



Società Italiana Aviazione Civile

ENTE NAZIONALE DI RICERCA SULLA DIPLOMAZIA AERONAUTICA

www.aviazionenazionale.com

Testo a cura di: **Barbara Rocchi e Davide Rocchi**



 Ambasciata d'Italia
Helsinki

 AERONAUTICA
MILITARE

 Città di Adria
Provincia di Rovigo
Regione Veneto


VOLO SESTO CALENDE 100
Centenario 1920-2020 -HELSINKI
COMITATO ORGANIZZATORE

"Il volo più lungo: Maddalena e Mattioli
alla conquista del Baltico."

Iniziativa commemorativa per i 100 anni
dell'impresa aerea di Umberto Maddalena

Ricostruzione storico-letteraria curata
dai dott. Barbara Rocchi e Davide Rocchi

IL VOLO PIÙ LUNGO: MADDALENA E MATTIOLI ALLA CONQUISTA DEL BALTICO

con il patrocinio di:



Ambasciata d'Italia
Helsinki



AERONAUTICA
MILITARE



Città di Adria
Provincia di Rovigo
Regione Veneto

Il volo più lungo: Maddalena e Mattioli alla conquista del Baltico

Il 2020 vede la nascita del Comitato Organizzativo per il Centenario del volo Sesto Calende–Helsinki (1920-2020) promosso dalla Società Italiana Aviazione Civile, con patrocinio dell’Aeronautica Militare Italiana, dell’Ambasciata d’Italia a Helsinki e del Comune di Adria. 100 anni fa il Ten. Col. Umberto Maddalena, assieme al giornalista Guido Mattioli, ai comandi del velivolo SIAI S.16, conquistò l’allora primato per il più lungo raid compiuto da idrovolanti volando da Sesto Calende a Helsinki, attraverso Svizzera, Germania, Paesi Bassi, Danimarca, Svezia e Lettonia. In tale occasione, i dott.ri Barbara e Davide Rocchi, si sono impegnati nell’elaborazione di una straordinaria opera di analisi storico–letteraria, “ *Il volo più lungo: Maddalena e Mattioli alla conquista del Baltico*”, che ci fa partecipare all’impresa dei due eroi attraverso la penna degli autori. Questo lavoro, del tutto inedito, ripercorre le tappe compiute da Umberto Maddalena nel suo viaggio attraverso l’Europa degli anni ’20, allorquando l’Italia godeva già di un alto primato d’eccellenza nel settore della produzione industriale aeronautica. Iniziavano gli anni d’oro per il nostro Tricolore. Anni dove il nome Italia era sinonimo di orgoglio ed eccellenza, fatto palesemente dimostrato dalle accoglienze che i protagonisti dell’impresa ricevono ad ogni loro atterraggio attraverso l’Europa.

L’opera storico–letteraria di Barbara e Davide Rocchi, inizialmente suddivisa in 5 parti e pubblicate in altrettanti appuntamenti, hanno interessato tutta la primavera 2020. Iniziata il 1° Aprile con la prima pubblicazione, si è conclusa il 15 Giugno con la quinta ed ultima parte di questo affascinante percorso volto a far riemergere questo episodio dalle nebbie della storia. La conclusione dell’opera segna l’inizio di una serie di iniziative, connesse all’opera letteraria, all’interno del contesto delle celebrazioni per il Centenario in Italia e in Finlandia. Le iniziative prevedono la presentazione e consegna del testo de “*Il volo più lungo*” su pergamena, alle autorità politiche, diplomatiche e militari in Italia e Finlandia. In Italia, sono previsti una serie di appuntamenti nella Città di Bottrighe – luogo natale di Umberto Maddalena, non appena l’attuale situazione epidemiologica lo consentirà. Doverosi sono i ringraziamenti all’Ambasciata d’Italia a Helsinki e al Sindaco della Città di Adria, Omar Barbierato, per la dedizione nel dare lustro all’immagine di Umberto Maddalena e per l’intensa azione di divulgazione della nostra iniziativa attraverso la stampa.

Sempre nel contesto delle iniziative previste in occasione del Centenario dell’impresa di Umberto Maddalena e Guido Mattioli, la Società Italiana Aviazione Civile supporta, in qualità di unico Sponsor italiano, il progetto finlandese “ *Alppilentäjät – dokumenttielokuva 2020* “. Trattasi di un minuzioso lavoro di ricostruzione storica, attraverso la realizzazione di un documentario audiovisivo, sull’incidente aereo dei piloti finlandesi Väinö Mikkola, Carl–Erik Leijer, Äly Durchman ed il motorista italiano Carlo Riva sulle Alpi svizzere mentre volavano, a bordo di due idrovolanti SIAI S.9, da Sesto Calende a Helsinki in un percorso parallelo a quello di Maddalena. Il destino fece incontrare i due italiani e l’equipaggio finlandese alla vigilia dei rispettivi voli, cementando in poche ore, all’insegna del coraggio e del pionierismo aviatorio, un sentimento di sincera amicizia. Ricorrendo, in contemporanea, anche il centenario del volo senza ritorno dei tre ufficiali finlandesi e del motorista italiano, è avviata la sponsorizzazione del progetto *Alppilentäjät* per riportare alla luce questo importante avvenimento e, anche, l’immagine del nostro eroe italiano, Carlo Riva, ingiustamente dimenticati dalla storia. In Italia ci sono tantissimi amanti e cultori della storia che credono, ancora, in determinati valori e la Società Italiana Aviazione Civile vuole portarne la testimonianza per tramandarla ai posteri.

Lorenzo Virginio Teucci

con il patrocinio di:



Ambasciata d’Italia
Helsinki



AERONAUTICA
MILITARE



Città di Adria
Provincia di Rovigo
Regione Veneto

attività sponsorizzate:



ALPPILENTÄJÄT
DOKUMENTTILOKUVA 2020

ente promotore:



Società Italiana Aviazione Civile
ENTE NAZIONALE DI RICERCA SULLA DIPLOMAZIA AERONAUTICA
www.aviazione nazionale.com

Il volo più lungo: Maddalena e Mattioli alla conquista del Baltico

È noto come l'Italia sia stata protagonista assoluta dell'epopea aviatoria internazionale. Molti sono i personaggi, e le loro gesta, che l'hanno resa degna di essere celebrata. Purtroppo su alcuni di essi il tempo rischia di stendere l'ingiusta patina dell'oblio; fino a che qualcuno non si impegni a dissolverla. Da qui nasce il nostro piccolo contributo: ricordare l'impresa che, nel 1920, vide protagonisti Umberto Maddalena e Guido Mattioli: il volo più lungo in idrovolante (oltre 6000 km), da Sesto Calende alla Svezia, incluso il giro del Baltico.

Sono anni difficili per l'Italia, vincitrice nella Grande Guerra ma alle prese con una crisi politico- economica dalla soluzione ardua. L'aviazione è il futuro che entra nel presente tanto che staccare le ali da terra porta a riunire nello stesso *Gruppo Parlamentare Aeronautico* (1919 – 1920) deputati fascisti, nazionalisti, socialisti riformisti (dopo un volo a Centocelle lo storico leader socialista Filippo Turati esalterà la bellezza e l'importanza del volo) e, perfino, alcuni massimalisti. In prima linea troviamo industrie come la *S.I.A.I. (Società Idrovolanti Alta Italia)* e amministratori come Luigi Capè, capaci di fondere due tra le più alte virtù italiane: sofferenza contadina e genialità artigianale.

Nato a Bottrighe (Rovigo) nel 1894, Maddalena è un eroe della Prima Guerra Mondiale: un passato glorioso nella Marina, poi asso aviatorio ammirato dai britannici, sperimentatore di tutti i nuovi apparecchi *S.I.A.I.*, prenderà parte alla prima crociera atlantica del 1931. Mattioli è toscano (anche lui classe 1894, Castel San Nicolò, Arezzo), unisce al talento della penna l'ardimento dell'aria: nel 1917 conosce a Brindisi Maddalena e da lì nasce un sodalizio indistruttibile. Nello stesso anno, Mattioli fonda a Roma *L'Aviazione*, settimanale della navigazione aerea, organo dell'industria e degli aviatori italiani. Orgoglio personale e interessi economici globali, dunque, camminano insieme.

Dopo la gara di Monaco per idrovolanti (crociera Monaco – Ajaccio e ritorno), nell'estate 1920 la compagnia svedese *Svenska Luftrafik* ha già ordinato alcuni *S. 16 S.I.A.I.*, apparecchi civili da impiegare nelle linee interne del Mar Baltico. La *S.* che sigilla il nome di questi prodigi della tecnica sta per *Savoia*, poiché dal 1915 l'*Anonima Costruzioni Aeronautiche Savoia*, fondata due anni prima da Domenico Santoni, si è evoluta nella nostra *S.I.A.I.*

Il modello *S. 16* è un biplano a 5 posti, con motore *FIAT A. 12 bis*, serie 9.000, elica a 4 pale: rispetto al precedente *S. 13*, questo può essere utilizzato sia per trasporto postale sia per quello di passeggeri. La concorrenza anglo – francese è forte e temibile. In questo clima ormai da guerra commerciale nasce l'idea del volo verso la Svezia. Se Maddalena è il pilota perfetto, non può che essere Mattioli l'Omero che ne esalterà le gesta, pur se dovrà collaborare attivamente come motorista.

La base operativa per la partenza è l'idroscalo Sant'Anna presso Sesto Calende (Varese), rampa di lancio della *S.I.A.I.* Il caso vuole che nell'albergo in cui alloggia Mattioli vi sia una missione finlandese, composta dal maggiore Mikkola, il tenente Durchman e il tenente Leijer: si trovano lì per prendere in consegna due *S. 9*, già acquistati. Subito s'instaura una sincera convivialità, sancita da libagioni abbondanti di *Bénédictine*. I finlandesi sarebbero partiti per Berlino, seguendo una rotta diversa.

Intanto si approntano i bagagli per la partenza, di cui fanno parte una macchina da scrivere per Mattioli e due bottiglie che serviranno per un brindisi al San Gottardo, massiccio il cui superamento genera inquietudine: mancano, infatti, le segnalazioni meteo... Il motto stampato da Maddalena sull'apparecchio è *Comme vène vène*, copia di quello del conte Eugenio Casagrande di Villaviera, altro aviatore su idrovolante ed eroe di guerra, partecipante all'impresa di Fiume.

☪ ☪ ☪

È l'alba di un giorno di settembre del 1920, una brezza quasi autunnale fa sentire la vicinanza delle montagne. Tutto è pronto per il decollo dall'idroscalo di Sant'Anna e, senza salutare Sesto Calende, i due puntano diritto verso le Alpi. Sorvolano la sponda lombarda del Lago Maggiore e Luino: il temuto San Gottardo viene superato con lancio del vino, brindisi più che mai meritato visto che, per la prima volta, un idrovolante supera quel Passo. Non c'è neppure il tempo per godersi il primato che si palesa il primo inconveniente: l'elica resta in croce, tuttavia la proverbiale freddezza di Maddalena consente un ammaraggio di fortuna ad Aarau – Svizzera, cantone Argovia – sul fiume Aar. Il problema riguarda le serpentine del serbatoio, che hanno fatto esaurire la benzina. Giungono le autorità svizzere che lamentano la mancanza del permesso di atterraggio: la questione viene demandata ad altri uffici, per questo i nostri ricevono soltanto 50 litri di carburante. Quanto basta per arrivare a Zurigo.

con il patrocinio di:



Ambasciata d'Italia
Helsinki



AERONAUTICA
MILITARE



Città di Adria
Provincia di Rovigo
Regione Veneto

attività sponsorizzate:



ALPPILENTÄJÄT
DOKUMENTTILOKIVA 2020

ente promotore:



Società Italiana Aviazione Civile
ENTE NAZIONALE DI RICERCA SULLA DIPLOMAZIA AERONAUTICA
www.aviazionenazionale.com

L'accoglienza non è entusiastica, i loro passaporti vengono ritirati dalla polizia nell'assenza del console italiano. La sorte gli è però favorevole: il direttore della compagnia di volo *Ad Astra Aero* Walter Mittelholzer, il cui memoriale oggi troneggia nell'aeroporto zurighese, padre spirituale della futura *Swiss Air*, provvede al rifornimento dell'apparecchio. La mattina seguente i passaporti non arrivano, nonostante una lettera di Mattioli al direttore della polizia: lo pregano, dunque, di spedire i documenti alla Legazione dell'Aja. Non sono uomini tagliati per le lunghe attese, decidono quindi di fuggire nonostante il piantonamento degli agenti svizzeri. La scusa adatta: provare il motore *FIAT* che, ora, non tradisce. Così i due si involano di nuovo.

Basilea, Strasburgo, la Foresta Nera: tutto scorre secondo il piano, finché ancora una volta la benzina termina. Giunti vicino a Colonia, sono costretti ad un nuovo ammaraggio, stavolta sul Reno, con un inusuale incidente di traffico provocato da un battello a vapore. Una delle sue ruote incastra l'idrovolante, un motoscafo inglese li soccorre e, fortunatamente, i danni all'ala superiore sono minimi. I segni della Grande Guerra appaiono davanti ai loro occhi, con la presenza di reparti senegalesi tra le truppe francesi: è la nuova geografia politica imposta da Versailles. Gli italiani ricevono un'accoglienza e un'ospitalità cordialissime dagli ufficiali di Sua Maestà britannica e, anche, una monumentale scorta di circa 100 litri di benzina. Questi sono stivati nelle lattine da un gallone (equivalente a 4,5 litri circa). Immagini il viaggiatore abituale dei nostri tempi, che sobbalza alla minima turbolenza, cosa significasse volare con a bordo più di 20 contenitori infiammabili nel 1920...

Dal cielo si dipingono i foschi paesaggi di Dusseldorf, Essen (con le ciminiere delle acciaierie *Krupp*); i temporali rendono impervio il tragitto, tuttavia la biforcazione del Reno e i primi mulini a vento annunciano l'ingresso in Olanda. La bruma è in agguato e Maddalena procede "a lume di naso", come lui stesso amava dire. L'altimetria consente di tirare il respiro e, ancora una volta, la grande storia si intreccia con la nostra impresa. L'isola di Wieringen, a cui Maddalena indirizza un bacio, vicina all'idroscalo di Mok, ospita l'esule Guglielmo di Prussia, ultimo *Kronprinz*. L'idrovolante ammara presso la base navale di Den Helder, tra il Mare del Nord e lo *Zuidersee*; a dispetto dell'etimologia di tale luogo (*Helder* sta per *Porta dell'inferno*, per le navi nemiche delle Province Unite), questo si rivela una sosta dolce per i nostri eroi.

Un altro amico di vecchia data di Maddalena, il comandante Baker, li accoglie e li porta con il suo apparecchio *Brandenburg* a caccia dei passaporti: Amsterdam, Rotterdam, L'Aja ma di essi non vi è traccia. Da buon fumatore accanito, Maddalena acquista cento fiorini di sigarette *Abdullah n. 16* (la stessa marca che deliziava D'Annunzio, poeta aviatore) e sigari per il padre, dottore chirurgo; le donne che incontrano, pur belle ed eleganti, non turbano Maddalena, innamorato com'è della sua futura moglie. Prima di lasciare i Paesi Bassi, Mattioli prova lo scoop giornalistico della vita: farsi ricevere, a Wieringen, dal *Kronprinz*, ma non è possibile. La delusione del cronista di razza viene mitigata dagli articoli che il prestigioso quotidiano olandese *De Telegraaf* dedica a Maddalena e Mattioli, corredandoli di fotografie.

La molla che accelera la ripartenza scatta all'arrivo della notizia tristissima della morte dei tre amici finlandesi che, sulle orme dei nostri, tornavano in patria: Mikkola è precipitato sul Gottardo, l'altro idrovolante nel lago di Zurigo. Il ricordo di essi li accompagna e sarebbero arrivati presto l'occasione e il modo per rendere il degno omaggio a quei valorosi fratelli aviatori.

☪ ☪ ☪

Lasciati i Paesi Bassi, i due nostri si riportano sui cieli tedeschi, corroborati da una colazione spartana a base di cioccolato e biscotti; sorvolano l'*Ostfriesland* e osservano le basi idroaviatorie tedesche di Borkum e Norderney, nonché quattro hangar di *Zeppelin*. Di nuovo l'eredità del primo conflitto mondiale emerge, stavolta dai fondali limacciosi del Mare del Nord che custodiscono i relitti e i defunti della Battaglia dello Jutland: ora i britannici smantellano gli aerei e i cannoni teutonici che tanto timore gli avevano procurato. Appare la riva sinistra del canale di Kiel, diventata danese dopo Versailles: Mattioli verga alcune considerazioni amare sulla sorte di Fiume, governata da D'Annunzio ma al centro di un caso internazionale.

La coppia ammara a Langeland per un doveroso rifornimento. Quasi presago, giunge un albergatore di stazza imponente dal borgo di Bangcop: olio e benzina sono assicurati. La notte il velivolo viene sorvegliato da un marinaio danese, che si guadagna così un passaggio per Copenaghen, dove la moglie è ricoverata in ospedale. Il giorno seguente il decollo non è dei più tranquilli: il motore è capriccioso e Maddalena, come è solito fare in tali circostanze, litiga con l'apparecchio, mentre il passeggero danese appare quasi pentito della scelta, sospeso tra meraviglia e paura. Il metodo di Maddalena funziona e, in poco più di un'ora, il *S.I.A.I. S. 16* saluta Copenaghen. Sono il tricolore sventolante e il tripudio degli equipaggi delle navi scuola italiane *Flavio Gioia* e *Ferruccio* ad accogliere gli idroaviatori nella capitale. L'idroscalo dell'isola di Amager ha un aspetto ospitale, lo stesso non si può dire della patria burocrazia: nessuna traccia dei passaporti e della nostra Legazione.

con il patrocinio di:



Ambasciata d'Italia
Helsinki



AERONAUTICA
MILITARE



Città di Adria
Provincia di Rovigo
Regione Veneto

attività sponsorizzate:



ALPPILENTÖAJÄT
DOKUMENTTILOKIVA 2020

ente promotore:



Società Italiana Aviazione Civile
ENTE NAZIONALE DI RICERCA SULLA DIPLOMAZIA AERONAUTICA
www.aviazione nazionale.com

La presenza di alti ufficiali danesi risolve il morale, subito seguita dalla richiesta di visita da parte della redazione del giornale *Politiken*. La sera stessa Mattioli e Maddalena sono lì ricevuti e il giorno dopo è pubblicato un articolo dettagliato, corredato da fotografie. Il quotidiano guarda a sinistra ed esalta la missione affratellatrice e universale dell'aviazione; ciò sposta un poco oltre la naturale sede le simpatie dei nostri aviatori. Resta un'impressione piacevolissima di viva simpatia e comunione di spiriti.

Purtroppo questi sentimenti non si materializzano presso la nostra Legazione; serve una sfuriata epica, pilotata dalla fermezza e dal temperamento di Maddalena: in cinque minuti arrivano i passaporti. Una luce arriva dal contatto con il conte Manfredi Gravina di Ramacca, addetto militare ed aeronautico inviato a Stoccolma nell'aprile 1919, dal Ministro degli Esteri Sonnino. Davanti a questa figura di intrepido e valente servitore dello Stato non inutile appare dare un cenno della sua opera nel Baltico, di cui un'analisi accurata è presente nel documentatissimo saggio di Andrea Rizzi *Le Relazioni Italo - Finlandesi nella documentazione del Ministero degli Affari Esteri italiano e nel Memoriale di Attilio Tamaro (1929 - 1935)* del 2016. Si deve a Gravina se a Roma si inizia a comprendere la geopolitica complessa dell'area baltica, inserendo la nostra nazione nella competizione commerciale per la vendita di prodotti militari e civili (Rizzi esamina, per esempio, il caso della FIAT e delle già evidenti difficoltà di consegna delle nostre autovetture).

La serata danese viene allietata da una bottiglia d'annata di vino del Reno: felice connubio tra l'acqua dolce e quella salata. L'indomani i corpi dei piloti portano il segno delle incursioni notturne delle terribili zanzare dell'Amager; ricordo spiacevole della località che aveva accolto una colonia olandese, dalla quale era poi sorta Copenaghen. Maddalena perde le staffe scoprendo che il nascondiglio delle sigarette a bordo del velivolo non le ha protette dall'acqua, al contrario dei sigari. La sua rabbia si indirizza positivamente verso la sfida che nasce dal dibattito tecnico con un pilota tedesco sulle qualità degli idrovolanti. Questi riteneva impossibile il decollo con il vento che spirava furioso. Maddalena lo sfida esclamando: "Ora gliela facciamo vedere noi!". Mattioli preferirebbe temporeggiare fino al giorno seguente, ma il comandante gli ordina di salire a bordo. La partenza è effettuata con successo, il buonumore ritorna, adesso la Svezia li attende.

Ci piace immaginare – non ne siamo infatti certi – che l'idrovolante italiano abbia sorvolato Rungsted e la casa, all'epoca deserta, di Karen Blixen, la scrittrice delle atmosfere delle luci d'inverno e dei cieli nordici nei quali spesso il vento, respiro nitido dell'Artide, giunge sulle ali del mattino. Nel 1920 la baronessa si trovava in Africa, dove avrebbe vissuto una relazione profonda con Denys Finch Hatton, aristocratico inglese, legato a Maddalena da un curioso destino: entrambi moriranno in un incidente aviatorio, nello stesso anno (1931), a poco più di due mesi di distanza l'uno dall'altro.

I nostri lasciano a destra Malmö, circa due ore e mezzo li separano da Göteborg; il paesaggio nordico con i suoi fiordi caratteristici infonde serenità all'equipaggio. Vengono alla memoria alcuni versi del pietroburghese Iosif Brodskij:

*In questi piatti paesi quello che difende
dal falso il cuore è che in nessun luogo ci si può celare e si vede
più lontano. Soltanto per il suono è ostacolo:
l'occhio non si lamenta per l'assenza di eco.*

Lo spirito inquieto di Maddalena vola già oltre, sogna la Norvegia e il Mare di Barents, forse presagendo quello che si sarebbe concretizzato nel giugno 1928, quando localizzerà con un *Savoia-Marchetti S. 55* i superstiti del disastro che aveva colpito il dirigibile *Italia*, guidato da Umberto Nobile. Per adesso è il motore del *S.I.A.I. S. 16* a far sentire la sua voce sui cieli di Göteborg.

L'accoglienza festosa dopo il volo sulla città non sorprende: Maddalena è noto per la visita compiuta nel 1919, insieme ai tenenti di Robilant e Longo, e al maresciallo Minciotti. Il viaggio mirava ad attrarre le autorità militari svedesi quali potenziali clienti dell'industria aeronautica italiana. Per suscitare la migliore impressione erano giunti in terra scandinava due esempi delle nostre aziende leader, presentati dal nostro addetto Gravina al capitano svedese Lübeck: un idrovolante *Macchi M. 8*, monoposto, motore *Franco Tosi* 180 hp e un *Savoia S. 13*, biposto, motore *Isotta-Fraschini V6* 250 hp. Se il primo terminerà il suo impiego nel 1921, in virtù di un motore poco affidabile, sorte migliore spetterà al secondo: altri tre *S. 13* si trasferiranno in Svezia, tuttavia un incendio ne pregiudicherà per sempre l'operatività.

Come ormai da meritata consuetudine, interviste e fotografie piovono su di loro. È doveroso riportare le parole di Maddalena a Mattioli: "E non credere che la nostra impresa sia poi tanto stupida. Come sai abbiamo già compiuto uno dei più grandi voli [...] in idrovolante e come tuo comandante ti faccio un encomio." Arriva finalmente, da Stoccolma, un segno dalle autorità

con il patrocinio di:



Ambasciata d'Italia
Helsinki



AERONAUTICA
MILITARE



Città di Adria
Provincia di Rovigo
Regione Veneto

attività sponsorizzate:



ALPPILENTÄJÄT
DOKUMENTILOKUIVA 2020

ente promotore:



Società Italiana Aviazione Civile
ENTE NAZIONALE DI RICERCA SULLA DIPLOMAZIA AERONAUTICA
www.aviazionenazionale.com

italiane: il telegramma di congratulazioni del Ministro Giuseppe Colli di Felizzano, nonché una telefonata, questa attesa, dall'amico Gravina. La mattina dopo si parte verso Stoccolma, seguendo il canale navigabile e sorvolando due laghi, il Vänern (terzo in Europa per superficie) e il Vättern. Sono i luoghi di Selma Lagerlöf, prima donna vincitrice nel 1909 del Nobel per la letteratura; tocca ai nostri eroi seguire la rotta del viaggio meraviglioso di Nils Holgersson, non sulla groppa di un'oca ma sulle ali metalliche del S.I.A.I. S. 16.

Alla vista di Stoccolma, "chiara e splendida", Mattioli prova una sensazione di felicità suprema, lancia mazzi di fiori in nome del console di Göteborg, l'idroscalo civile della *Svenska Lufttrafik* non delude e l'ammarraggio è impeccabile.

☪ ☪ ☪

L'arrivo a Stoccolma è subito allietato da un'accoglienza mai ricevuta prima da parte di Casa Italia: l'ambasciatore Colli di Felizzano, il segretario Sapuppo e il vecchio amico Gravina sono prodighi di elogi. Non da meno si dimostra l'eco che la stampa svedese concede all'impresa, sospinta dalla presenza prestigiosa del capo dell'aviazione svedese Lybec. I due principali quotidiani, lo *Svenska Dagbladet*, di orientamento conservatore, e il *Dagens Niheter* regalano ampio spazio al volo dei due italiani. Va rilevato che, nel 1919, il numero dei giornali svedesi aveva toccato quota 235: questi uscivano in edicola almeno due volte la settimana; in aggiunta, vi erano 23 nuove pubblicazioni settimanali (cfr. K. E. Gustafson and P. Rydén, *A History of the Press in Sweden*, Göteborg, Nordicom, 2010, pag. 179). Di sicuro, l'abbondante presenza naturale di cellulosa incoraggiava tali imprese editoriali. Mattioli pranza con il signor Helmer Key (1864–1939), direttore dello *Svenska Dagbladet*, il quale è pure un appassionato della nostra letteratura, tanto da avere sul suo curriculum una dissertazione su Alessandro Manzoni. Key condivide l'entusiasmo di Mattioli circa le potenzialità dei nuovi strumenti aviatori.

Proprio quando il viaggio sembrava concluso, con l'acquisto dell'apparecchio da parte della *Svenska Lufttrafikbolaget*, una pazzia idea viene palesata davanti a Maddalena: compiere il tour del Baltico, toccando Helsingfors (Helsinki), Reval (Tallinn) e Riga. Lo scopo è commerciale: la *Svenska* premeva per dimostrare la fattibilità dei servizi postali e merci, via aerea, da espletare in sole 24 ore, sfruttando le famose "notte bianche" del Nord Europa. L'impresa era arduissima: nessuno vi era riuscito prima, addirittura un aviatore svedese risultava ancora disperso. La sfida attrae Maddalena, che scalpita per celebrare le proprie nozze, ma per adesso è sposato soltanto al cielo e la futura consorte deve essere paziente. Terzo compagno degli italiani è un ex ufficiale della marina russa.

Il decollo è positivo, si punta verso le isole Åland, attraverso il canale di Furusund. Il mare si ingrossa, il vento cresce e la sola carta nautica, larga 20 centimetri, viene spazzata via dalle mani di un esterrefatto Maddalena; come se non bastasse, il suo berretto cade nella pedaliera, Mattioli lo recupera ma, inavvertitamente, spegne il motore disattivando il magnete. Maddalena reagisce da par suo: prima rifila uno scapaccione al povero Mattioli, poi riattiva il contatto, infine, rimesso al suo posto l'amico, ironizza sull'inopportunità di un ammaraggio in tali condizioni. Alla oramai nota tempra del veneto fa da contraltare l'inerzia del russo, che non pare essere di aiuto. L'ammarraggio avviene presso un laghetto, la cui superficie è costellata da piccoli coni; una robusta corda di circa 50 metri garantisce la sicurezza dell'approdo: i due credono di aver sbagliato rotta e di essere nei pressi di Riga.

In effetti, Maddalena aveva scambiato l'isola di Gotland per l'Estonia: quel luogo aveva dato origine al popolo dei Goti, che, come noto, ebbe un ruolo di primo piano nei secoli altomedievali nell'Europa dei regni romano – barbarici. È il russo che offre la spiegazione di tale errore: presso le isole Åland esistono delle masse magnetiche sottomarine, capaci di far impazzire le bussole dei mezzi aeronavali. Una ripartenza audace permette ai nostri di raggiungere la costa lettone, presso il fiume Gauja (noto allora come Aa), affluente della Daugava (Dvina occidentale); fronteggiato con successo un principio di incendio al carburatore dell'A. 12 bis, la sosta avviene nei pressi di Riga, capitale del neonato stato lettone. I segni della guerra polacco – bolscevica del 1920 si manifestano nei reticolati che rendono ostico trovare un varco. Il passeggero russo fa da interprete con un poliziotto locale: la mattina seguente giunge presso l'albergo il comandante dell'aviazione lettone, informandoli che l'idrovolante sta già viaggiando, a rimorchio di un motoscafo, verso Riga. Maddalena e Mattioli sono trasportati dall'unica automobile della capitale (quella del presidente dell'Assemblea Costituente Jānis Čakste) lungo il fiume Gauja, carissimo al popolo lettone, tanto che sulle sue sponde adornate da betulle si è soliti festeggiare le ricorrenze familiari.

A Riga trovano un motorista esperto dei modelli *FIAT*, che sistema il carburatore (si trattava di un piccolo inconveniente). Maddalena ricambia la squisita ospitalità facendo volare gli ufficiali lettoni, i quali lodano la bontà del *Savoia* e rimpiangono di non avere fondi sufficienti per acquistarne alcuni esemplari e sostituire dei velivoli inglesi ormai fatiscenti. Va sottolineato,

con il patrocinio di:



Ambasciata d'Italia
Helsinki



AERONAUTICA
MILITARE



Città di Adria
Provincia di Rovigo
Regione Veneto

attività sponsorizzate:



ALPPILENTÖAJÄT
DOKUMENTTILOKUVIA 2020

ente promotore:



Società Italiana Aviazione Civile
ENTE NAZIONALE DI RICERCA SULLA DIPLOMAZIA AERONAUTICA
www.aviazione nazionale.com

ancora una volta, che la fama di questo raid era ben diffusa anche in Lettonia: si guardava a quel volo come a un'impresa memorabile. I rapporti Italia – Lettonia erano ottimi: sarà il governo Giolitti, con l'azione volitiva del ministro degli esteri Carlo Sforza, a dare un impulso fondamentale per l'ingresso del nuovo stato lettone nella Società delle Nazioni (1921).

Mattioli è cronista di razza e non si lascia sfuggire il soffio della storia che spira su Riga: sono in corso i colloqui della conferenza di pace polacco – bolscevica e, in quell'occasione, conosce Henryk Stein, meglio noto con il nome di Domski, il rappresentante bolscevico. Il contatto ha un'ottica commerciale: mostrare la bontà del *Savoia S. 16* per aprirgli le porte del mercato comunista russo. I nostri riescono nell'intento e, nel 1922, 30 idrovolanti *Savoia S. 1* (versione evoluta dell'*S. 16*) prendono la direzione dell'Unione Sovietica (si veda il fondamentale lavoro di David Burigana, *Armi e diplomazia*, del 2006); Domski cadrà vittima, nel 1937, delle famigerate purghe staliniane.

L'idrovolante, già leggendario, riparte: stavolta la meta è Reval, ossia Tallinn, capitale dell'Estonia: 80 km da Helsingfors, glorioso porto anseatico, dall'aspetto magnifico. L'idroscalo è imponente, accolgono i nostri alcuni aviatori estoni e il rappresentante del nostro ambasciatore Depretis. Si tratta del veneziano Giacomo Camillo De Carlo, vecchio sodale di Maddalena, eroe e medaglia d'oro della prima guerra mondiale, conosciuto come "la spia volante", dal titolo di un suo libro di memorie pubblicato a New York nel 1919. Si deve a De Carlo la creazione, nell'anno finale della Grande Guerra, della *Giovane Italia* – ricordate il motto stampato sul *Savoia S. 16?* – reparto segreto che aveva il compito di condurre informatori in borghese (in primis lo stesso De Carlo) oltre le linee nemiche, a bordo del biplano francese *Voisin III*.

Il barometro volge al peggio, De Carlo ricorda agli amici come, qualche anno prima, una corazzata russa fosse stata travolta e inghiottita nel Baltico, a soli 100 metri dalla costa. Inoltre, alcuni casi di peste a Reval sollecitano una partenza celere, cosa che accade dopo il pranzo ufficiale, nel quale Mattioli si spende ad esaltare le immense potenzialità, postali e civili, dei nostri apparecchi. Può ben definirsi un addetto aggiunto alle nostre legazioni di quell'area, insieme al valoroso Maddalena. Alle cinque del pomeriggio il *Savoia* si alza in volo, mentre il passeggero russo si è eclissato.

La meta è Helsingfors, Helsinki secondo l'idioma finlandese. Non deve meravigliare che Mattioli usi il toponimo svedese: come ha rilevato il dottor Rizzi nel suo studio (vedi fonti), la Svezia aveva governato la regione finlandese dal 1154 al 1809, l'indipendenza della Finlandia era giunta nel 1917 ma lo svedese rimaneva la lingua usata dalla minoranza diplomatica e militare, nonostante la nazione fosse ufficialmente bilingue.



Sono i colori del tramonto che segnano l'arrivo sul cielo di Helsinki. Idealmente nell'aria risuonano le ampie arcate sonore dell'opera *26 Finlandia* (1899) di Jean Sibelius, inno dell'irredentismo finlandese, incitante al riscatto dalla dominazione russa. Quel popolo è orgoglioso di aver raggiunto un obiettivo tanto agognato e i nostri aviatori hanno la coscienza di quanto il sentimento nazionale sia diffuso e coltivato a quelle latitudini. Subito il pensiero corre agli sfortunati finlandesi deceduti sulle Alpi; avevano volato insieme e tanto era bastato a farli diventare amici.

L'ammarraggio avviene all'idroscalo nell'isola di fronte alla capitale. Quasi con stupore, vedono una folla di aviatori locali segnati dal dolore dell'incidente alpino che aveva spezzato la vita a tre dei loro assi; forse ritengono responsabili gli italiani per consigli errati sulla navigazione, Mattioli scrive, invece, che loro non avevano ascoltato i suggerimenti di Maddalena e avevano seguito una rotta diversa, molto più insidiosa.

Väinö Mikkola, Äly Durchman, Carl-Erik Leijer e il motorista italiano Riva sono già eroi nelle menti e nei cuori di quei piloti. Come se non bastasse, aleggia il sospetto di un sabotaggio da parte degli operai di Sesto Calende, dato che quei velivoli avrebbero potuto essere impiegati contro i bolscevichi (cfr Andrea Rizzi, *op. cit.*, pag. 79). Il governo italiano condurrà un'inchiesta il cui risultato dissiperà i sospetti, tuttavia l'effetto nefasto di questa voce si concretizza nell'annullamento di contratti per oltre due milioni di lire, ordinazioni che passano nelle mani della concorrente tedesca Benz (è plausibile che tale interesse abbia contribuito alla propalazione di notizie false a mezzo stampa per danneggiare i tentativi di penetrazione italiana nell'area baltica).

I rapporti con la Finlandia restano comunque ottimi: si pensi che la Legazione di Finlandia a Roma, in data 7 settembre 1920, giorno dell'incidente di Mikkola, chiedeva al governo Giolitti il permesso di far addestrare in Italia i suoi allievi aviatori (cfr Andrea Rizzi, *op. cit.*, pag. 80). Cosa che accadrà senza ostacoli.

con il patrocinio di:



Ambasciata d'Italia
Helsinki



AERONAUTICA
MILITARE



Città di Adria
Provincia di Rovigo
Regione Veneto

attività sponsorizzate:



ALPPIENTÄJÄT
DOKUMENTTILOKIVA 2020

ente promotore:



Società Italiana Aviazione Civile
ENTE NAZIONALE DI RICERCA SULLA DIPLOMAZIA AERONAUTICA
www.aviazione nazionale.com

Il tragico episodio non turba in alcun modo l'accoglienza che viene tributata a Maddalena e a Mattioli: l'ambasciatore italiano Marchetti Ferrante e il console onorario Wainstein li ricevono e, la sera a cena, conoscono il generale Karl Fredrik Wilkama, comandante dell'esercito finlandese, figura centrale della lotta per l'indipendenza. Poi giunge il consueto incontro con i giornalisti. Stavolta le testate coinvolte sono l'*Uosi Suomi* e l'*Ufudstabaladet*: vengono consegnate le fotografie degli amici finlandesi che i nostri avevano con sé e le interviste servono anche a ristabilire la totale serenità negli animi, turbati dal decesso dei fratelli aviatori locali.

I reportage rendono giustizia alla portata dell'impresa della coppia, anche perché Maddalena, soprattutto, è un personaggio che anticipa, incarnandolo alla perfezione, il concetto di *Sisu*, autentico mantra coniato durante la Guerra d'Inverno sovietico-finlandese nel 1939 – 1940. Questo vocabolo è intraducibile in italiano: rappresenta un impasto di forza d'animo, determinazione, resilienza, coraggio indomabile. È una filosofia di vita che consente a quel valoroso popolo di affrontare le asperità della Natura e dell'inverno, così come di lottare contro forze nemiche preponderanti, in apparenza inarrestabili. Gli articoli pubblicati fanno dei due italiani i personaggi del momento, quasi rincorrendo le gesta di un autentico mito olimpionico, Paavo Johannes Nurmi, il *finlandese volante*, capace di conquistare ai Giochi olimpici di Anversa, disputati pochi giorni prima, tre medaglie d'oro e una d'argento nelle specialità della corsa.

Il 26 settembre 1920 la partenza dall'idroscalo di Helsinki segna l'inizio di un viaggio di ritorno che, purtroppo, sarà meno fortunato di quello di andata; la folla finlandese applaude e Maddalena promette un suo prossimo ritorno. La meta è Stoccolma, la rotta passa dalle isole Åland perciò devono fare i conti con il Baltico, quel giorno arrabbiato e tempestoso. Ancora una volta sono i sublimi versi (la lirica si intitola *Baltico del nord*) di Iosif Brodskij a restituirci il senso di quell'atmosfera.

*Quando la bufera incipria il porto, quando
i pini, frusciano,
lasciano nell'aria una scia che delle lamine
di una slitta è più fonda,
quale grado di azzurrità può raggiungere
un occhio?
Quale segno
il linguaggio può far germogliare da un
cauto contegno?*

*Nascondendosi alla vista, il mondo
esterno
prende in ostaggio un volto: bloccato
dalla neve, pallido, inerme.
Così un mollusco rimane fosforescente
sul fondo dell'oceano
e così il silenzio assorbe l'intera velocità
del suono.
Così un fiammifero basta per accendere
un fuoco;
così l'orologio di un nonno, fratello del
battito cardiaco,
essendosi fermato da questo lato
del mare, per mostrare
il tempo all'altro, continua a ticchettare.*

La buona sorte e la perizia di Maddalena sembrano sufficienti anche questa volta: avvistano il canale di Furusund, autostrada liquida verso la capitale svedese. Di colpo il motore sprigiona fiamme dalla testata, l'elica si ferma in croce e il mare tempestoso adesso è a soli 100 metri: Maddalena sfodera la sua glacialità e deposita l'apparecchio sulle onde, lo scafo è ancora intatto. È mezzogiorno, la stazione radio di Furusund è vicina e sperano che qualcuno li stia avvistando; il vento, però, non dà tregua e li spinge al largo. Mattioli provvede al rifornimento di benzina tramite le latte di scorta, il suo compagno controlla le parti meccaniche. Passano invano un'ora nel tentativo di riavviare il motore; il vento infuria e sono costretti a improvvisarsi bilancieri alle estremità delle ali. Finalmente appare una vela all'orizzonte, impiega mezz'ora ad arrivare. Si tratta di un battello a vapore di ritorno dall'Inghilterra dove aveva scaricato legname, il suo nome è *Ienoline*. Al secondo tentativo una cima, disgraziatamente troppo corta, viene assicurata al castello del motore.

con il patrocinio di:



Ambasciata d'Italia
Helsinki



AERONAUTICA
MILITARE



Città di Adria
Provincia di Rovigo
Regione Veneto

attività sponsorizzate:



ALPPILENTÖAJÄT
DOKUMENTTILOKUIVA 2020

ente promotore:



Società Italiana Aviazione Civile
ENTE NAZIONALE DI RICERCA SULLA DIPLOMAZIA AERONAUTICA
www.aviazione nazionale.com

Maddalena ingaggia un duello giuridico con lo scorbutico capitano del veliero. L'italiano vorrebbe, in cambio di un rimborso carburante e un premio, essere portato a Furusund, a 50 km di distanza, facendo leva sul fatto che il carico è già stato consegnato; il capitano, di contro, poiché hanno accettato la cima, chiede una somma pari a un terzo del valore dell'idrovolante come diritto di preda e intende portarli a Mariehamn, a 120 km da lì, nelle Åland. A nulla vale la premonizione di Maddalena sulla scarsa lunghezza della cima: inizia un tormentato viaggio a ritroso verso la Finlandia.

Il Baltico è inclemente, giunge la sera e il faro delle Åland si materializza. La beffa è in agguato: un'onda si abbatte sul motore e lo fa precipitare sopra lo scafo. In pochi minuti i nostri vedono *la prora ire in giù, com'altrui piacque*, alla maniera della nave dell'Ulisse dantesco; ma il loro non era stato un *folle volo* e, quando il mare si richiude sulla coda tricolore, lacrime di rabbia solcano il volto dell'aviatore veneto. Il capitano dello *Ienoline* ha pure la sfrontatezza di chiedere il pagamento pattuito: questo è inaudito, Maddalena sbotta da par suo e riduce al silenzio l'interlocutore.

Gli italiani sono letteralmente portati in trionfo, grazie al clima irredentista che stabilisce un ponte con Fiume (la maggioranza svedese delle Åland reclamava il distacco dalla Finlandia). Gli *snaps* sono innumerevoli e favoriscono il bel canto, intonato in primis dal consolo svedese, di *Santa Lucia*, nella versione originale partenopea. Alle otto di mattina, corroborati da un meritato riposo, i due partono in battello per Stoccolma; i giornali svedesi continuano a dare risalto e lustro alla loro impresa, ritrovano anche il carissimo amico Gravina. Procedono per Trelleborg, poi in *ferry boat* verso la Germania; a Berlino sono festeggiati presso l'ambasciata italiana dall'ammiraglio Orsini e dal maggiore Scelso della Missione Aeronautica. Ultime tappe del rientro sono la Svizzera e il Lago Maggiore, che li indirizza verso Sesto Calende. Alla *S.I.A.I.* tutti li salutano come eroi del volo, il più lungo al mondo in idrovolante.

La *Federazione Italiana Aeronautica* li premia con il grande diploma d'onore. Il geniale progettista ingegner Conflenti si mette subito al lavoro per migliorare la sua creatura e impostare il modello *S. 16 bis*; nodo centrale era il motore *FIAT*, troppo pesante e dal consumo esagerato. Russia e Spagna (questa impegnata nella guerra del Rif in Marocco) sono le prime nazioni ad acquistare l'idrovolante dell'impresa, mentre perfino i carissimi cugini – rivali francesi acquistano i brevetti *S.I.A.I.* e lodano le qualità di quegli apparecchi.

Le carriere dei nostri protagonisti proseguiranno luminose: Mattioli sarà il più efficace diffusore italiano a mezzo stampa del verbo aviatorio, Maddalena compirà numerose gesta memorabili, tra cui la crociera atlantica Italia – Brasile del 1931, diventando istruttore e direttore del *Corso Atlantici* della Scuola dell'Aeronautica militare di Orbetello. La sua vita si incrocia dunque con quella dell'atlantico Giuseppe Teucci, la cui memoria è il faro morale della nostra associazione.

L'Europa che Maddalena sorvola nel settembre del 1920 fino al Mar Baltico reca in sé ancora ben evidenti le tracce della prima guerra mondiale, conclusa da due anni. Su una riva del Reno, in Germania, ci sono truppe di occupazione anglofrancesi, sulle coste avviene lo smantellamento dei cannoni tedeschi, mentre le acque del Mare del Nord accolgono nel profondo navi inglesi e germaniche, colate a picco nello Jutland. Ci sono anche tracce di conflitti allora attuali, come i reticolati vicino al Baltico, segni dello scontro polacco – bolscevico. Tutto questo mentre il complicato arazzo geopolitico dell'Europa, tessuto alla Conferenza di Versailles, prende forma.

Sottolineiamo come le ali italiane avessero toccato numerosi stati europei in un periodo nel quale si affacciava all'orizzonte il sogno di costruire una forma di unità continentale, nel segno di una collaborazione politico – economica che superasse le barriere nazionali. Alfiere del progetto era il conte austriaco Richard Nikolaus Coudenhove-Kalergi, animatore dal 1922 dell'*Unione Paneuropea*.

L'impresa di Maddalena è di certo quella epica di un pioniere dell'aviazione che, a cento anni di distanza, merita di essere ricordata e celebrata degnamente. Eppure, se riflettiamo, il suo valore e il suo significato non si esauriscono soltanto in questo. Quel volo intendeva anche dimostrare l'importanza dell'aviazione per scopi civili e commerciali ed evidenziò, per l'epoca, l'eccellenza dell'ingegno italiano, diventando così Maddalena stesso un ambasciatore di prestigio della nostra nazione.

Lasciamo la conclusione alle parole di Maddalena stesso, capaci di racchiudere e trasmetterci il senso di un'intera esistenza: *“Io credo di dovere il fatto di essermela sempre cavata discretamente ad un certo numero di fattori: allenamento lungo e vario; molta passione aviatoria e italiana; inveterata abitudine a non dubitare mai del successo; fiuto acquistato da marinaio, e ottimo a sentire il tempo e capire il mare; convinzione, maturata attraverso le svariate esperienze consentitemi*

con il patrocinio di:



Ambasciata d'Italia
Helsinki



AERONAUTICA
MILITARE



Città di Adria
Provincia di Rovigo
Regione Veneto

attività sponsorizzate:



ALPPILENTÄJÄT
DOKUMENTTILOKUVU 2020

ente promotore:



Società Italiana Aviazione Civile
ENTE NAZIONALE DI RICERCA SULLA DIPLOMAZIA AERONAUTICA
www.aviazionenazionale.com

che, prima di morire, ce ne vuole; e che, se proprio capita, è un vero peccato, perché non si riesce più a combinare niente; ma pazienza. Verrà certo un altro a seguire l'esempio a continuare l'opera.

Quale? Mah: quella, varia, che richiede sacrificio; con la quale ognuno cerca di dare, alla Patria e ai fratelli, quello che può, nello sforzo buono, in virtù del quale la vita degli uomini e dei popoli acquista un significato ed un valore; e che non è mai finita."

Barbara Rocchi e Davide Rocchi

Fonti

Per il racconto puntuale dell'impresa di Maddalena e Mattioli il testo assoluto di riferimento, da cui proviene la quasi totalità delle informazioni per i nostri articoli, è Guido Mattioli, *In volo con Umberto Maddalena*, Roma, Editrice L'Aviazione, 1938.

Per un quadro generale sull'aviazione italiana del periodo risulta imprescindibile il seguente volume: Massimo Ferrari a cura di, *Le ali del ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945. Bilanci storiografici e prospettive di giudizio*, Milano, Franco Angeli, 2005.

Per un'esaustiva e dettagliatissima ricognizione dei rapporti Italia – Paesi Baltici, in specie la Finlandia si veda Andrea Rizzi, *Le Relazioni Italo – Finlandesi nella documentazione del Ministero degli Affari Esteri italiano e nel Memoriale di Attilio Tamaro (1929 - 1935)*, 2016.

La citazione finale è tratta da Nino Carlassare, *Eroi*, in *Ali e Squadriglie. Antologia d'ali e d'ardore*, Saverio Laredo De Mendoza e Alfredo Russo a cura di, Impresa Editoriale Italiana, Milano, 1933, pag. 135. Il passo è, a sua volta, presente in Umberto Maddalena, *Lotte e vittorie sul mare e nel cielo*, Milano, Mondadori, 1930.

Ovidio Ferrante, *Tra cielo e mare*, in *Rivista Aeronautica*, N.1, Roma, *Ministero della Difesa*, febbraio 2011, pp. 104-111.
<http://www.avrosys.nu/aircraft/MFV/59Savioa.htm>

David Burigana, *Armi e diplomazia. L'Unione Sovietica e le origini della seconda guerra mondiale (1919-1939)*, Firenze, Polistampa, 2006.

Karl Erik Gustafsson and Per Rydén, *A History of the Press in Sweden*, Göteborg, Nordicom, 2010.

con il patrocinio di:



Ambasciata d'Italia
Helsinki



AERONAUTICA
MILITARE



Città di Adria
Provincia di Rovigo
Regione Veneto

attività sponsorizzate:



ALPPILENTÄJÄT
DOKUMENTTILOKUVUVA 2020

ente promotore:



Società Italiana Aviazione Civile
ENTE NAZIONALE DI RICERCA SULLA DIPLOMAZIA AERONAUTICA
www.aviazionenazionale.com