

TERESA GUAZZELLI

*Gabriele D'Annunzio, i «giocolieri dell'aria» ed il raid Roma-Tokyo*

In

*Letteratura e Potere/Poteri*

Atti del XXIV Congresso dell'ADI (Associazione degli Italianisti)

Catania, 23-25 settembre 2021

a cura di Andrea Manganaro, Giuseppe Traina, Carmelo Tramontana

Roma, Adi editore 2023

Isbn: 9788890790584

Come citare:

<https://www.italianisti.it/pubblicazioni/atti-di-congresso/letteratura-e-potere>  
[data consultazione: gg/mm/aaaa]

TERESA GUAZZELLI

*Gabriele D'Annunzio, i «giocolieri dell'aria» ed il raid Roma-Tokyo*

*Passione sfrenata per la velocità ed il volo, sprezzo del pericolo ed idolatria della giovinezza sono al centro del contributo che prende in esame il coinvolgimento di Gabriele d'Annunzio nell'ideazione del raid aereo Roma-Tokyo del 1920. L'indagine viene condotta sul rapporto tra il Vate ed i centri del potere politico-militare ed economico-industriale interessati al «mezzo più pesante dell'aria».*

Il raid Roma-Tokyo del 1920, una delle più belle ed epiche imprese dell'Aeronautica italiana di tutti i tempi, nasce da un sogno visionario del poeta soldato Gabriele d'Annunzio che, nell'Italia appena uscita dalla Grande Guerra, è il cantore dell'«istinto icario» del volo.<sup>1</sup>

La Prima guerra mondiale aveva determinato una notevole espansione dell'industria aeronautica e aveva decretato uno speciale connubio tra la committenza militare e le élite imprenditoriali che operavano nel settore aeronautico. Il dopoguerra, al contrario, segnò una profonda crisi dell'industria aeronautica: le commesse crollarono e gli stabilimenti dovettero riconvertire rapidamente la produzione per restare sul mercato. In questo nuovo scenario le aziende richiesero all'apparato statale di salvaguardare tutti i contratti, sostituendo all'apparecchio da guerra quello da trasporto, che poteva essere impiegato per comunicazioni e servizi postali. Un simile piano di riconversione era stato proposto nel triangolo industriale Torino-Milano-Genova all'Ansaldo e alla Caproni che avevano sostenuto il fronte del cielo durante la guerra, ma anche alla Ducrot di Palermo, azienda leader tra gli stabilimenti meridionali che lavoravano per l'aviazione.<sup>2</sup>

Venute meno le motivazioni politico-militari per lo sviluppo dell'arma aerea in termini di competitività e innovazione tecnologica, l'interesse preponderante per l'aeroplano è finalizzato ora al raggiungimento di primati sportivi e pubblicitari. La preparazione di crociere propagandistiche, a guerra finita, sollecitava negli ex piloti, tornati alle occupazioni prebelliche, la ricerca del colpo di fortuna,<sup>3</sup> che consisteva in un cospicuo premio di sponsorizzazione, nell'aumento delle vendite dei velivoli italiani e nel riconoscimento del prestigio sociale e personale, amplificato dalla réclame dei giornali, che sanciva il primato di virtù eroiche e del dominio di un sapere esclusivo.

In età giolittiana, la guerra italo-turca aveva segnato un momento di esaltazione nazionalistica della grandezza imperiale dell'Italia, decretandone il primato per l'impiego bellico di aeroplani in un conflitto di vaste proporzioni. In questo contesto, se il generale Giulio Douhet era stato il massimo teorico dell'arma aerea<sup>4</sup> sostenendo la necessità di creare accanto all'esercito terrestre e alla flotta navale un apparato militare autonomo dal punto di vista logistico-organizzativo che presidiasse dal cielo i territori occupati, d'Annunzio era stato il più accanito ideologo delle virtù militari e del «dominio dei cieli»,<sup>5</sup> enunciati in un ciclo di conferenze dai maggiori teatri italiani tra il 18 febbraio ed il 12 marzo 1910.

<sup>1</sup> G. D'ANNUNZIO, *L'ala d'Italia è liberata - IX luglio MCMXIX*, in Id, *La penultima ventura. Scritti e discorsi fiumani*, a cura di R. De Felice, Milano, Luni Editrice, 2019, 89-103: 92.

<sup>2</sup> E. SESSA, *Ducrot, mobili e arti decorative*, in E. Mauro-E. Sessa (a cura di), *Collezioni Basile e Ducrot. Mostra documentaria degli archivi*, Bagheria, Plumelia, 2014, 75-97.

<sup>3</sup> C. BARBAGALLO, *Storia Universale*, Torino, UTET, 1964, vol. V, t. 3, in particolare il capitolo *Il fallimento della pace (1919-1923)*, 1-54.

<sup>4</sup> Il Douhet nel 1921 pubblica, a cura del ministero della Guerra, *Il dominio dell'aria*, il suo più noto manuale di tattica militare, già delineato *in nuce* nel suo rapporto sull'impiego dell'aviazione da guerra durante la guerra italo-turca.

<sup>5</sup> E. RAIMONDI, *Gabriele d'Annunzio*, in E. Cecchi-N. Sapegno (a cura di), *Storia della letteratura italiana*, vol. IX, Milano, Garzanti, 1969, 3-84: 28.

Il poeta aveva preconizzato:

Siamo alla vigilia di una profonda mutazione sociale, si istituisce già il Codice dell'Aria, la frontiera invade le nuvole.<sup>6</sup>

Dedito a una letteratura d'azione, tramata di vitalità eroica, d'Annunzio, nell'arco di un decennio, definisce i canoni di un'etica e di un'estetica del volo che permea vari settori finanziari e dell'industria meccanica e aeronautica dell'Italia post-bellica. Un articolo pubblicato dal «Primato Artistico Italiano» nel 1919, in occasione della morte del pilota Luigi Ridolfi, dà la summa della lezione dannunziana ormai giunta a maturazione tra pubblicisti e lettori.

L'aviazione non è un'arte nel senso corrente della parola, ma le sensazioni che essa dà costituiscono la sintesi di ogni godimento estetico e sono il risultato di uno dei più meravigliosi sforzi del genio umano. Del genio italico, soprattutto, ché a Leonardo devesi la scoperta del «più pesante dell'aria» e ai nostri costruttori e aviatori la più fulgida sua traduzione in realtà.<sup>7</sup>

Il Servizio Aeronautico, istituito con la legge 698 del 27 giugno 1912 presso la Direzione Generale d'Artiglieria e del Genio, durante la Prima guerra mondiale aveva spinto ai massimi livelli le funzioni operative dei velivoli: la ricognizione aerea delle linee nemiche, supportata dalla fotoricognizione; la direzione del tiro di artiglieria delle forze terrestri e navali; la contraerea; la proiezione dell'offensiva nelle linee nemiche attraverso il bombardamento. Alla fine della guerra, gli ex allievi del Battaglione Aviatori, lontani dai campi di volo e dai tersi cieli del Carso,<sup>8</sup> partecipavano di quel senso di gioia e di scontento che d'Annunzio aveva espresso nel lasciare il fronte, carico di ansietà per il sospetto che la vittoria potesse essere tradita e l'Italia umiliata.<sup>9</sup>

A Torino, dove l'Ansaldo aveva i propri stabilimenti, il *Gran Caffè Ligure* di Angelo Moriondo era diventato un vero e proprio salotto cosmopolita e ritrovo cittadino per i circoli dannunziani estetizzanti, sprezzanti del pericolo, amanti dell'ardimento, delle sfide, della velocità e per questo gradito ai piloti che avevano guardato con favore alle imprese del Vate che, il 9 agosto del 1918, aveva compiuto il Volo su Vienna alla testa della 87<sup>a</sup> Squadriglia, «La Serenissima», su un aereo S.V.A. biposto pilotato dal giovane Natale Palli. Nelle sue ricche sale, all'ora del tè, si davano appuntamenti importanti ingegneri e inventori italiani e stranieri, per discutere di scienza, di tecnica e di progresso e, mentre si ascoltava il *Valencia*, il più bel *foxtrot* del tempo, si progettavano le macchine della modernità e si preparavano nuove importanti imprese. Arturo Ferrarin, primatista nel raid Roma-Tokyo, quando ad Hanoi apprenderà la notizia della morte di Giuseppe Grassa e di

---

<sup>6</sup> D'ANNUNZIO, *Per il dominio dei cieli*, «Corriere della Sera», 21 febbraio 1910. Per il testo della conferenza di argomento aviatorio, organizzata dall'impresario Pilade Frattini al Teatro Lirico di Milano e tenuta da d'Annunzio in varie città d'Italia dal 18 febbraio al 12 marzo 1910, cfr. anche S. LAREDO DE MENDOZA, *Gabriele d'Annunzio aviatore di guerra*, Milano, Impresa Editoriale Italiana, 1930, 69-85.

<sup>7</sup> G.P., *L'Ala d'Italia*, «Il Primato Artistico Italiano», (1919), 1, 48. Luigi Ridolfi muore in un incidente di volo, precipitando su Verona.

<sup>8</sup> A Mirafiori, Aviano, San Giusto, Malpensa, Cascina Costa gli aviatori erano stati addestrati al pilotaggio dei *Bleriot*, dei *Macchi Parasol*, dei *Nieuport Bebè*, dei *Caproni*, dei *Voisin* e degli *Ansando S.V.A.*, alla crociera per il riposizionamento delle truppe, alla caccia ai *Dracken*, al volo di squadriglia contro la *Jagdstaffen* nemica formata da potenti *Albatros*.

<sup>9</sup> RAIMONDI, *Gabriele d'Annunzio*, 35.

Mario Ugo Gordesco, avrà un ricordo nitido delle «forti figure» dei compagni «sotto un arco di sole, tra una colonna e l'altra dei portici, dinanzi il Caffè Ligure a Torino».<sup>10</sup>

Nel 1919 inizia la stagione dei raid propagandistici, favoriti dal Governo,<sup>11</sup> che coniugavano passione sportiva e interesse per il nuovo mezzo di locomozione. L'Italia ottenne subito notevoli primati nelle competizioni internazionali. A gennaio, Antonio Locatelli, caro a d'Annunzio che lo considerava «esiliato di là dall'Oceano» mentre si compiva il destino di Fiume, «la città olocausta», aveva compiuto in Argentina la prima trasvolata delle Ande al seguito di una missione militare per la promozione dell'industria aeronautica italiana. Il 12 maggio 1919 era stata la volta del raid Torino-Barcellona, compiuto da Giuseppe Grassa e Mario Stoppani a bordo di due biplani, *S.V.A. 5* e *S.V.A. 9*, in occasione dell'inaugurazione dell'Esposizione Mondiale dell'Aviazione. Gli aviatori, replicando in tempo di pace pose dannunziane dei tempi di guerra, lanciavano manifestini dagli aerei e reclamizzavano i motori Ansaldo e i lubrificanti dell'americana Vacuum Oil & Co., che aveva sede a Genova. Pubblicizzavano in tal modo due eccellenze dell'industria motoristica prodotte in Italia, che più tardi sarebbero state tra gli sponsor del raid Roma-Tokyo.<sup>12</sup>

Dopo i nuovi record italiani di distanza in volo senza scalo, in Italia andava accreditandosi presso la Direzione dell'Aeronautica, che doveva fornire mezzi e piloti, l'ambizioso progetto del raid aereo Roma-Tokyo del poeta soldato d'Annunzio.<sup>13</sup> Il Vate vi avrebbe coinvolto gli aviatori con cui, durante la Grande Guerra, aveva contratto vincoli d'amicizia nel Campo di San Pelagio. D'Annunzio, che non aveva mai conseguito il brevetto di volo, sebbene a guerra finita il suo stato di servizio lo assegnasse «di diritto alla generazione degli 'assi'»,<sup>14</sup> aveva pensato di prendere parte alla crociera sportiva a tappe, ma, successivamente, aveva dovuto abbandonare tale proposito perché impegnato nell'impresa fiumana.

L'idea della trasvolata venne concepita come parte integrante dei festeggiamenti per la vittoria della Prima Guerra Mondiale e, nell'immaginario dannunziano, avrebbe dovuto unire due Nazioni, l'Italia ed il Giappone, che avevano combattuto come alleate e suggellare un'antica amicizia. Non a caso l'impresa venne propagandata in Italia da d'Annunzio e, in ambiente nipponico, dal poeta giapponese Harukichi Shimoi, anglista, traduttore e dantista, che insegnava presso l'Università Orientale di Napoli e che, nel 1918, si era arruolato come volontario nell'esercito italiano,<sup>15</sup> acquistando una fama leggendaria tra gli Arditi.<sup>16</sup> Tenendo fede al suo proposito di esprimere le «sensazioni vere» e non le «spiegazioni astratte» della guerra,<sup>17</sup> Shimoi si era guadagnato anche l'amicizia di d'Annunzio al quale aveva proposto «l'itinerario meraviglioso»<sup>18</sup> del raid per un «migliore avvenire dei popoli».<sup>19</sup>

Un'importante testimonianza letteraria della genesi del progetto pionieristico del raid è costituita da *L'ala d'Italia è liberata* che d'Annunzio pronunciò agli aviatori nel campo di Centocelle il 9 luglio

<sup>10</sup> A. FERRARIN, *Il mio volo Roma-Tokio*, Torino, Stabilimento Grafico A. Avezzano, s.d. [n.d.r. 1921], 70.

<sup>11</sup> CASTIGLIONI, *Raid aereo Roma-Tokio*, «L'ala d'Italia», IV (1925), 5, 141-146.

<sup>12</sup> Cfr. Tav. 2, manifesto pubblicitario della *Vacuum Oil & Co.*, sponsor del raid Roma-Tokyo.

<sup>13</sup> O. FERRANTE, *Le imprese dell'aviazione italiana – Le missioni all'estero, tra guerra e pace, nei primi venti anni del secolo passato*, «Informazioni della Difesa», (2007), 5, 50-54.

<sup>14</sup> RAIMONDI, *Gabriele d'Annunzio*, 34.

<sup>15</sup> FERRANTE, *Da Roma a Tokio... per una trasvolata memorabile*, «Rivista Aeronautica», (2010), 2, 98-104.

<sup>16</sup> H. SHIMOI, *Un samurai a Fiume*, a cura di G.A. Pautasso, Sesto San Giovanni, Oak Editrice, 2019, 43.

<sup>17</sup> Ivi, 148.

<sup>18</sup> D'ANNUNZIO, *Al poeta giapponese Harukichi Shimoi*, in SHIMOI, *Un samurai a Fiume*, 142.

<sup>19</sup> SHIMOI, *Un samurai a Fiume*, 50. Pautasso riferisce la testimonianza di Arturo Ferrarin, per cui cfr. anche A. FERRARIN, *Quarant'anni dopo*, «Sapere», 15 dicembre 1940, 347.

1919.<sup>20</sup> Nel celebre *Discorso* viene dichiarata la grande ammirazione del poeta per il Capitano Gordesco che, di lì a poco, sarebbe stato chiamato a comandare una squadriglia di cinque *S.V.A. 9* nel raid Roma-Tokyo. Lasciato il fronte,<sup>21</sup> dove aveva comandato l'VIII Gruppo squadriglie formato a sostegno delle battaglie dell'Isonzo, Gordesco era stato assegnato alla Scuola di Acrobazia di Furbara e qui «elegantissimamente» istruiva «i giocolieri dell'aria».<sup>22</sup>

Il *Discorso* dannunziano è un'esaltazione dei nuovi cavalieri dell'aria, gli unici combattenti che, con ingenuità fanciullesca, trovano adiacenze attive tra la vita e il gioco, tra il rischio e la peripezia, e possono ancora vincere e morire per la gloria dell'Italia. La scelta di un linguaggio messianico esalta l'eccezionalità dell'impresa che non esclude la morte gloriosa e la trasumanazione nietzschiana dello spirito eroico «fatto divino» dalla sua pura «volontà di vittoria».<sup>23</sup> È il destino di Natale Palli, l'«eroe fanciullo»,<sup>24</sup> che aveva ascoltato dalle labbra del poeta la favola bella della rotta per l'Estremo Oriente. Andare a Tokyo «in dieci o dodici tappe»:<sup>25</sup> d'Annunzio aveva eccitato i piloti all'impresa con potenza affabulatoria e fantastica. «Gli occhi cesii di Natale Palli si illuminavano come se riflettessero lo splendore del Tai-Mahal»<sup>26</sup> e intanto l'aviatore valutava la potenza del motore, la «cicogna di fuoco»<sup>27</sup> che doveva condurli nella città imperiale, e ragionava sulle distanze da coprire in volo in un'unica giornata, con soste intermedie per riempire i serbatoi, da Calcutta a Mandalay, da Mandalay ad Hanoi. La morte del pilota, confida d'Annunzio a Shimoi, fa svanire in lui l'«illusione di giovinezza», nutrita dai suoi «giovani fratelli» d'armi.<sup>28</sup> Polemico, in tempo di pace come in tempo di guerra, nei confronti delle gerarchie militari, il Vate contrappone ai «capi, vecchi stanchi, nemici mal dissimulati del volo e dei volatori» il giovane corpo della nostra aviazione. Le suggestioni futuriste, già riflesse nel romanzo *Forse che sì forse che no* e più da presso l'aeropittura ecletticamente ibridata con il classicismo di «Novecento» e di «Valori Plastici», lo portavano a considerare i «conquistatori aquilei» come nuove entità teriomorfe in cui l'uomo e il velivolo si fondono in «una sola forza veloce». È il profilo di Locatelli, rimembrato sulla «larga pista di cemento abbagliante» del campo di volo:

[...] la macchina sottile, le ali brevi, la porpora e l'oro dell'insegna di San Marco su i fianchi inflessi della fusoliera; e quel viso di giovane tiranno lombardo del Quattrocento, costruito alla maniera di Jacopo de' Bardi, chiuso nel coppo di cuoio bruno; e quel giovane torso, d'un vigore incomparabile temprato in mille ascensioni alpine, stretto nella casacca di pelle nera e nelle cinghie dell'imbraga che dalla vita gli riescivano alle spalle come vincoli d'Icaro atti a legare il fato dell'uomo duro alla sorte dell'ala fragile.<sup>29</sup>

Le corrispondenze ossimoriche tra l'uomo e la materia definiscono nel cammeo dannunziano lo stile dell'industria italiana e di una *tèchne* consumata che dà rilievo formale alla forza e alla sua

<sup>20</sup> Cfr. qui nota 1.

<sup>21</sup> Il Capitano Mario Ugo Gordesco aveva lasciato il fronte il 13 giugno 1918 e, in qualità di Capo Pilota Istruttore, era stato assegnato alla Scuola di Acrobazia di Furbara. Muore con il suo pilota, il Tenente Giuseppe Grassa, il 13 aprile 1920 sul campo di Bushir, all'epoca controllato dagli Inglesi, durante l'11ª tappa, Bushir-Bandar Abbas (Iran), nel più grave incidente del raid Roma-Tokyo.

<sup>22</sup> D'ANNUNZIO, *L'ala d'Italia è liberata – IX luglio MCMXIX*, 91.

<sup>23</sup> Ivi, 101.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> Ivi, 99.

<sup>26</sup> Ivi, 100.

<sup>27</sup> D'ANNUNZIO, *Al poeta giapponese Harukici Scimoi*, 142.

<sup>28</sup> *Ibidem*.

<sup>29</sup> D'ANNUNZIO, *La Pentecoste d'Italia – VIII giugno MCMXIX*, in *Prose di ricerca*, a cura di E. Bianchetti, I, Milano, Mondadori, 1966, 915-922: 916.

destinazione. Nella struttura tripartita del *Discorso agli Aviatori in Centocelle*, d'Annunzio passa rapidamente dal peana di guerra, che restituisce dignità e valore all'arma aerea avvizzita per la lunga inazione durante la quale era rimasta prigioniera e irrisa come la vecchia aquila di Guido Keller, all'esaltazione dell'industria aeronautica italiana che coincide con la sublimazione del divismo del poeta alato attraverso la rievocazione delle sue più note imprese: il volo su Vienna con il «grazioso» *S.V.A. 5* Ansaldo; l'impresa del Cattaro e i bombardamenti diurni e notturni di Pola con il Caproni; la beffa di Pola con il *S.I.A. 9 B*,<sup>30</sup> che montava motori FIAT. Né va taciuto l'acume strategico di d'Annunzio, comandante della Prima Squadriglia Navale S.A., capace di suggerire ai costruttori soluzioni tecniche per gli idrovolanti dell'ala marina.

Ultima, ma non meno importante, lassa della partitura del *Discorso dannunziano*, è la dichiarazione programmatica della ricerca di una spiritualità nuova, espressione della volontà di un decentramento culturale rispetto all'«Occidente degenerare» che di giorno in giorno «si sterilisce, e s'infetta e si disonora in ostinate ingiustizie e in ostinate servitù». Il volo verso l'Oriente avrà un carattere iniziatico come iniziatiche erano state, in guerra, le danze dei piloti attorno agli apparecchi «prima di andare verso l'inferno delle batterie e dei proiettori». Sarà conquista spirituale di un nuovo ascetismo lungamente preparato con rigore marziale nei campi di volo.<sup>31</sup>

Tra la fine di gennaio e gli inizi di febbraio del 1920 si concretizza il progetto dannunziano e dall'aeroporto Centocelle di Roma partono quattro Caproni che, rivelatisi inadatti a compiere lunghe tratte, dovettero presto ritirarsi dalla crociera.<sup>32</sup> Il 14 febbraio 1920 si avvia ufficialmente il raid aereo Roma-Tokyo, anche se nelle cronache sportive di un periodico molto seguito dell'epoca come «L'Illustrazione Italiana» l'inizio della crociera era stato già pubblicizzato a partire dal 18 gennaio di quello stesso anno.<sup>33</sup> I primi equipaggi a levarsi per la crociera sono quelli dei tenenti Arturo Ferrarin e Guido Masiero, aggiunti alla Squadriglia principale degli *S.V.A.* con funzione di staffetta. L'11 marzo 1920 decolla una squadriglia di cinque *S.V.A. 9* guidati da Gordesco. Gli eventi storici avevano fatto sì che la formazione Gordesco fosse diversa da quella immaginata da d'Annunzio,<sup>34</sup> ma non veniva tradita l'idea del Vate che nell'impresa voleva replicare il «folle volo» su Vienna, quando i prescelti avevano giurato su «l'anima e su l'onore» di tenere «la distanza prefissa».<sup>35</sup> Così Gordesco, nelle disposizioni di servizio,<sup>36</sup> aveva concepito un «raid di Squadriglia»<sup>37</sup> e, per raggiungere la meta, aveva fatto appello allo «spirito di cameratismo, di sacrificio personale, di

<sup>30</sup> Il 21 agosto 1918 l'ultima offensiva su Pola era stata portata da d'Annunzio con il tenente Alberto Barberis. Cfr. D'ANNUNZIO, *L'ala d'Italia è liberata – IX luglio MCMXIX*, 94.

<sup>31</sup> Ivi, 89.

<sup>32</sup> FERRANTE, *Da Roma a Tokio...*, 100.

<sup>33</sup> Cfr. reportage fotografico *L'inizio del Raid, Roma Tokio*, «L'Illustrazione Italiana», XLVII (1920), 3, 57.

<sup>34</sup> D'Annunzio aveva proposto i tenenti Eugenio Casagrande, Giannino Ancillotto, Francesco Ferrarin, Antonio Locatelli e Bruno Bilisco. Gli equipaggi partiti per Tokyo furono invece formati dal capitano Mario Ugo Gordesco, comandante della squadriglia, e dal tenente Giuseppe Grassa, pilota, dal capitano Ferruccio Ranza, pilota, e dal montatore Brigidi, dal tenente Amedeo Mecozzi, pilota, e dal tenente Bruno Bilisco, pilota di riserva, dal capitano Umberto Re, pilota, con a bordo il cineoperatore Bixio Alberini, dal tenente Ferruccio Marzari, pilota, e dal motorista Giuseppe Da Monte. Nelle *Norme disciplinari da osservarsi durante il viaggio*, dettate poco prima della partenza, Gordesco, tuttavia, aveva previsto una diversa formazione con gli equipaggi del capitano Gordesco e del capitano Re, dei tenenti Mecozzi e Bilisco, del capitano Ranza e del montatore nella pattuglia di testa e quelli del tenente Grassa con il cineoperatore e del tenente Marzari con il motorista nella pattuglia di coda. Cfr. FERRANTE, *Da Roma a Tokio...*, 99, e Battaglione scuole aviatori, Comando, *Norme disciplinari da osservarsi durante il viaggio*, in AUSAM, f. Aviatori della Prima guerra mondiale, b. 92.

<sup>35</sup> Cfr. D'ANNUNZIO, *Ai piloti della 'Serenissima' – IX agosto MCMXVIII-IX agosto MCMXIX*, in Id., *Il sudore di sangue*, a cura di A. Andreoli-E. Zanetti, Milano, A. Mondadori, 2013, 315-321. I prescelti erano stati Natale Palli, Antonio Locatelli, Gino Allegri, Aldo Finzi, Piero Massoni.

<sup>36</sup> Battaglione scuole aviatori, Comando, *Norme disciplinari da osservarsi durante il viaggio*, in AUSAM, f. Aviatori della Prima guerra mondiale, b. 92.

<sup>37</sup> *Ibidem*.

abnegazione» dei piloti.<sup>38</sup> In questa prospettiva ogni azione individuale in volo doveva essere sospesa, a partire da «qualunque esercizio di acrobazia»,<sup>39</sup> e la pattuglia doveva viaggiare serrata.<sup>40</sup>

«La Domenica del Corriere», il «Corriere sportivo» e la «Domenica dello Sport»,<sup>41</sup> fin dall'inizio della trasvolata, avevano seguito le avventure degli aviatori raccontandone con un certo esotismo le peripezie in terre lontane, non sempre pacificate, e contribuendo a creare nel Paese una mitografia del volo ed una nuova odeporea. «L'Illustrazione Italiana», concepita come la «Spiga» più alla moda dei fratelli Treves,<sup>42</sup> ne aveva fatto il racconto illustrato, pubblicando le più belle foto del raid. Il reportage sportivo della Roma-Tokyo, misto alla pubblicità delle fonderie Ansaldo, della SPA, Società Ligure – Piemontese Automobili – Torino, o dell'Isotta Fraschini, la vettura di gran lusso dell'epoca, dimostrava al mondo la potenza qualitativa della nostra industria e il valore dei nostri piloti come si era riproposto d'Annunzio.<sup>43</sup>

L'Italia non aveva legami coloniali con l'Oriente, ma vantava una supremazia culturale e una capacità di penetrazione ideologica per cui poteva assumere un ruolo decisivo nella risoluzione dei conflitti che agitavano il complesso scacchiere mediorientale, traendo profitti dall'apertura di nuove rotte commerciali e dalla conquista di nuovi mercati.<sup>44</sup> Nelle «Parole dell'accoglienza» pronunciate dal sindaco di Tokio Inagiro Tagiri quando, il 31 maggio 1920, giunsero a Tokyo gli *S.V.A.* di Masiero e Ferrarin, gli unici a portare a termine il raid, il «Gran Poeta d'Annunzio», alla stregua di un nuovo Dedalo è designato come ideatore dell'impresa da cui si attende «una più stretta fratellanza di scambi e di ideali».<sup>45</sup>

---

<sup>38</sup> *Ibidem.*

<sup>39</sup> *Ibidem.*

<sup>40</sup> *Ibidem.* Questa singolare modalità di volo permetteva al pilota costretto ad atterrare di essere avvistato e, se le condizioni del terreno lo permettevano, gli altri equipaggi, sarebbero scesi per riparare l'apparecchio in panne.

<sup>41</sup> Cfr. *Il raid Roma-Tokio*, «Corriere Sportivo», 22 agosto 1919 ed *Il raid Roma-Tokio. La partenza dell'Orseolo*, «La Domenica dello Sport», 15 ottobre 1919. Gli articoli danno notizia della partenza dal porto di Venezia del piroscalo Orseolo, utilizzato per trasportare il materiale necessario alle tappe del raid.

<sup>42</sup> La «Spiga» era la collana più famosa della casa editrice Treves di Milano.

<sup>43</sup> *L'inizio del 'Raid' Roma Tokio*, «L'Illustrazione Italiana» XLVII, 12-13 (1920), per la partenza da Roma dei cinque *S.V.A.*; cfr. «L'Illustrazione Italiana», XLVII, 14 (1920), 371 per l'atterraggio dei piloti Scavini e Bonalumi tra i Curdi del deserto siriano; cfr. *Uomini e cose del Giorno*, «L'Illustrazione Italiana», XLVII, 17 (1920), 461, per l'annuncio della morte di Grassa e Gordesco; *Il volo Roma-Tokio compiuto*, «L'Illustrazione Italiana», XLVII, 23 (1920).

<sup>44</sup> R. DE FELICE, *Il fascismo e l'Oriente*, Bologna, il Mulino, 1988.

<sup>45</sup> CASTIGLIONI, *Raid aereo Roma-Tokio*, 146.



### I piloti della Squadriglia partita per Tokio.

Tav. 1. I piloti del raid in una foto tratta dalla biografia commemorativa di Giuseppe Grassa pubblicata a Torino nel 1920 da Pierre La Pipe (alias Piero Nero) che, all'inizio del Novecento, aveva propagandato l'attività aviatoria in campo giornalistico e letterario. Da sinistra: ten. Giuseppe Grassa, cap. Umberto Re, cap. Mario Ugo Gordesco, cap. Ferruccio Ranza, ten. Bruno Bilisco, ten. Amedeo Mecozzi, ten. Ferruccio Marzari.



# Raid Roma-Tokio



I maestosi Triplani



I velocissimi "SVA"



I poderosi Biplani

== Gloria e vanto della Aeronautica Italiana. ==

== Partirono da Centocelle di Roma per l'Oriente. ==

== Ebbero a bordo per garanzia del perfetto funzionamento dei motori i

## Gargoyle Mobiloils

della  
VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.  
GENOVA

Tav. 2 – Manifesto pubblicitario del raid.



Tav. 3 – Gabriele d'Annunzio posa con i piloti del Campo di San Pelagio davanti al Caproni 2378 “Asso di Picche” (cfr. <https://ussaromodel.it/wp>).