



rono all'epoca come "la più gigantesca della storia aeronautica mondiale" e che precedette di un mese la conquista del "Nastro Azzurro" da parte del nostro transatlantico "Rex" proprio sulla stessa rotta percorsa in cielo da 52 ufficiali piloti, un ufficiale ingegnere tecnico e 62 sottufficiali specialisti. In Italia rientreranno 24 velivoli perché uno si perse durante il volo di ritorno nel tragico incidente alle Azzorre. In totale le vittime di questo "raid" furono due che, sommate a quelle purtroppo più numerose della prima trasvolata, portarono a sette il tributo di vite umane che queste imprese, di per sé utili per lo sviluppo dell'aeronautica non solo italiana, richiesero.

Destinazione finale di questa seconda trasferta fu Chicago, sede dell'Expo Universale di allora, con varie tappe lungo il percorso e scali importanti a Montreal in andata e New York al ritorno: anche in questo caso il trionfo fu massimo per i nostri trasvolatori e a Balbo fu intitolata una importante "Avenue" della metropoli adagiata sul lago Michigan dove la squadriglia ammarò. Sulla scia dei successi di queste imprese la nostra città, allora polo industriale e commerciale fra i più importanti del Paese, non volle rimanere indietro e, nell'entusiasmo che travolse la nazione, chiese l'onore di ospitare gli "atlantici", come venivano allora identificati i protagonisti di queste imprese. Era il 2 settembre del 1933: prima arrivarono gli aeroplani, decollati da Orbetello con tappa a Cadimare nel Golfo della Spezia dove, oltre ai cantieri navali, era presente allora un importante idroscalo della Marina da cui era solito levarsi in volo il futurista Filippo Tommaso Marinetti per ispirarsi per i suoi quadri sull'"aeropittura". La squadriglia giunse compatta sul cielo di Genova: gli idrovolanti sorvolarono il centro della città, poi si abbassarono sul Lido d'Albaro mentre una folla entusiasta radunatasi in un Corso Italia non ancora ultimato del tutto si sbraffiava e agitava fazzoletti e bandiere bianco-rosse, i colori di Genova o azzurre, quello dell'aviazione. Fra gli equipaggi che pilotavano le ventiquattro macchine non mancavano i liguri e i genovesi, e ben quattro di essi figuravano fra i capitani di squadriglia: ogni idrovolante portava come sigla le iniziali del suo comandante e su

quello guidato dal maggiore Luigi Questa spiccava quella di I-QUEST, mentre sul "Savoia-Marchetti" del colonnello Ulisse Longo la sigla era I-LONG. Il maggiore Enea Silvio Recagno portava sulla carlinga del suo "idro" la scritta cubitale I-RECA mentre l'aereo comandato da Bruno Borghetti era contrassegnato dalla sigla I-BORG. Sempre fra i liguri seguivano il tenente colonnello Stefano Cagna, vice di Balbo sul suo velivolo I-BALB e i piloti maggiore Enea Recagno, maggiore Carlo Pezzani, capitano Secondo Revetria e sergente maggiore Mario Dellepiane distribuiti fra gli altri equipaggi. Fu un trionfo: alle cinque del pomeriggio gli aviatori transitarono a piedi in corteo per Via Cairoli. Poi, stretti in mezzo a due ali di folla che li acclamava in Via Garibaldi, furono accolti a Palazzo Tursi dove si tenne la cerimonia di benvenuto nonché il primo dei due ricevimenti previsti. Il senatore Eugenio Broccardi, podestà della città cui solo sette giorni dopo succederà nella stessa carica il marchese Carlo Bombini che era presente, offrì loro, a nome di tutta la comunità urbana, una medaglia d'oro ricordo dell'evento. La sera, poi, all'Albergo Miramare sopra Principe si tenne in loro onore un ballo di gala cui partecipò tutta la Genova mondana e imprenditoriale con in testa i Piaggio, i Raggio e tanti altri nomi di spicco del mondo economico e armatoriale cittadino. Il rinfresco fu approntato dalla ditta "Capurro" e su "Il Secolo XIX" del giorno dopo si riportava così: "...dai fasti medioevali della città, dal ritorno del crociato Guglielmo Embriaco, mai più una fredda Genova aveva saputo esultare come ieri quando tributò il trionfo ai suoi aviatori". La città aveva riportato due prestigiose affermazioni quasi in contemporanea: il record di velocità del "Rex" e la partecipazione nutrita di tanti dei suoi figli all'impresa aeronautica di Italo Balbo. Sarà una stagione di successi destinata a chiudersi presto: di lì a pochi anni il "Rex" si perderà nel turbine della guerra, i cieli cittadini saranno solcati da ben altri velivoli e, purtroppo, il brivido non sarà più riservato ai grandi eventi aeronautici ma diverrà argomento tragico di tutti i giorni. Nel 1933 si riusciva però ancora a sognare, grazie anche a questo evento aviatorio oggi praticamente dimenticato ma che ci fa comprendere, come tanti altri, quanto "Superba" fosse veramente la nostra Genova.

