, nel cielo difendono con i colori della Patria la nostra stessa esistenza, i nostri focolari e i nostri altari, il nostro presente e il nostro avvenire. Ecco perchè nell' iconografia storica dei Vicentini, che in ogni disciplina onorano la loro terra, devono avere diritto di precedenza e privilegio di onore le Medaglie d' Oro, che continuano la fulgida tradizione di patriottismo della Città Medaglia d' Oro. Ed ecco perchè, rievocando io oggi qui l' eroico spirito di Arturo Ferrarin, Medaglia d' Oro al Valore dell' Aeronautica, non faccio che metterlo in testa alla serrata formazione delle Medaglie d' Oro che nel volto di Vicenza hanno riconosciuto il volto d' Italia. I Morti per la Patria — è vero — sono immortalmente vivi. Ma è in noi che la memoria si affievolisce: e perciò occorre riattizzarne la fiaccola per trasmetterla alle generazioni che verranno.

Ed anche per i nomi più popolari e più fulgidi, come quello di Arturo Ferrarin, questa funzione storica va assolta per sottrarli al vortice del tempo. Nel luglio 1942 il tenente colonnello pilota Antonio Moscatelli ha compiuto un prodigioso volo da Roma a Tokio e ritorno su di un percorso di 26 mila chilometri, meritando l'abbraccio del Duce e l'ammirazione del popolo italiano. In quella circostanza nessun giornale italiano ha ricordato il primo volo Roma-Tokio di Arturo Ferrarin; e qualcuno chiamò quello di Moscatelli il primo volo fra Roma e Tokio; senza specificare, se mai, che si trattava di un primo volo di guerra, sebbene anche Ferrarin nel 1920 abbia sorvolato vaste regioni tuttora in belligeranza.

Eppure il Capo del Governo, il 28 giugno 1941, commemorando nel primo anniversario Italo Balbo, ribadiva il concetto che quelli erano stati i tempi eroici dell'Aviazione: « Siamo — diceva, riferendosi all'immediato dopoguerra — all'epoca delle grandi crociere, *crociere da ricordare anche nei precursori: il primo volo di Ferrarin da Roma a Tokio*, quello di Locatelli e poi di De Bernardi. Dopo i tentativi individuali le crociere di massa ». Questi pionieri — soggiungeva Mussolini — appartenevano « alla generazione italiana, alla quale fu da me data questa orgogliosa consegna: vivere pericolosamente. Se vuoi apprezzare il senso della vita, devi viverla pericolosamente: sii calmo dinanzi al pericolo, solo così riuscirai a dominarlo ed avrai la vittoria ». In questo comandamento è scolpita al vivo la figura di Arturo Ferrarin, l'italiano nuovo che aveva fatto con gli Assi la guerra di Vittorio Veneto (1).

Le gesta e i fasti dell'Aviazione in questa guerra non devono far dimenticare quello che Mussolini ha ricordato anche

(1) Generale di Squadra Aerea Felice Porro, *La Guerra nell'Asia*. Corbaccio, Milano, 5ª edizione, 1940. In nuce la prima guerra mondiale rinserrava in sé il segreto dei suoi sviluppi prodigiosi: « La battaglia del Montello — scrive Porro — ha dimostrato nuovamente che l'aviazione è diventata un'arma decisiva ».

nel XIX° Annuale dell'Aeronautica il 28 marzo 1942 e cioè: « Quando la Rivoluzione delle Camicie Nere diventò Governo e



Arturo Ferrarin in una delle sue ultime fotografie.

Regime, non esisteva più letteralmente nulla di quell'Aviazione che, durante la guerra europea, sulle doline del Carso e sui picchi delle Alpi, da Vienna a Cattaro aveva scritto pagine di eroismo e in Francesco Baracca, immacolato e intrepido come Baiardo, aveva trovato il suo cavaliere del cielo ». Arturo aveva combattuto con Baracca e si schierava allora con Mussolini nella restituzione all'Italia delle sue ali di pace e di guerra.

E vi rimase fedelissimo e intrepido, finché il 18 luglio 1941

rinnovò sui fatidici colli di Roma la fiamma del sacrificio accesa da Baracca sul Montello il 19 giugno 1918. Anche il thienese come il romagnolo, Cavaliere del cielo, e come lui « *venustus et audax* », bello e audace.

#### NATO AL VOLO

Arturo Ferrarin era nato per il volo. Il volo era la sua seconda natura, la sua ragione di vita, la sua ansia di ogni attimo, la sua aspirazione suprema. Egli aveva il senso e la scienza del volo, perfetti quanto i più grandi volatori del mondo.

Con quel lindore di fanciullo che aureolò il suo volto e incandidò il suo spirito, Arturo confidò un giorno ad un amico: « Quando ero bambino — è Orio Vergani che lo narra — slavo delle ore alla finestra a vedere volare le rondini. Me le sognavo di notte. Chissà che io, in un'altra vita, non sia stato una rondine! ». In questo sogno di fanciullo vibrava tutta la poesia del suo spirito attratto alla navigazione dei cieli; vi palpitavano già le ali d'acciaio che dovevano amarlo ne' suoi « *Voti per il Mondo* ». Sentiva acuitizzato nel suo spirito quell'istinto dell'uomo all'imitazione degli uccelli, ch'è un insopprimibile impulso di elevazione dell'intera umanità verso i suoi eterni destini; per cui i prodigi d'oggi della meccanica del volo e dell'aerodinamica sono il frutto di quaranta secoli di chimere e di utopie, d'indagini e d'esperienze, di miti e di ardimenti, di sogni e di realtà (1).

Con altrettanta semplicità nel suo libro « *Voti per il mondo* » (2) confessava: « L'Aviazione ha sempre esercitato sopra di me un fascino particolare: nato e cresciuto in provincia di Vicenza, ove il conte Almerigo Da Schio e Domenico Piccoli furono pionieri nello studio dei voli, conobbi il problema della

(1) P. GALIBRO ВЕНТУРИНИ, *Da Icaro a Montgolfier*. Società Tipografica A. Maccio e Pisani, Isola del Liri, 1928. Volume I e II.

(2) ARTURO FERRARIN, *Voti per il mondo*. Mondadori, Milano, 1929.

conquista dell'aria fino, si può dire, dai primi anni della mia vita, quando altrove, forse, non se ne discorreva: e questa passione, suscitata dai misteriosi e seducenti studi dei miei comprovinciali, si acuiva in me nell'esercizio assiduo della caccia, che mi rivelava la perfezione con la quale natura aveva saputo risolvere un problema che gli uomini quasi non erano mai stati capaci di affrontare».

Nato, infatti, a Thiene il 13 febbraio 1895, Arturo aveva appena dieci anni, allorchè il 21 giugno 1905 Almerigo da Schio si librò su Schio con la sua aeronave « Italia »; e toccava i quindici sedici anni quando nel 1910-'911 da Magré di Schio Nico Piccoli allestiva a Mantova e a Boscomantico la sua prima e la sua seconda aeronave « Ausonia », con la quale poi volò da Verona a Brescia e ritorno (1). In quell'epoca Arturo Ferrarin usciva dall'Istituto Tecnico « Ambrogio Fusinieri ». Nelle attigue aule scolastiche del Liceo « Pigafetta » era ancora sensibile l'insegnamento e l'esempio di Pasquale Corderons, « precursore e primo inventore in Italia — fu inciso nel suo sepolcro — di completa aeronave obbediente a certa mèta » (2). Erano i tempi in cui Almerigo da Schio rivendicava più all'Italia che a sé le priorità dei suoi timoni di profondità del 1897, che segnaron il passo decisivo per l'aerolocomozione (3). Quel Da Schio che da questa cattedra fin dal febbraio 1889 annunciava l'avvento della civiltà del volo con la fermezza di un atto di fede: « Io credo fermamente — diceva — che come si viaggia per terra e per mare, così entro breve tempo si potrà viaggiare per aria ». Anch'egli aveva guardato agli uccelli: e osservava che appunto da *avis* = uccello derivava la nuova scienza del-

(1) NICO PICCOLI, « Ausonia ». Arti Grafiche Miola, Schio, 1911. — NICO PICCOLI, *Ausonia bis*, ecc. ecc. Stabilimento Arti Grafiche « Il Domani d'Italia », Verona 1930.

(2) *Vedetta Fascista* del 28 aprile 1931.

(3) АЛМЕРИГО ДА СЧИО, « Per una priorità ». Atti del Reale Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, 10 maggio 1908. Atti dell'Accademia Olimpica, 15 febbraio 1889.



l'aviazione. « Ci accosteremo grado grado — soggiungeva — al tipo del cosiddetto aeroplano, il quale, progredendo rapidamente, come fa il cervo volante, o l'uccello ad ali tese, sale, scende, si sostiene per l'impulso proprio e per la reazione dell'aria sottostante » (1).

Questi sono i « misteriosi e seducenti studi » che conquistano la fantasia e rapirono l'intelligenza del giovane studente. Ed io, testimone e narratore dei primi voli di Schio e di Boscomanico, ben posso testimoniare quale fecondo entusiasmo avessero suscitato quegli esperimenti, specialmente nei giovani, che intuivano tracciate nei cieli le vie del loro avvenire. E doveva essere uno di questi giovani, proprio Arturo Ferrarin, con l'esempio, l'impulso e la gloria, ad alimentare e incrementare quel movimento aviatorio qui iniziato da pochi animosi, simboleggiato nel nome di Ugo Capitanio, che ha messo subito Vicenza tra le città pioniere dell'Aeronautica italiana. Cosicché, quando nel 1925 Arturo Ferrarin nell'allora rudimentale campo di aviazione del Ponte del Marchese atterrò con uno sgangherato aeroplano, fu incontrato nella nostra Piazza dei Signori da un vero trionfo di popolo, preludio d'investitura civica, che, nel 1928, dopo il volo Roma-Brasile, si concretò nel conferimento della cittadinanza d'onore al trasvolatore di continenti e di oceani (2).

(1) Lurati MASCARELLA, *Almerico Da Schio*. Commemorazione al Reale Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, nel dicembre 1930. Atti.

(2) Ecco il testo della deliberazione che conferisce ad Arturo Ferrarin la Cittadinanza d'Onore di Vicenza:

L'anno 1928-VI, addì 3 del mese di ottobre, nella Residenza Municipale, il Podestà Sig. Comm. Avv. Antonio Franceschini, assistito dal Segretario Generale del Comune Sig. Cav. Uff. Rag. Gaetano Stefani, ha adottato la seguente *Deliberazione*:

Nell'ottobre del 1925 la città festeggiava il comandante Arturo Ferrarin, brillantissimo pilota civile e militare, glorioso autore di imprese epiche come il volo da Roma a Tokio, insuperato dominatore del nuovissimo mezzo che egli sa piegare a tutte le audacie; il Sindaco, ricevendolo nella Sede Municipale, così lo salutava:

« La tua vecchia Vicenza che tu ami e che ti ama ha voluto oggi celebrare

### NEI CIELI DI GUERRA

La sua terra, adunque, ha potentemente contribuito a temperare le sue ali spuntate per natura nella sua anima di mistico e di poeta, di ardito e di combattente. E doveva proprio questa nostra terra dal Pasubio al Grappa, dalla Brenta alla Piave, essere da lui difesa dal cielo ed essere testimone delle sue prodezze. Nell'innata umiltà che costituì la fragranza del suo spirito e il fascino del suo carattere, egli accennò appena alla vita di guerra dal dicembre 1917 al novembre 1918 tra San Pietro in Gù e Gazzo Padovano con le squadriglie degli Assi. Questi gli erano benevoli, dissimulava egli, non per la sua perizia e il suo ardimento, ma solo perchè era l'unico fra essi nato e cresciuto in quella zona di operazioni, specialmente l'Altipiano dei Sette Comuni. « Ivi, — scriveva — fin da bambino mi recavo quasi ogni domenica a spasso festivo, ben lontano allora dal pensare che un giorno avrei dominato dall'alto di quei luoghi,

questa giornata per te, figlio ultimogenito delle sue glorie!

« E nel libro della sua storia non comune e tutto ricco di nomi famosi e gloriosi nell'arte e nelle armi, nell'architettura e nella poesia, nella musica e nel sacrificio eroico, ha serbata una pagina bianca per te, ove oggi imprimi il tuo nome.

« Non io dirò delle tue gesta straordinarie che ti resero celebrato in Italia, in Inghilterra e pure nell'estremo oriente.

« Non ti rievocherò qui i tuoi novemila voli di Malpensa, nè i duelli diurni negli spazi celesti, ove con la 91. Sgandriglia abbattesti — durante la guerra — quattro velivoli; non io narverò — modesto rapsodo — la tua straordinaria odissea da Roma a Tokio, ove apparisti — novello Lohengrin — come l'invia dal cielo! Ma solo dirò che Vicenza va superba di Te per il tuo nome che batte le ali per tutto il mondo e che significa ormai dominio dello spazio, dominio del tempo, dominio della materia greve, a cui il genio umano ha dato le ali! ».

Così allora.

La sera del 3 luglio 1928 il comandante Arturo Ferrarin e il maggiore Carlo Del Prete partivano dal Campo di Monte Celio presso Roma con un monoplano « Savoia », ala italiana con la quale avevano già conquistato il *record* mondiale di durata in volo su circuito chiuso.

Il velivolo guidato da mani e da menti sicure attraverso il caldo equatoriale ed il freddo delle tempeste oceaniche, nell'oscurità della nebbia e sull'immenità delle acque, scendeva infine dopo due notti e due giorni sulle coste

fra l'inospitale accoglienza delle cannonate, volando quotidianamente sovra alla casa paterna, che rimaneva a non grande distanza in linea d'aria dagli avamposti nemici ».

Nessuna iattanza in lui, che pur apriva le sue ali su Thiene fatta bersaglio delle artiglierie nemiche. Anzi soggiungeva: « Da questi luoghi partecipai alle imprese che furono la fatica quotidiana di tutti gli aviatori e che non oso ricordar, non perchè sieno prive d'interesse, ma perchè suonerebbero irriverenza verso gli eroi dell'aria che in guerra compirono gesta maggiori ».

Ma per lui parlano le due Croci di guerra e la Medaglia d'Argento con questa motivazione: « Pilota da caccia, abile ed animoso, in numerosi voli dava belle prove di ardimento e di calma. Il 28 gennaio e il 2 maggio 1918, dopo aspro combattimento, abbattèva due apparecchi nemici. - *Cielo di Gatto, di Sprestano e del Piave* ». Poi abbattè altri due aeroplani e non sapeva che vivere di quella vita eroica. « Vidi, scrive, mi si

brasiliane: l'impresa leggendaria era compiuta: Roma era congiunta con l'America Latina.

Settemilaentossessantatré chilometri di volo senza scalo, durato più di quarantave ore, assicuravano così all'Italia un primato mondiale conquistatole dall'audacia generosa e dalla sapiente preparazione di due dei migliori suoi figli.

L'alloro del trionfo attendeva in Patria i valorosi, quando un tragico destino troncava la vita di Carlo Del Prete, feritosi in volo di prova a Rio de Janeiro; e mentre la salma dello scomparso riposa in Lucca vegliata dall'amore paterno di tutto un popolo, al superstite l'Italia tributa gli onori che per entrambi riserbava e che ad entrambi vuol dedicati.

Ad Arturo Ferrarin fu madre la forte terra thienese ma è del pari diletta Vicenza che lo ha figlio adottivo: e Vicenza oggi lo vuole tra i primi suoi cittadini, tra quanti per virtù d'ingegno o per valore d'animo la singolare distinzione si acquistano.

E per questo

#### DELIBERA

di conferire al comandante Arturo Ferrarin, Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico, la cittadinanza d'onore vicentina.

#### Il Podestà

f.º FRANCESCHINI

#### Il Segretario Generale

f.º STEFANI

perdoni la bestemmia, spuntare la pace quasi con rammarico, e serbai un senso di nostalgia della vita di guerra ».

E anche dopo la guerra, aggregato a Quinto Trevisano alla squadriglia gemella della « Baracca », continuò a volare, « a mio talento come un privato — annota — che avesse apparecchio proprio »; calandosi sulla sua casa e portando in volo persino il padre e un vecchio sacerdote. Poi si dedicò alle Missioni all'Estero e alle grandi imprese.

Per queste imprese e per questi primati Arturo Ferrarin ha indelebilmente scritto a caratteri d'oro il suo nome nella storia dell'Aeronautica Italiana come quello di un precursore e di un pioniere.

#### LA TRASVOLATA ROMA-TOKIO

« In Arturo Ferrarin — scriveva Adone Nosari (1) — il dominatore dell'aria era una cosa sola con tutte le virtù positive e umane che creano gli eroi. Perciò nei giorni della vigilia si offerse a Mussolini, umile gregario; e tale ci tenne conservarsi privo di vanità, semplice nella vita che divideva tra la piccola famiglia e la Patria ».

L'immediato dopo guerra segnò la melodica distruzione dell'Aviazione Italiana, che pure in Libia nel 1911 aveva conquistato il primato nei voli di guerra e che nel 1915-18 aveva dato le sue ali alla vittoria di Vittorio Veneto. « Quest'ala — diceva amaramente Mussolini il 4 novembre 1923 — è stata bandita per due tre anni dal cielo adorabile della nostra terra ». E nel 28 giugno 1941 specificava: « Bisognava rifare l'Aviazione Italiana, che io trovai ridotta ai minimi termini, senza più apparecchi e senza nemmeno la nozione di quello che l'Aviazione deve essere ».

All'Armistizio l'Italia aveva 1778 aeroplani e idrovolanti;

(1) *L'Ala d'Italia*, Roma, Piazza del Popolo, 16-31 luglio 1941.

mentre eravamo entrati in guerra con un centinaio di velivoli e quattro dirigibili. C'erano inoltre 32 Sezioni Aerostatiche e 22 dirigibili (1). In due anni tutto quel materiale andò quasi del tutto distrutto e disperso. Ad alimentare la fiamma non restarono che Gabriele D'Annunzio e Benito Mussolini.

« Dal fervore di Gabriele D'Annunzio — scrive il Mormino — nel marzo 1919 nacque l'idea di una spedizione aerea, una crociera sorprendente: la Roma-Tokio ». E Guido Mattioli documenta come subito Mussolini avesse diviso di parteciparvi. Difatti il 9 ottobre 1919 faceva recapitare da Michele Bianchi all'Ing. Brezzi una lettera in cui fra l'altro diceva: « Egli viene, in mio nome, per concretare qualche cosa circa il raid Roma-Tokio, al quale io intendo di partecipare categoria *isolati*... Non credo necessario sottolineare che la mia partecipazione all'impresa avrebbe un suo modesto, ma non meno notevole significato » (2).

L'Ing. Brezzi rispondeva da Torino che stava preparando gli apparecchi S. V. A.: « Ma temo molto — soggiungeva — che a Roma non si sieno resi conto esatto delle difficoltà che questo tentativo aereo rappresenta. Penso che con la preparazione delle macchine dovrebbe marciare lo studio completo della rotta, nonché l'organizzazione dei numerosi campi di base e i rifornimenti con assoluta organicità di vedute. Ho la sensazione che ciò effettivamente non si faccia con adeguata serietà e provata competenza, che i partecipanti siano, in ultima analisi, lasciati al destino.

« A Lei, caro Professore, debbo schiettamente dichiarare questo timore, pronto ad ammettere l'errore che faccio nel valutare le numerose fatiche che si annunciano a Roma per quest'impresa, se diversamente fosse. Dobbiamo sempre fidare

(1) GIUSEPPE MORMINO, *Storia dell'Aeronautica*. 2ª Edizione, Corticelli, Milano, 1940.

(2) GUIDO MATTIOLI, *Mussolini Aviatore e la sua opera per l'Aviazione*. Roma, edizioni « L'Aviazione », 1942.

soltanto nelle miracolose virtù degli Italiani? Mi dia un po' di tempo a pensare e a studiare. Lo impone la posta ».

Mussolini s'è incontrato allora con il tenente fumano Bilisco che in nome di D'Annunzio stava curando la preparazione tecnica del volo: e il 20 ottobre 1919 insisteva presso l'Ing. Brezzi: « Il tenente Bilisco, col quale ho avuto un lungo colloquio, mi dice che io, come giornalista, potrei seguire il raid Roma-Tokio. Il Comandante non avrebbe difficoltà a che un sesto S. V. A. si unisse agli altri. Si tratta di prepararlo. Di prepararmelo. Io andrei, si capisce, a mio rischio e pericolo. Se il magnifico Stoppani mi pilotasse ne sarei orgoglioso, ma ho io un pilota, il Malerba, che potrebbe sostituirlo ».

D'Annunzio per l'impresa fumana e Mussolini per altre insormontabili difficoltà non poterono partecipare al volo. Niente però è più eloquente di questo epistolario per ricreare il clima storico in cui quel volo fu concepito e attuato. Mi diceva il Colonnello Francesco Ferrarin, cugino di Arturo, il quale visse quelle giornate con l'ardente proposito di partecipare a sua volta a quel volo di primato, che il Governo tremava ad ogni alzarsi di aeroplano per allenamento, nel timore che andasse ad arruolarsi con D'Annunzio a Fiume.

Arturo Ferrarin stesso, del resto, nel suo libro « *Voti per il mondo* » narra come la sua partecipazione sia stata casuale e l'impresa una improvvisazione. Non scendo a dettagli per tutto ciò che riguarda questo e gli altri voli di Ferrarin che sieno da lui stesso narrati nelle sue memorie, questa nota non mirando ad altro che ad integrare il racconto del protagonista e ad inserirlo nella prospettiva storica dell'Aviazione, perché ne spicchi più vero e più potente il profilo di uomo, di cittadino, di pilota, di soldato.

Il che si compendia nella sua vocazione. Quando a Parigi seppe dal ten. Bilisco del progetto Roma-Tokio « dissi subito al colonnello Piccio che sarei stato lieto di partecipare all'im-



presa, — scriveva — dolendomi assai di dover andare in congedo e di dover abbandonare la vita dell'aviatore, la quale mi attraeva assai di più di quella dell'industriale che mi attendeva al paese nato ».

Certo è che il volo Roma-Tokio rivelò al mondo il nome di Arturo Ferrarin e lo portò in un baleno all'apogeo della gloria. Il suo era un vecchio apparecchio S. V. A.: e solo la sua bravura di navigatore dell'aria, congiunta alla perizia del motorista Gino Capannini, « piccolo di corpo ma grande di capacità e di anima », poté compiere il prodigio di farlo servire a quel volo leggendario da Roma a Tokio, compiuto dal 14 febbraio al 30 maggio 1920 ad una velocità media di 160 chilometri all'ora, primo fra tutti i volatori del Mondo.

#### PRECURSORE E PIONIERE

Malgrado tanta gloria al cospetto del mondo, l'Italia di allora fu avara verso di lui di plausi e di onori. Solo il Re lo ricevette al Quirinale per decorarlo della Commenda della Corona d'Italia, piccola cosa in confronto della più alta onorificenza al valore che gli era stata conferita dal Mikado.

Arturo non perdette per questo la sua passione per il volo. Quando non poté volare da soldato, volò da collaudatore. Ad Amsterdam nel 1919 al 1° Convegno Internazionale Aviatorio — scrive Sisto Fabre (1) — era stato salutato « il giocchiere della morte » ed aveva sbalordito per le sue acrobazie con il piccolo apparecchio che avrebbe potuto battezzarsi per il « Ballilla » dell'aria. In Italia mantenne i contatti con i maggiori costruttori di aeronautica, portando loro nei collaudi la sua perizia e i suoi ardimenti. Primi il sen. Giovanni Agnelli per la *Fiat* e Gianni Caproni per la sua industria, poi per l'*Alfa Romeo*, l'*Isotta Fraschini* e altre fabbriche in vari campi d'I-

(1) *Lo Sport Fascista*, Roma, Agosto 1941.

Italia. Scrivendo a Caproni il 6 giugno 1940 lo chiamava « l'uomo che con le ali ci ha dato lo spirito e che, quotidianamente, nella buona e nell'avversa fortuna, ci ha data incondizionatamente la sua amicizia senza pari e ci ha elergita la sua bontà serena e sincera » (1).

E Caproni e le sue maestranze gli ricambiavano la stima e l'affetto. Nella sua morte scrivevano: « Questo l'animo semplice buono e sensibile di Arturo Ferrarin: queste le bellezze nobili che le candide vie celesti hanno ispirato al grande apostolo del volo. Così gli abbiamo voluto bene noi della *Caproni* che lo vedevamo ogni giorno con il suo grande sorriso di fanciullo girare per lo stabilimento e salutare tutti affabilmente come se di tutti fosse l'amico. E infatti lo era. Ed oggi ognuno di noi ha una grande tristezza nel cuore, ognuno sente di avere perso un grande collaboratore, soprattutto un compagno, un amico. Ma vivrà sempre tra noi il ricordo di lui e nella nostra quotidiana fatica di lavoro lo avremo sempre presente come animatore, e grande esempio di fede, di passione e di ardimento ».

L'*Alfa Romeo* non ne conserva men fervido e devoto ricordo: « Di sovente Arturo Ferrarin veniva nei nostri uffici, quasi sempre portando una nota di buon umore da quel gran caro ragazzo che sapeva sempre essere con tutti, talvolta per comunicarci invece qualche suo cruccio passeggero o per far del bene a qualcuno che aveva bisogno di lavorare. Quella che doveva essere la penultima giornata della sua vita, la dedicò alla visita delle nostre nuove officine a Pommigliano d'Arco, dove per l'ultima volta strinse la mano al nostro Direttore Generale, del quale era devoto amico di vecchia data. E, ritornato a Roma, con la sua caratteristica espansività, aveva incominciato a raccontare ammirato, agli amici che incontrava, quanto di nuovo aveva visto dell'*Alfa Romeo*. Affetti profondi

(1) *Rassegna di Aviazione Aeroplani Caproni*, Milano, agosto 1941.

lo circondavano, tutte le porte erano aperte ad Arturo Ferrarin, al *Moro*» (1).

Ferrarin si trovava a proprio agio fra le maestranze e ne portava seco ovunque il ricordo di gratitudine, perchè sapeva che da loro gli venivano le ali per i suoi ardimenti. L'amicizia stretta e confidente ch'ebbe per i suoi motoristi Gianni Capanini e Roberto Marotto era un indice di questo suo delicato sentimento ch'egli nutriva per quanti concorrevano anche umilmente a dar ali all'Italia.

Però la sua maggior fierezza è stata quella di esser caro al Duce. Egli aveva dato la sua fervida e significativa adesione al Raduno Aeronautico del 27-29 marzo 1921 a Milano, che « per la sua importanza spirituale e per le sue conseguenze politiche » — come scrive Mormino — nel dominio aviatorio rappresentò quello che fu nel dominio politico l'adunata di Piazza S. Sepolcro.

Si può quindi immaginare la sua gioia quando Mussolini scelse proprio lui il 23 maggio 1923 per andare in volo da Roma ad Udine e di là portarsi il giorno successivo al grande Cimitero di Redipuglia per onorare gli Eroi del Carso e dell'Isonzo. « L'animo mio — scriveva nel suo libro — non avrebbe potuto desiderare maggiore consolazione, perchè in quel momento mi sono sentito finalmente compensato del poco che, spesso fra l'indifferenza degli uomini, avevo fatto anch'io per il mio Paese ».

Quanto candore in quest'umile e disinteressata gioia! Ma il Duce doveva ricompensarlo ancor più nel cenno fatto a quel « volo movimentato » nella prefazione al suo libro; ma soprattutto nelle parole dette la sera del 4 novembre 1923 dopo che nella mattinata aveva consegnato la Bandiera alla ricostituita Aeronautica: « Pochi mesi or sono — diceva guardando a lui — compiendo un volo che si potrebbe chiamare di guerra, Ro-

ma-Udine e ritorno, ho dimostrato che si può governare la Nazione, e non per questo si debbono perdere le abitudini del rischio e dell'ardimento, poichè la vita dev'essere rischciata e rivissuta quotidianamente, continuamente, dimostrando che si è pronti a gettarla quando sia necessario ». E soggiungeva: « Quando lo spirito c'è e sa dare la propria impronta, esso domina la materia. Quando lo spirito dà l'impronta della sua attività alle manifestazioni della vita nazionale, tutto si accellera nel ritmo ».

Con queste parole il Pilota aveva scolpito e illuminato l'ala e l'anima di Arturo Ferrarin, pronto a dare per il Capo la vita, ad ogni istante, con cuore puro e disinteressata umiltà.

Come in quel volo Roma-Udine e Udine-Roma, così nei voli del 1924-25 a Montecelio su apparecchio « Ansaldo 120 » Ferrarin sentiva tutta la trepidazione e l'immensa responsabilità di portare nella sua carlinga il Capo del Governo, ma ne provava anche la più intima gioia. E con lo stesso sentimento di fedeltà accettò ed assolse brillantemente le varie missioni aviatorie all'estero, in Francia, Spagna, Ungheria, Romania, Bulgaria, Polonia. « Nel 1925 — l'anno della maturità dell'Aeronautica, scrive Mathioli — una pattuglia di *Fiat B. R.*, gli ottimi velivoli da bombardamento diurno — al comando di Arturo Ferrarin e Brak Papa, partita da Mirafiori nel giugno, si portò successivamente a Parigi, Bruxelles (ove S. M. il Re Alberto volle volare col nostro Ferrarin), Liegi, Londra, ovunque suscitando l'ammirazione dei tecnici per la bontà del materiale ».

Il 2 aprile 1925 Mussolini al Senato diceva che il Mareciallo d'Italia Pecori-Giraldi « ha riconosciuto quella che è la pura verità: che io ho trovato l'Aviazione letteralmente per terra, e l'ho portata ad un grado che aumenta veramente l'efficienza della Nazione ». Tra coloro che avevano contribuito a questa rinascita era in prima linea Arturo Ferrarin.

(1) *Rassegna bimestrale dell'Alfa Romeo*, Milano, n. 26, luglio-agosto 1941.



A che punto fossimo arrivati ne ebbi io stesso la prova allorché ricercai invano i suoi rapporti e i suoi documenti sullo storico volo Roma-Tokio all'Archivio Storico dell'Aeronautica, dove non trovai che la sua scheda personale. Non solo erano andati distrutti gli apparecchi, ma perfino i documenti di quel periodo tuttavia eroico dell'aviazione italiana, la quale — come asseriva Mussolini sul Palatino presente il Sovrano il 28 marzo 1937 premiando i reduci dalla Crociera Atlantica — « durante la guerra mondiale aveva già scritto pagine epiche di gloria imperitura ».

#### MAESTRO D'ALA E CONQUISTATTORE DI PRIMATI

Ferrarin con il volo Roma-Tokio aveva aperto all'ala tricolore gli orizzonti del mondo. E Mussolini su quella gloriosa lanciava altri pionieri e altri arditi dell'arma aerea.

Nel 1925 saluta in De Pinedo reduce dal volo di cinquanta-cinquemila chilometri intorno al mondo come « l'Italiano nuovo »; e dettando la prefazione al suo libro scrive: « Dio vi ha assistito! ». Il « Santa Maria » di De Pinedo aveva rinnovato nei cieli l'impresa oceanica di Colombo. E Mussolini spingeva lo sguardo anche più lontano. Organizzava le crociere di massa e faceva partecipare gli aviatori italiani alle gare internazionali della Coppa Schneider, vinta a Norfolk negli Stati Uniti da De Bernardi, mentre Arturo Ferrarin, che s'era classificato secondo, dovette ritirarsi per guasto al motore. Nel 1927 a Venezia Ferrarin partecipò nuovamente alla Coppa Schneider, ma anche quella volta, per causa dell'apparecchio, non poté conseguire la vittoria. Per la Coppa del 1929 invece — scrive il Mormino — « si era deciso di non chiedere più a meravigliosi aviatori come De Bernardi e Ferrarin l'onore di difendere i colori italiani. Tale decisione era dettata dal desiderio di non sfruttare fino all'estremo uomini tanto preziosi, e soprattutto alla necessità di disporre di un nucleo di piloti che potessero

montare apparecchi eccezionali come quelli da caccia ». Infatti era intanto sorta sul Garda a Desenzano la Scuola di Alta Velocità; uno dei cui allievi, il nostro Tommaso Dal Molin, dopo essersi classificato secondo nella Coppa Schneider del 1930, doveva poi nelle stesse acque del Garda rimaner vittima del suo ardimento (1).

Il 26 maggio 1927 Mussolini alla Camera preparando l'aviazione ai tempi del 1940 con profetiche parole diceva: « Noi potremo allora, ad un punto che direi cruciale della storia europea, potremo far sentire la nostra voce e vedere finalmente riconosciuti i nostri diritti ». Nello stesso anno Mussolini diceva al giornalista americano Gardner: « Per l'Aeronautica probabilmente l'Atlantico diverrà mare mediterraneo ».

E' in questo spirito di preveggenza che s'inseguono quelle che Mattioli chiama « le imprese tipicamente mussoliniane dell'indimenticato binomio Ferrarin - Del Prete ». Quando De Pinedo nel 1925 ritornò trionfante a Roma, il Duce mettendo la mano sulla spalla di Ferrarin gli aveva detto: « Ora tocca a voi! ». Ad Arturo non occorreva di più per agguerrirsi ai più ardui cimenti.

« Il 31 maggio 1928 — scrive il Mormino nella sua *Storia dell'Aeronautica* — Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete con apparecchio « S. 64 » conquistano due primati mondiali di durata e di distanza su circuito chiuso con ore 58.37' e Km. 7.666,616 di percorso ».

Ma questo non è stato che il preludio di ben più importanti primati. « Una grande prova — prosegue il Mormino — fu fornita da Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete nel 1928, conquistando il primato mondiale di distanza col volo senza scalo Italia-Brasile. Partiti da Roma il 3 luglio alle 18.51 su appa-

(1) GIUSEPPE DALIA TOMBA ed EGIDIO CAVIANCA, *Tommaso Dal Molin, Meadaglia d'Argento di Calshot*. — Vicenza, Tipografia Commerciale, 1930.

recchio S. 64 furono a Porto Natal alle 2.20 del 5. Km. 6806 in ore 50,14' ».

Il punto più delicato fu quello dell'involo da Montecelio, « dato — osserva Mattioli in *Mussolini Aviatore* — che a bordo vi era l'enorme carico di circa 36 quintali di benzina ». Arturo ne aveva la piena coscienza: « Nessun pilota poteva trovarsi in condizioni pericolose come quello dell'S. 64 ». Pare quasi non dica di sé; indica la sua macchina. Ma fu questo, forse, il momento più arduo di tutta la sua vita, affrontato con volontà risoluta pari alla pienezza del sacrificio cui era pronto. E non durò soltanto un attimo: durò attraverso tutto il Mediterraneo fino a buona parte dell'Atlantico, finché l'apparecchio non ne fu alleggerito.

Atterrai nel villaggio peschereccio di Touros, il sacerdote del paese Don Manuel Costa andò loro incontro con trepida e premurosa ammitazione, conducendo seco i maggiori che offrirono quanto potevano: « Quando il buon prete — narra Ferrarin — seppe che eravamo italiani e venuti in un unico volo dalla città dei Pontefici, andò stupefatto ad avvisarne le personalità del paese ». Così i due trasvolatori, pavesato il loro apparecchio con le bandiere ricevute a Roma, riceverono le prime semplici manifestazioni delle popolazioni brasiliane, che preparavano loro un trionfo.

Al loro rapporto il Duce rispondeva con questo marconigramma: « Ricevo il vostro rapporto. L'ala italiana, guidata dal vostro perfetto ardimento, ha raggiunto la mèta transatlantica con una sola tappa il Mediterraneo e l'Atlantico. La Nazione è fiera di voi. Vi abbraccio ».

« Dopo il volo di Lindberg eseguito l'anno prima — scrive Guido Mattioli — questo volo di Ferrarin rappresentava la risposta del continente europeo alla superba trasvolata realizzata dal campione nord-americano » (1).

(1) Rivista *L'Aviazione*, Roma, 25 luglio 1941.

Il primo *récord* mondiale di distanza lo avevano conseguito nel 1903 i fratelli Wright stando in aria pochi secondi, ma in condizioni da non poter essere ufficialmente omologato; cosicché l'elenco ufficiale dei primati di distanza s'iniziava con il brasiliano Santos Dumont il 12 novembre 1906 che stette sollevato da terra 21 secondi e un quarto di secondo. Da allora al 1914, prima della guerra, questi primati erano saliti a nove e dopo la guerra del 1920 al 1928 se n'erano aggiunti altri dieci. L'ultimo nello stesso 1928 era stato quello degli aviatori degli Stati Uniti Stinson e Haldeman ch'erano stati in volo 53 ore e 36 minuti. Il *Savoia-Marchetti* S. 64, apparecchio terrestre, che con Ferrarin e Del Prete volò da Roma al Brasile, tenne ininterrottamente l'aria dalle 5.167" e 2/5 del 31 maggio 1928 al 2 giugno per la durata di 58 ore, 31 minuti primi e 26 secondi e un quinto.

I primati di distanza erano incominciati nel 1906 con chilometri zero e 220 metri superati in Francia da Santos Dumont. L'ultimo era stato conseguito da Chamberlain e Levine degli Stati Uniti nel 1927 con seimiladuecentonovantatquattro chilometri. Erano rimaste memorande la traversata della Manica di Blériot nel 1909; quella del Mediterraneo di Garros nel 1913; quella dell'Atlantico Settentrionale di Lindberg nel 1927. Lindberg aveva percorso 5836 chilometri in 33 ore con 2285 chilogrammi di carico. Chamberlain chilometri 6285 con un carico di 2380 chilogrammi in quarantatre ore. Ferrarin con l'S. 64 ha percorso 7150 chilometri con 6800 chilogrammi di carico in 50 ore e 14 minuti di navigazione senza scalo (1).

Nel luglio 1930 l'asso di guerra Francis Lombardi con apparecchio da turismo « percorse undicimila chilometri con un volo spettacoloso ed effettuava il primo collegamento aereo rapido Vercelli-Tokio » con lo stesso motorista di Ferrarin, Capannini. Ma ciò non eclissava il primo volo di Ferrarin nel

(1) Rivista *Aeronautica*, luglio 1928, Roma, Anno IV, n. 7.

1920, anzi lo valorizzava. Nel 1930 poterono essere superati i primati in circuito chiuso di Ferrarin e Del Prete, di Maddalena e di Ceconi e quelli di Donati, Lombardi, Rasini e Mazzotti che dal 1928 al 1930 « batterono successivamente tutti i primati mondiali »; ma resterà sempre che come per il volo Roma-Tokio anche per questi primati Ferrarin era in testa. Il volo dei *Sorci-Verdi* del gennaio 1938 in due tappe Italia-Brasile non ha cancellato ma approfondito il solco oceanico aperto da Ferrarin dieci anni prima.

Scrivete il Mormino a proposito di quei voli di primato del 1928-30: « Le estreme conseguenze della parola profetica di Leonardo, dei duemila voli librati di Lilienthal, dei trecento metri percorsi in linea d'aria da Ader, dei pochi secondi di volo dell'aeroplano dei Wright nel 1903, stavano per attingere la loro conclusione ». E Ferrarin marciava alato in testa a questi pionieri, ai quali Mussolini in Campidoglio nel Convvegno Internazionale del 23 maggio 1932 diceva: « La storia ha già inciso i vostri nomi nelle sue pagine, perchè voi avete — validando gli Oceani — segnata la strada che domani sarà normalmente percorsa da flotte aeree: in un certo senso voi avete anche servito la causa della pace ».

Fra quei nomi, indelebile resterà quello di Arturo Ferrarin.

#### TENEREZZA E ARDIMENTO

Sciaguratamente la trasvolata del Brasile invece che concludersi in un trionfo si tramutava in una funebre apoteosi, per un incidente di volo estraneo all'impresa che costò la vita a Carlo Del Prete e per poco non costituì anche per Ferrarin l'ultimo volo.

A Rio de Janeiro, per soddisfare al legittimo orgoglio dei tre milioni di Italiani residenti in Brasile fieri della trasvolata prodigiosa, Ferrarin e Del Prete montarono in prova un S. 64

simile al loro, ma l'apparecchio cadde nel porto tra la costernazione universale.

L'Ambasciatore Bernardo Attolico e la Colonia Italiana furono tutto un cuor solo con Del Prete nei lunghi giorni di agonia e con Ferrarin in quei momenti di terribile strazio. La stampa brasiliana e tutto il popolo del Brasile ne divisero la commozione (1).

« Carlo Del Prete — scrisse il maggior giornale di Rio de Janeiro — visse da eroe e morì come un santo ». Appena portato alla Casa di Salute di San Sebastiano, affidandosi ai medici con poca speranza, diceva: « Dio sa ciò che fa ». E poiché ebbe il conforto di avere al suo capezzale l'Uditore di Nunziata, ora Nunzio, Ecc. Mons. Egidio Lari, di Lucca, tutto lieto diceva a Ferrarin:

— Guarda, Arturo, anche qui incontro un cittadino. — E nel ricordo del *Volto Santo* si baciaron.

Quando ormai vedeva imminente la morte, all'Ambasciatore Attolico disse: « Se Dio vuole che io muoia, morirò soddisfatto, perchè so di avere compiuto il mio dovere ».

In quello straziante frangente Arturo manifestò uno degli aspetti più nobili del suo cuore: quello dell'amicizia. Si mostrò un tutt'uno con quel suo fratello d'anima, baciato insieme dalla morte e dalla gloria. Ne riportò a Lucca la salma sul *Conte Rosso* come un sacro deposito e ad un tempo come di persona sempre viva nel suo spirito. E l'ombra di quel tutto la portò poi per tutta la vita.

Lo stesso avvenne nelle grigie giornate del Garda per un altro fratello d'anima ed ala, Tommaso dal Mohin, perito nel disastro dell'« Artiglio ». Il Cappellano Militare, Don Antonio

(1) Vedi il numero unico de *L'Italiano*, periodico degli Italiani dell'America Latina n. 133 del 27 agosto 1928 Anno IV, tutto dedicato a Carlo Del Prete e ad Arturo Ferrarin. Purtroppo nel settembre 1942 in un ritorno di fiamma di antica barbarie a Rio de Janeiro si demoliva in odio all'Italia in guerra il monumento a Carlo Del Prete che era stato eretto per plebiscito di popolo.



Bertozzo, ora in Russia, che assisteva allora per il suo ufficio alle ricerche per il ricupero della salma, mi scrive (dal fronte del Don il 16 ottobre 1942) che Ferrarin assisteva serio e pallido a quelle lugubri bisogne. « Ma quando la salma di Tommaso Dal Molin venne ritrovata, ho visto in Ferrarin tutta la gioia pietosa che si delineava sul volto e si manifestava nei gesti, quasi gli fosse restituito alla vita un fratello. Mentre tutti si affacciavano a guardare, Ferrarin se ne stava rito con la testa inclinata a mestizia, con le mani affondate nelle tasche dell' impermeabile e il bavero rialzato. Muto è rimasto e muto se n' è partito ».

In quelle mute virili meditazioni non balenava forse nella sua mente la premonizione che anch' egli ad ogni istante era esposto ad uguale cosciente olocausto? In quei due morti dallo spirito fulgidissimo sentiva indubbiamente fusa nel comune ardimento l' armonia delle terrestri e delle celesti conquiste. Nel volo sentiva tutta la poesia di una vita che non ha per confine la terra, ma i cieli infiniti.

Pareva che quest' ansia inesauribile di volo che gli bruciava il cuore dovesse calmarsi, quando l' 11 luglio 1931 Ferrarin ha sposato a Milano l' eletta gentil donna Adelaide Castiglioni degna del suo cuore e del suo spirito. E quasi glielo aveva promesso, non di non volare, che sarebbe stato superiore ad ogni sua capacità, ma almeno di non esporsi, salvo che in guerra, a pericolosi cimenti. E la nascita de' suoi figlioli, Carlo e Robillino, parve il pegno di quella dolce promessa di amore.

Nella famiglia da lui stesso costituitasi Ferrarin tesoreggiava il patrimonio sacro dei domestici affetti cullati dalla madre venerata, irrobustiti dal padre laborioso, temprati da fratelli e sorelle ch' erano tutti un cuor solo e un' anima sola, specie l' inseparabile Ferruccio, che nelle ore decisive delle sue gesta portava, come egli stesso scriveva, « una nota affettuosa

e gaia ». Quando partì per Tokio « assistevano per caso due miei fratelli, perché la mia famiglia era tuttora ignara del mio divisamento ». Questo delicato riserbo rivela tutta la tenerezza verso la propria famiglia che non voleva esporre ad emozioni e preoccupazioni che non fossero strettamente necessarie; ma rivela anche tutto il sacrificio ch' egli s' imponeva per l' ideale che aveva fatto scopo supremo della sua vita. A Tokio nel momento del trionfo una sola lagrima gli imperlò l' occhio infulgido d' italica fierezza, leggendo « un telegramma della mamma — l' unico telegramma perventogli dall' Italia! — inviati nel compleanno di mio padre, contenente parole di ammirazione e di augurio ». A quel pianto fece riscontro nel settembre 1924 il sorriso di gioia che illuminò il suo volto, allorchè vide il Duce, da Vicenza diretto all' altipiano dei Sette Comuni, sostare a Thiene e varcare la soglia della casa paterna per onorarlo nella sua genitrice.

Così egli fu con la genitrice de' suoi figlioli, fedele e amoro. « Quando — narra Orio Vergani (1) — al suo primogenito impose il nome di Carlo per ricordare Carlo Del Prete diceva: *No domandaria altro ch' el fusse bon come gera lu; el poaro Carletto!* ».

Eppure Arturo non seppe mai sottrarsi del tutto al fascino del pericolo insito nel volo. « Era un bel ragazzo — continua il Vergani — un bellissimo giovane sempre bruciato dal sole — lo chiamavano scherzosamente il *Moro*, gli intimi — sempre allegro e sempre pronto alla cella. Il suo fisico, apparentemente fragile, possedeva tesori di energia. Egli poteva vivere del proprio coraggio ed attendere l' ora in cui fosse stato possibile a lui, riconosciuto in ogni continente come il migliore aviatore del mondo, fare qualche altra cosa degna della sua prima impresa e della nostra aviazione ».

Il nido di rondine della famiglia era sempre per Arturo il

(1) *Corriere della Sera* del 19 luglio 1941.

nido dell'Aquila. E forse sentiva che sarebbe venuto il giorno in cui i cieli della Patria lo avrebbero richiamato per la prova suprema.

*POETA DEL VOLO E DELLA VITA*

« Poeta del volo e della vita », lo saluto giustamente un suo compagno d'armi e di ali (1).

Lui così schivo da ogni espansione anche con gli intimi per cui la sua corrispondenza manca quasi assolutamente di spunti autobiografici; lui che, come dice Vergani, avrebbe potuto dire di esser aquila e si paragonava invece alla rondine perchè « non amava la rettorica »; lui che quando in Cina e nel Giappone lo paragonavano a Marco Polo, ridendo lepidamente rispondeva: — *Lui el gera più bravo de mi; ma el gawe va una faccia!* —; lui, dico, così modesto e riservato, mandava baleni di trasporto al contatto con le bellezze della natura.

Aveva visto tutto il mondo, si può dire; e tuttavia lo riscopriva sempre con commozione ogni volta che gli si prospettava dinanzi un panorama d'incanto. Lo si sente, fra l'altro, quando ne' suoi « *Voli per il mondo* » descrive i voli di allenamento fatti in Lombardia per prepararsi alla trasvolata al Brasile: « Questi voli invernali nella regione del Monte Rosa e del Monviso, e che spaziavano abitualmente nella zona fra Torino e Milano, furono a noi (intende con Del Prete) cagione di un vero e insperato godimento, perchè ci consentirono di ammirare lo spettacolo dell'Alpe e dei ghiacciai nelle varie ore del giorno e in mutate condizioni di luce: quando le cose stesse, immutabili nella loro consistenza, parevano agli occhi nostri quasi trasfigurate e irriconoscbili; nessun volo ci diede mai la sensazione veramente celeste che suscitavano in noi quelle peregrinazioni invernali e quasi quotidiane della nostra Alpe divina e del silenzio ».

(1) Rivista *Caproni*, idem.

E varcato l'Oceano quando sbocca sul cielo dell'incantevole baia di Rio de Janeiro rimane attonito ed estasiato « dinanzi allo spettacolo grandioso della baia e della città immensa, tale da colpire anche occhi, come i nostri, avvezzi ai panorami più incantevoli del mondo ».

Quest'intima fresca vena di poesia spiega anche il fascino che emanava dalla sua personalità. « Il suo fascino personale — scriveva Arrigo Abba (1) — era elemento decisivo su quanti con lui trattavano. Il Duce lo aveva caro, lo chiamava affettuosamente vicino a sé, scorgendolo da lontano ».

Portò sulla sua carlinga Sovrani e Principi, Capi di Governo e Ministri, letterati ed artisti, personalità di ogni genere e d'ogni nazione, impeccabile sempre, borioso mai. Fu istruttore del Duca d'Aosta che s'immolò per l'Impero e del Duca che porta ora il nome di questo augusto ramo dei Savoia; ma de' suoi allievi non portava altro orgoglio di quello di aver dato nuove ali alla Patria.

Amabile conversatore e gentiluomo perfetto, egli era con gli emuli di una cavalleresca generosità e con i commilitoni di una lineare lealtà. Volatore di vocazione e pilota di classe, acrobata spericolatissimo, aveva, però, del volo una concezione non soltanto meccanica, sportiva o bellica, bensì un concetto scientifico e progressivo. Guardava al velivolo come ad uno strumento di civiltà. « Non basta — scriveva a conclusione del suo volo al Brasile — non basta avere a disposizione apparecchi e congegni forniti con grande amore da Case insigni e capaci; ma è anche indispensabile che i volatori stessi facciano il controllo sperimentale e minuzioso del funzionamento di ogni parte del tutto, se si vuole che i cimenti dei grandi voli perdano affine ogni carattere aleatorio e acrobatico per essere invece un'utile ed esemplare esperienza tecnica, razionale e ponderata ».

(1) *Rassegna dell'Alfa Romeo*, luglio-agosto 1941.

Quest' impegno personale dei volatori nella condotta dei loro apparecchi Ferrarin lo riaffermava, quando, dovendo partire improvvisamente da Parigi per Thiene « con l' animo straziato » per la notizia della morte del padre, « abbandonai un' impresa che avevo condotto a buon punto, e che, seguita da altri, non sortì buon effetto, perchè certi compiti, per loro natura, devono essere assolti dal principio alla fine, con unità d' indirizzo ».

Passò un vago cenno di Mussolini sulla convenienza del paracadute, perchè subito Ferrarin l' esperimentasse personalmente, in tempi nei quali un simile esperimento il 27 aprile 1928 costò la vita al Generale Alessandro Guidoni, nel cui nome doveva sorgere Guidonia, « Centro di Studi ed Esperienze Aeronautiche », che doveva poi essere il campo di sacrificio dello stesso Ferrarin. Questi si fece poi subito propugnatore fra i primi della necessità di adottare tutti gli aviatori di questa tutela, che salvò tante vite preziose. E fu Arturo che per il suo volo all' America Latina nel campo di Montecelio fece apprestare la prima pista di lancio in Italia, che costituì in seguito un ottimo elemento di progresso della navigazione aerea.

Al volo si lanciava con ardimento irresistibile, ma con informata coscienza e illuminata riflessione. « Della nostra esistenza — scriveva — il pubblico conosce solo l' attimo fuggente di una gara cui assiste o legge nei giornali il breve periodo che compendia il risultato di un nostro sforzo, ma ignora di che lagrime grondi e di che sangue la vita travagliosa e dura di quanti fanno dell' aviazione sacerdozio ». E altrove con acuta psicologia notava: « Attimi fuggenti — quelli delle partenze — ma saturi di pericolo e di responsabilità; e fa strano contrasto con l' attenzione spasmodica dei piloti il pubblico che dal campo lancia grida di saluto e di augurio ».

Lieto e imperturbato nelle vittorie, nei voli transoceanici

del Giappone e del Brasile, nelle conquiste dei primati mondiali di durata e di distanza, era tetragono ad ogni contrarietà. Dopo le due Coppe Schneider d' America del 1926 e di Venezia del 1927, nelle quali per deficienza di apparecchi non potè dare intera la prova di sé, con grande saggezza scriveva: « Due prove disgraziate nel successo, mi costarono fatiche e pericoli forse maggiori di quelli corsi in ogni altra impresa, quasi fossi stato seguito, dal principio alla fine, da una fatalità persecutrice ed indomabile. Queste vicende poco liete sono ammaestratrici della vita e non devono avvillire, specie quando, compiuto il proprio dovere, esse si presentano alla coscienza del soccombente talvolta più incitrici di una vittoria ».

« *Pilota insuperabile* — dice la motivazione della sua Medaglia d' Oro al Valore Aeronautico, in data 3 settembre 1928 VI — *conquistava all' Aeronautica Italiana ambittissimi allori con il volo Roma-Brasile* ».

Tempra di eroe, egli era l' uomo più semplice e più modesto. Incarnazione dell' *homo volans*, così come l' aveva vaticinato Leonardo e l' aveva realizzato Baracca, restava sempre l' amabile Moro delle liete brigate e dei terrestri divaghi. Potè venir meno alla macchina il carburante fino ad esporlo ad estremo pericolo; mai si esaurì la carburazione del suo spirito inestinguibile, dominatore invito della materia più indomita.

Dinanzi alla salma di Carlo Del Prete, Ferrarin scriveva che il lucchese aveva « quasi il pudore de' suoi meriti ». Inconsapevolmente il vicentino proiettava così l' intimo suo come in una lastra radioscopica, donde ne risultò la sua fedelissima immagine spirituale. Della sua fede e del suo patriottismo Arturo aveva un estremo geloso pudore. Eppure la sua fede in Dio e la sua dedizione all' Italia sono stati i fattori massimi ed indivisibili della sua grandezza immortale.

Come per i più intrepidi aviatori, anche per Ferrarin l' ala



costituiva un' elevazione a Dio, costante, silente, serena, incitante e remuneratrice.

« Che cos' è questa febbre d' altezza — si domandava Italo Balbo nel discorso del 23 marzo 1928 alla Camera — che tocca le sfere celesti, ove l' aria è gelida e rarefatta ed ha la cristallina immobilità sidera dell' oltretomba? E questa corsa che lancia l' uomo a guizzi più fulminei e veloci del suono, in gara con la luce, figlia di Dio? » (1).

La risposta a questo interrogativo l' aveva data nel 1925 Francesco De Pinedo, prima d' intraprendere il suo volo di 55 mila chilometri da Sesto Calende al Giappone dal 20 aprile al 7 novembre: « Passai dalla Porta Santa — scriveva — ed uscendone ne tagliai, mentalmente, tutti i piccoli fili che mi avevano legato fino allora al passato: e mi sentii come più leggero, purificato nello spirito, rafforzato nei propositi. Così lasciai Roma » (2).

Ferraria questo ideale distacco dalla terra per librarsi nelle supreme regioni dello spirito l' aveva effettuato cinque anni prima di De Pinedo. Nel volo Roma-Tokio, condotto alla garibaldina senza adeguato apparecchio e con ancor meno efficiente organizzazione, rischiò ad ogni passo la vita. E a Rangoon accanto ad una cupola d' oro vide una chiesa cattolica. Gli sovvenne certo del precetto pasquale: e nel suo libro scrive: « Era tempo di Pasqua, ed entrai in una chiesa cristiana, ove dei bambini mi offesero dei fiori gialli: feci voto alla Madonna perchè mi aiutasse a compir l' impresa ». Non una parola di più; ma basta perchè ne sia nimbato tutto il suo spirito.

La stessa misura discretata, e perciò stesso più eloquente, trovo ne' suoi cenni spirituali sul volo Roma-Brasile. « Prima

(1) Italo Balbo, *L'Aeronautica Italiana*. Tipografia della Camera, 1928.

(2) Francesco De Pinedo, *Un volo di 55 mila chilometri*. Mondadori, Milano, 1926. Egli aveva così lucrato l' Anno Santo 1925 nella Basilica Vaticana di S. Pietro.

di affrontare l' attraversata dell' Oceano per oltre 3500 chilometri — scrive nel suo volume — Del Prete aveva poca fiducia nel profano portafortuna che mi era stato regalato da una signora (un negro con il coccodrillo da me poi regalato all' Ambasciatore Attoico), volse il purissimo spirito alla Sacra Immagine che la sorella Maria gli aveva consegnata, ideale viatico che rischiariò il periglioso cammino ». Era l' immagine del Volto Santo che per Lucca equivale alla nostra Madonna di Monte Berico. E quando all' Equatore le condizioni atmosferiche divennero pazzesche, tante che ormai i due piloti si temettero perduti, sperarono, scrive Ferrarin, « che i Santi facesero il miracolo di salvarci ». Qualche istante dopo, soggiunge, « parve anche a noi un vero prodigio soprannaturale l' esser finalmente usciti da quel pelago minaccioso di nubi ». In quei supremi istanti l' occhio era al sestante, l' anima a Dio.

Solo nel momento solenne dell' atterraggio sul lido del Brasile quest' intimo sentimento di fede prorompe incontentibile e commovente nel racconto di Arturo: « Ci inginocchiammo a terra ringraziando Iddio della grazia ricevuta e ci scambiammo un abbraccio fraterno ».

Egualmente esaltante ed esultante era la sua ferezza per l' Italia. Il volo Roma-Tokio non aveva per lui che una mèta: far conoscere e rispettare l' Italia nel mondo. Altamente meritata, quindi, la testimonianza del Duce dell' 11 aprile 1929 nella prefazione al suo libro « *Voli per il mondo* »: « Il libro — scriveva — è di un interesse non soltanto vivo, ma emozionante e commovente. Non c' è in esso soltanto la storia varia, difficile ed eroica — del vostro decennio aviatorio: ma vi è — anche — la storia della rinascita dell' Ala Italiana. Ala che voi avete portato — con mirabile perizia, con intrepida fede — su tutte le terre per tutti i cieli, oltre tutti gli Oceani. Voi potete dire senza falsa modestia o precipitazione rettorica — che veramente nel vostro occhio è passato il panorama del mondo.

« Gli Italiani, specialmente i giovani, e soprattutto coloro che amano il volo e volano, leggeranno il vostro libro e trarranno da esso elementi di vita per quelle virtù che voi possedete in misura somma e che io vorrei diventassero dell'Italiano nuovo ».

Nella tappa di Sciangai Ferrarin annota: « Vi erano dei paesi ove non solo s'ignorava perfino che l'Italia avesse combattuta e vinta la guerra, ma s'ignorava anche che un'Italia esistesse. Così fu che la nostra apparizione assurse talvolta alla grandezza di una rivelazione ».

A Pechino il Primo Ministro Cinese, Generale Sa, lo salutava con queste parole a lui più grate di qualsiasi onore, perchè gli rievocavano il veneziano Marco Polo e il romano Principe Borghese: « E' stato un Italiano che settecento anni fa per primo e per vie allora sconosciute fece sapere al mondo che noi esistevamo; fu ancora un Italiano che per primo vent'anni fa attraversò il nostro Paese con il mezzo più rapido di locomozione allora esistente, l'automobile; sono ancora Italiani che attraverso le vie del cielo ci mostrarono che in ottoanta ore di volo possono congiungersi due continenti distanti dodicimila miglia l'uno dall'altro ».

### IL VOLO DELL'OLOCAUSTO

Arturo Ferrarin, che a Tokio aveva ricevuto onori imperiali e quasi idolatrici, nel suo ritorno a Brindisi e a Venezia il 20 settembre 1920 non trovò che i congiunti e pochi numerati amici. Ma ciò invece di deprimerlo lo sospinse ancora più in alto nella sua passione e nella sua dedizione all'Italia.

« Vittorioso di un'impresa aviatoria unica — scrive il Mormino nella *Storia dell'Aeronautica* — Arturo Ferrarin, mitre, bonario, arguto, ci ricorda la parola di Eschilo: E' proprio dell'uomo grande sembrare pazzo, ma essere invece profondamente savio. Di vera saggezza dette prova questo aviatore

quando, ritornato in Italia, fu accolto, segno dei tempi, da un silenzio quasi glaciale. E riprese tranquillo il proprio lavoro quotidiano di pilota e di collaudatore di aeroplani, senza che un Italiano gli dicesse grazie ».

Arturo Ferrarin dell'aviazione aveva fatto « cotidianamente cerdozio ». Egli era sempre il sacerdote dell'ala pronto a fare di se stesso la vittima propiziatrice per la potenza e la prosperità della Patria. E tale fu anche in questa guerra. Volontariamente scelse per sé il rischio più arduo: quello del collaudatore. Come il suo grande maestro il Generale Alessandro Guidoni, come venti giorni dopo di lui Bruno Mussolini nell'aeroporto di S. Giusto a Pisa, come gli Assi dell'Ala Tedesca Udet e Winterfeldt, anch'egli Arturo Ferrarin, il 18 luglio 1941 a Guidonia doveva soccombere « sperimentando una nuova arma bellica ».

Quel nuovo tipo lo aveva già esposto ad estremo pericolo: ed egli era perfettamente cosciente del rischio che ad ogni istante stava in agguato. Ma pur di dare all'Italia una nuova arma del cielo egli su quell'ala aveva posto la vita. E fu proprio vittima della sua estrema coscienza: « A settanta metri da terra — narrava Sisto Fabre (1) — si sparse per assicurarsi se il carrello fosse in ordine. A guida rilasciata, l'apparato recchio per quanto generoso sorprese il pilota e si abbatté al suolo ».

Uno scrittore aviatore, Raffaele Guzman, scriveva (2): « Non si può fare a meno di considerare con orgoglio di Italiani chi Egli ha voluto morire, come sempre visse, al suo posto di combattimento: provando per primo un prototipo sperimentale, il che equivale precisamente alla Morte sul campo di battaglia. Arturo Ferrarin non aveva certo bisogno di continuare a 46 anni la sua rischiosissima carriera. Ma chi conosceva Ar-

(1) *Lo Sport Fascista*, Roma, 1941, diretto da Lando Ferretti.

(2) *Il Messaggero* di Roma del 19 luglio 1941.

turo Ferrarin sapeva che la vita terrestre, per così dire, non era fatta per lui. Il Moro volle darsi alla specialità più rischiosa, che sempre lo aveva attirato, cioè al collaudo di nuovi apparecchi. Ed i collaudatori devono essere la quintessenza degli aviatori, unendo al coraggio e alla capacità di pilotaggio una eccezionale competenza tecnica. Ferrarin era per ciò tra i più qualificati: e non si concedeva certo riposo. Cimentandosi l'efficienza bellica della Patria nell'attuale guerra, Egli volle contribuire in uno dei settori più delicati ed importanti. Ed ivi si è compiuto il suo sacrificio ed è morto da combattente, come era passato vittorioso, ovunque portò le insegne luminose della Patria».

Tutta la stampa italiana si fece interprete dell'universale compianto per la tragica fine di Arturo Ferrarin. Per tutti *Il Popolo d'Italia* del 19 luglio 1941 scriveva: «L'Italia fascista saluta in Arturo Ferrarin non solo uno dei più superbi campioni dell'Aviazione mondiale, ma anche un glorioso pioniere della rinascita dell'Aeronautica Italiana e un Soldato fedelissimo dell'Arma del cielo. Il popolarissimo pilota fu il primo a compiere, attraverso i cieli dell'Asia, per raggiungere Tokio, il più grande volo transcontinentale dell'aviazione mondiale.

«Profeso a rendere sempre più potente l'Arma Azzurra, fino al sacrificio supremo di se stesso, Arturo Ferrarin è per noi un caduto sul campo di battaglia, è uno degli Eroi di questa guerra. Non più tardi di due giorni fa avvicinammo Ferrarin nel cuore di Roma e lo rivedemmo venirci incontro sorridente con lo stesso volto dolce e malinconico di eterno fanciullo di quando lo salutammo tredici anni or sono di ritorno dal primo folgorante balzo da Roma al Brasile. Ora lo vediamo allontanarsi per sempre da noi, nelle alte sfere della gloria, sulla scia luminosa di Francesco Baracca e di Italo Balbo».

Il Duce Ministro dell'Aeronautica partecipò al tutto della Famiglia ch'era tutto della Nazione. L'Ecc. il Generale d'Ar-

mata Aerea Piccolo Sottosegretario all'Aeronautica «con commossa simpatia e comprensione profonda» il 25 luglio 1941 scriveva all'Avv. Ferruccio Ferrarin, associandosi al suo «grande dolore e ai fieri ed elevati sentimenti che lo nobilitano».

«Torno a ripeterVi — soggiungeva — che anche per noi il colpo è stato durissimo, perchè con Arturo Ferrarin gli aviatori hanno perso il Camerata più valoroso e più caro, il simbolo di tutti gli ardimenti e di ogni virtù, l'anticipatore inimitabile di ogni impresa più bella. Io non posso rendermi conto come il grande Pilota non sia più al suo posto di azione. La Sua personalità era così esuberante di vita che la mente rifiuta di credere all'improvvisa grave sciagura».

Arturo Ferrarin volle affidare le sue ceneri ai figli, e per questo la sua salma riposa nella tomba Castiglioni ad Induno Olona: «Oggi una Croce ricorda Arturo Ferrarin nel mistico Cimitero di Induno Olona. E' una Croce sfolgorante di sole, di stelle, di cielo; è il simbolo di tutta una elevata passione che comprende ricordi di ardimenti, di gloria, di vittoria, di gioia e di tristezza. — E' un simbolo eterno di fede e di grandezza che Dio e Popolo hanno consacrato ad un Figlio prediletto per ricordare nel tempo e nello spazio una grande figura di Eroe: Arturo Ferrarin» (1).

Col pianto forte della fedelissima Adelaide e il sorriso fiidente dei figli vigila il suo Spirito l'Alpe divina e silente.

A Thiene, nella casa avita, resta il sacrario delle sue memorie. Come per ispirazione sua la città natale dedicò una delle sue vie a Carlo Del Prete (2); così la Consulta Municipale di Thiene nella seduta dell'ottobre 1941 deliberava che «sia

(1) Rivista *Caproni*, Milano, agosto 1928.

(2) Rivista *Le Tre Venezie*, Venezia, settembre 1941. — OSVALDO PANARE: *Arturo Ferrarin*.



denominato ad Arturo Ferrarin il Piazzale del Municipio e che nel detto Piazzale sia eretta un'opera marmorea » (1).

Di Arturo Ferrarin si può ripetere quello che D'Annunzio nel Messaggio del 19 giugno 1921 scriveva di Francesco Baracca, il volatore dal motto « *superata tellus sidera donat* »: « Tra il luogo della nascita e il luogo della morte v'è soltanto lo spazio spirituale dell'Eroe. E in esso il rombo dei bronzi e il rombo delle ali accompagnano una sola armonia sacra » (2).

Il Generale R. Moizo, pioniere dell'Aviazione, ripeteva teste per gli Aviatori le parole della Santa transatlantica Francesca Saverio Cabrini: « La via del Cielo è tanto stretta, sassa spinosa che niuno può camminarvi sopra se non volando — i voli dei mistici e dei poeti ».

#### DA ANTONIO PIGAFETTA AD ARTURO FERRARIN

Come ogni ardimento ed ogni olocausto, anche le prodezze del pioniere nostro e il suo sacrificio cosciente sono e saranno fecondi per la Patria.

Nel 1937 gli Aviatori Giapponesi Minnuma e Tsucagoschi, per conto del grande giornale nipponico *Asaki*, con il velivolo « *Vento di Dio* » hanno compiuto in tempo di primato il volo da Tokio a Londra e da Londra a Roma. Il messaggio dell'*Asaki* all'Urbe ricordava come « il primo contatto fra l'Asia e l'Europa fosse stato stabilito da un grande Italiano, Marco Polo ». E soggiungeva: « Il volo Roma-Tokio compiuto da Ferrarin e Masiero realizzò la prima comunicazione aerea fra i due Paesi e aprì la luminosa serie dei grandi viaggi aeronautici, che annunciò al mondo la completa missione dell'Aviazione, tendente ad abbreviare le distanze geografiche e spirituali dei poli ».

(1) *Vedetta Fascista*, Vicenza, 8 ottobre 1941.

(2) Gino Bastogi, *Baracca*. Roma, 1933.

Questo volo Tokio-Roma — osserva giustamente l'aviatore A. Sardi (1) — « non impallidisce, anzi conferisce maggior luce al volo di diciassette anni prima, messo in rapporto con la diversa potenzialità dei mezzi adoperati e la perfetta organizzazione preordinata; e soprattutto dato il diverso clima sociale e politico, ch'era stato quasi assolutamente negativo per i tra-svolatori italiani del 1920 e che invece era stato estremamente favorevole per i piloti del Giappone ».

Quel volo, adunque, è stato fecondo non solo di progressi tecnici e scientifici, ma anche di conquiste morali e politiche. Chi avrebbe detto che il volo di Ferrarin dopo ventidue anni sarebbe apparso come il primo nodo dell'Alleanza del Tricolore con il vessillo del Sol Levante?

Mussolini, in verità, scriveva allora parole che suonano oggi come un vaticinio: « Un nastro di seta tricolore mette in festa il mondo anche al cospetto dell'infinito: e l'un capo del nastro è stato trainato con mano ferma da due volatori italiani attraverso l'Arabia, l'India, la Cina sui bordi dell'Oceano Pacifico, ed è stato ieri legato strettamente intorno al polso della Vittoria che salutava l'Italia da Tokio. Un brivido di luce rimane come la parabola di un razzo attraverso il cielo, e segnala all'infinito il valore d'Italia, chiudendo il mondo in un cerchio italiano, confondentesi e congiungentesi al solco di Colombo. Dalla Capitale del mondo la volata superba è partita ad una nuova conquista del mondo per le sue vie più difficili e segna il principio del nuovo Evo con cifre e con nomi italiani » (2).

Questa visione oceanica, dettata da acuto senso di premominazione storica, è oggi una imponente realtà. E' questo l'Evo del velivolo e della radio. E gli aviatori nipponici che oggi vengono a Roma e che intrecciano le loro ali alle ali d'Italia ricordano sempre con ammirazione Arturo Ferrarin e fino a

(1) *Rivista Aeronautica* (luglio 1937, Anno XIII, N. 7), Roma.

(2) *Il Popolo d'Italia* del 2 giugno 1920, Milano.

ieri lo ricercarono come un Eroe. Quando nel 1940 venne a Roma il Ministro degli Esteri del Giappone Matsuoaka per stringere vieppiù i vincoli di alleanza con l'Italia, il nome di Arturo Ferrarin era sul labbro dei negoziatori. E quella fu per Arturo l'estrema visione di gloria che doveva illuminare la sua intrepida vita di argonauta dei cieli e di aviare italiano.

Noi abbiamo qui nella nostra Accademia Olimpica figurato e ripristinato il ricordo della Missione dei quattro giovani Giapponesi dai 16 ai 18 anni che il 9 luglio 1585, reduci da Roma, assistettero nell'attiguo Teatro Olimpico, appena inaugurato, ad una solenne tornata della nostra Accademia. Quel saluto lontano del lontano Giappone Vicenza in nome di Roma l'ha ricambiato con l'ala giovanissima di Arturo Ferrarin, il quale dopo giusto quattro secoli ritornava per le vie del cielo sui solchi oceanici del nostro Antonio Pigafetta che battezzò il Pacifico.

Il Navigatore partito dal pigro Retrone tornò al lido dei Berici l'8 settembre 1522 dopo tre anni di circumnavigazione del mondo con i relitti dell'unica caravella superite dai naufragi, che portava un nome fatidico: *Victoria*. Con questo nome ritorna a noi in questo istante il purissimo Spirito di Arturo Ferrarin, vivo e splendente nei supremi orizzonti dell'immortalità di Dio e della Patria.

*Mors victoria vitae.*

GIUSEPPE DE MORI