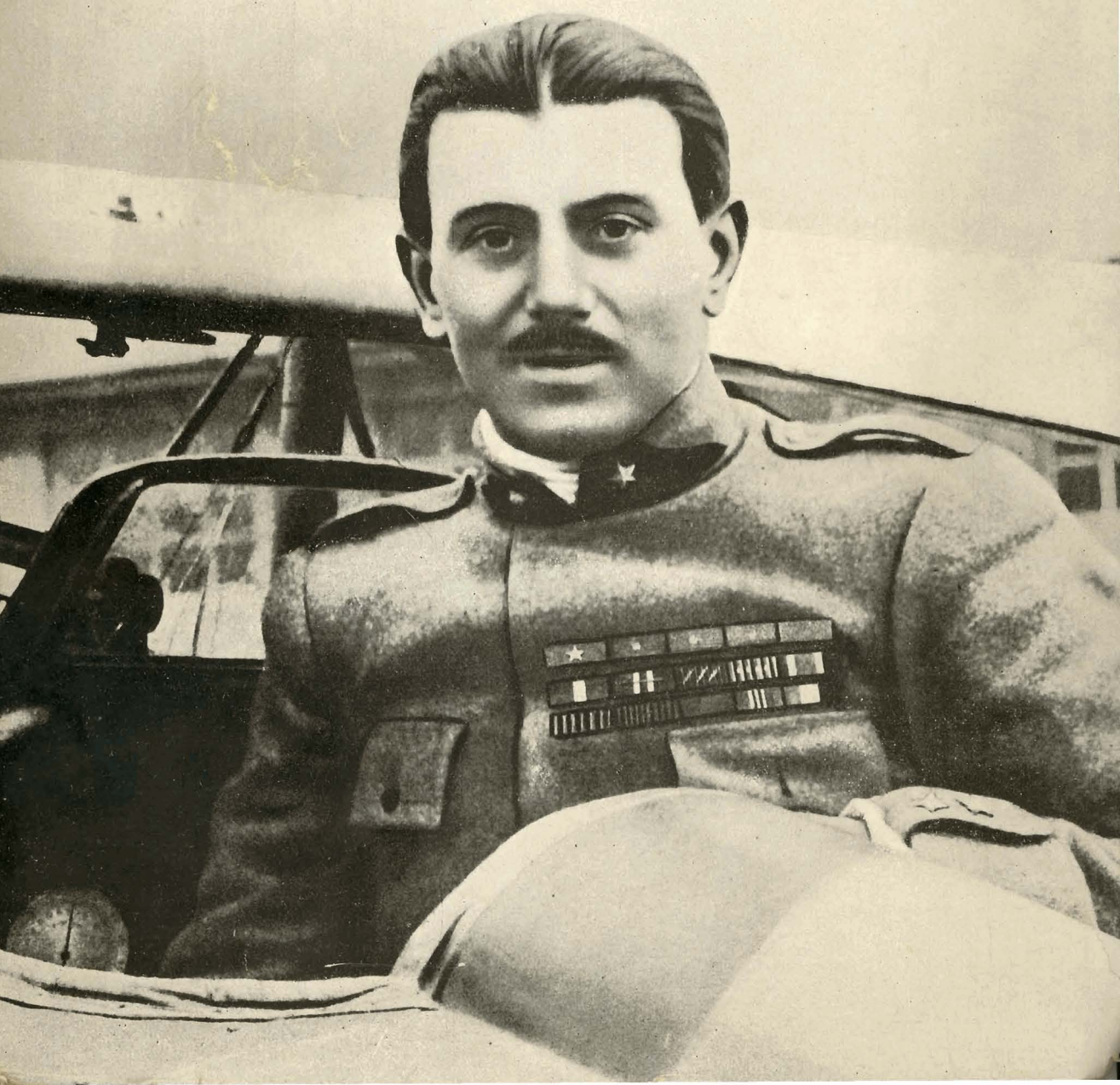


GUIDO MATTIOLI

GIANNINO ANCILLOTTO



GUIDO MATTIOLI

GIANNINO
ANCILLOTTO

EDITRICE "L'AVIAZIONE",
Corso Umberto I, 504 - Roma

PREMESSA

Pubblichiamo questi appunti e documenti su Giannino Ancillotto nel decennale della Sua morte per un doveroso omaggio alla memoria di Lui e nello stesso tempo per dare ai giovani, che vigorosi vanno formandosi sotto i segni del Littorio, la ricostruzione di una nobilissima vita dalla quale, in pace e in guerra, scaturirono pagine immortali di gloria.

La figura di Giannino Ancillotto emerge per una luce insolita nell'eletta schiera dei grandi aviatori.

I fatti da Lui compiuti sono incisi nei fasti della storia dell'aviazione come i più caratteristici ed i più arditi; è per Suo merito infatti che solamente l'aviazione italiana può annoverare nei suoi annali l'abbattimento di un pallone frenato compiuto a mezzo di sfondamento da un apparecchio e l'abbattimento di due apparecchi compiuto in caccia notturna.

Ardente ed ingegnoso nella giovinezza, eroico senza limiti nella difesa della Patria, Giannino Ancillotto vide e sognò le grandi imprese dell'aviazione nell'immediato dopo guerra. Si

spinse là dove nessuna ala umana aveva spinto il volo e dominò le Ande suscitando entusiasmi fino ad allora sconosciuti. Violò i regni dei condors ed additò la via alle imprese aeree che pochi anni dopo dovevano realizzarsi sulla traccia da Lui lasciata.

Nella passione di Fiume fu tra i più caldi ed anche tra i più fedeli, tanto che il Comandante lo prescelse per incarichi di fiducia.

Ingegno eletto e forte temperamento fu un naturale, immediato sostenitore del Fascismo; e come avrebbe potuto un eroe geniale non rimanere attratto dal genio eroico di Benito Mussolini? Animato da tale insolita vicinanza spirituale si avventurò in ardimentose imprese, precorrendo i tempi. Le ampiezze della Somalia furono salutate dalla Sua ala invitta, misurate dal Suo sguardo penetrante. Dal cielo Egli ripeté la frase fatidica del Legionario romano: « Teneo te Africa ».

Egli vedeva nel mezzo aereo la macchina ideale per la rapida conquista delle sterminate e redditizie zone africane, le quali aveva sorvolato a proprie spese per compiere accertamenti e studi che avrebbe voluto continuare.

Il fato avverso Lo fermò nella grande opera.

La Sua giovane vita è una sintesi di eroismo e di creazione. Giannino Ancillotto è il tipico esempio dell'Italiano nuovo che nella guerra si è plasmato e dalla guerra ha ritratto l'orgoglio e la potenza della razza. Egli è l'espressione tipica della gioventù dinamizzata dal Fascismo, o meglio, dalla apparizione del suo Capo meraviglioso, e lanciata al potenziamento ideale e materiale della Patria.

Il Poeta Soldato, che Lo ebbe carissimo, volle scrivere di proprio pugno su un brano del « draken » abbattuto a Rustigné una frase profetica; Gabriele D'Annunzio, ricevendo dalle mie mani il cimelio che la Madre gli inviava, così riassunse l'emer-

gente gloria dell'Eroe: « All'ala incombustibile di Giovanni Ancillotto. Perficitur igne ». E veramente l'ala di Giannino Ancillotto è incombustibile, indistruttibile. Essa balenerà sempre nella mente dei giovanissimi, degli adolescenti che conobbero e conoscono e conosceranno le Sue gesta; essa sarà sempre una luce di guida per le legioni della gioventù italiana, bramosa di onorare nei cieli del mondo l'Italia fascista, emulando coloro che per l'Avvento dettero incondizionatamente una vita preziosa.

GUIDO MATTIOLI



Al Tenente Giovanni Ancillotto
Vissone di manuele
1924. —



Al Tenente Ammiraglio Giovanni
"Medaglia d'oro".

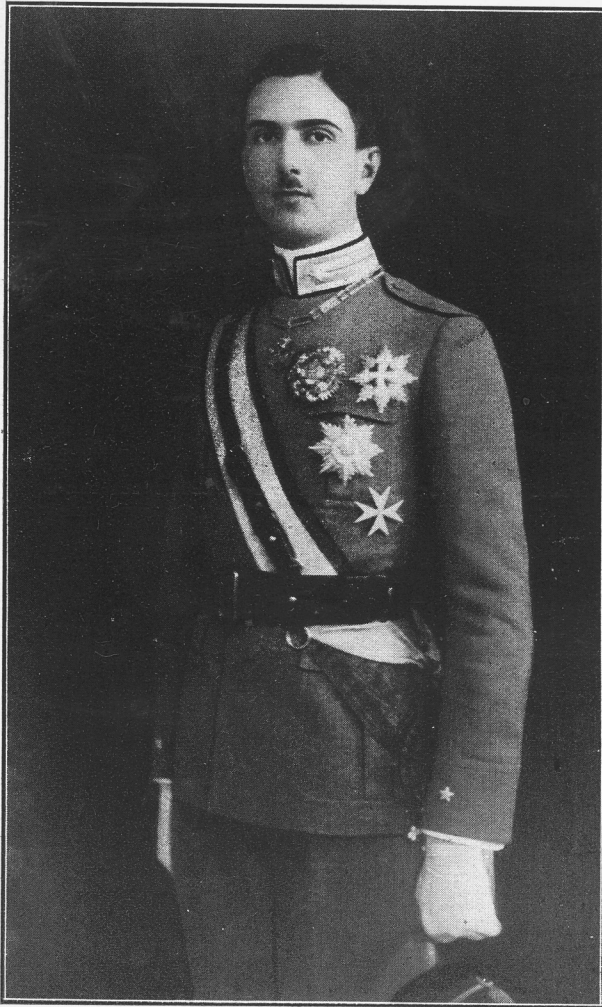
16-XII-23.
Bordighera

Margherita



Al Tenente Giovanni Ancillotto

Elena



Al Tenente Giovanni Anzilotto
Amberto di Savoia

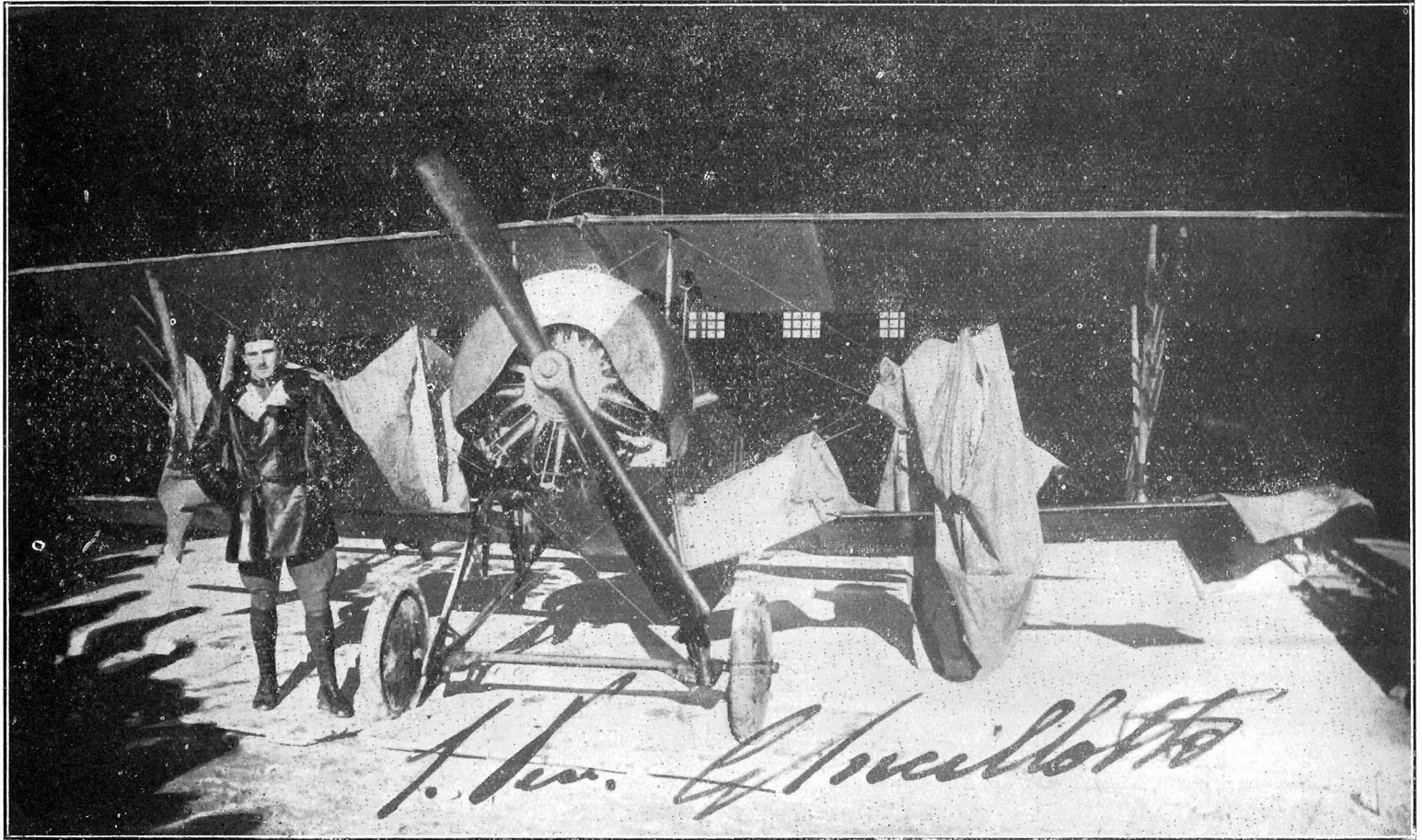
1923



A Donna Corinna Ancillotto
riconfermo con vivo rampeante la gloria
dell'eroico figlio tuo giovine, che nella
terza Armata durante le tragiche giornate dimostrarono
eroismo sublime ed audacia sovrumana
Emmanuel Filiberto di Savoia $\frac{9}{30} \frac{XI}{IX}$



Benito Mussolini
Roma, 8 gennaio 1923



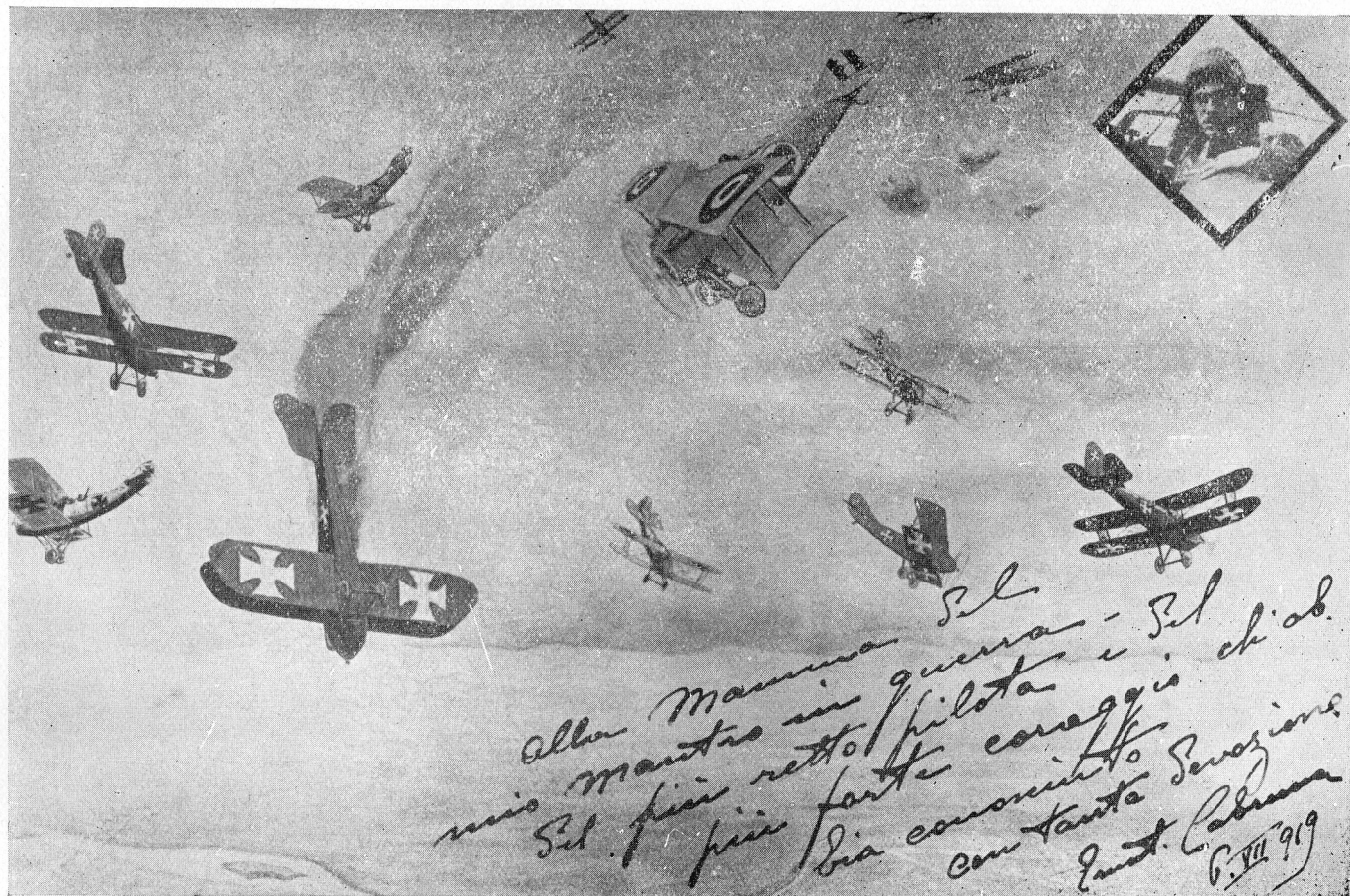
Ancillotto coll'apparecchio dopo l'abbattimento del pallone Drago di Rustigné

In memoria del
l'Ala incombusta
stabile di Gio-
vanni Arcillette.

« Perficitar
igne »

Gabriele d'Annunzio

Il Vittoriale, 27 luglio
1923.



L'omaggio di Ernesto Cabrana alla Mamma di Giannino Ancillotto

GABRIELE D'ANNUNZIO A DONNA CORINNA



Cara Corinna,

ebbi già una sorella di nome Anna, a me diletta, creatura d'amore e di sacrificio degna d'esser nominata come l'avia Christi, per tutti partita fuorché per la mia attenzione fedele, assente per tutti e di continuo presente per me, anni più vicina che quando gli eventi della vita crudele ci separavano o ci strama-



vano.

2

Non ho bisogno di avere
la sua immagine al mio ca-
pessale. Perché un fronte ella
più viva, io la tolgo, or è
qualche tempo. Il suo squar-
do è come un chiarore fugge-
vole dell'aria, senz'alcun
peso di palpebre: si fissa
in me, quando son triste; m'in-
coraggia, quando il mio lavoro
è difficile; mi conforta,
quando mi laccio travicare.



Anna, la mia Anna,
 oggi disporre il mio cuo-
 re a scriverVi, nell'anni-
 versario funebre, o madre ado-
 rabile di Giuseppe Anselotto.

Anna in me dice che tutto
 è fatto presente della forza
 dell' Amore. L'ombra divie-
 ne luce. Quel che è lontano
 divien prossimo. La separa-
 zione si converte in assidi-
 tà. La morte culmina in vita
 suprema.



La guerra Vi rapiva ⁴
l'eroe, che nell'ardore
e nella rapidità dell'azio-
ne sembra non aver consen-
guenzi, simile al seguace di
Cristo nella solitudine del co-
mandamento inesorabile. La
stessa mia impresa di Finme-
ve lo rapì, imponendo al suo
alto destino una fedeltà che
soverchiava ogni altra. Negli
anni della falsa pace, anche
lo traeva lungi dalla casa



materna la sua passione
del rischio: quella passione
superiore che prolunga
il respiro eroico dei com-
battenti.

Ma oggi non è egli ven-
toso per sempre nella sua ca-
sa? non abita all'incirca il suo
focolare? Vuota di lui è
la tomba; di lui piena è
la stanza dove nacque. Ed
egli è oggi, o madre, la so-



6

Stanza del Vostro cuore, l'armonia del Vostro sangue, la purità de' Vostri pensieri.

Non sono parole di consolazione queste, ma parole di verità. Giannino, il mio compagno d'ala, il mio legionario adriatico, se oggi è a me presente, con quanta perfezione des' essere a Voi presente!



7

È dalla sua presenza
rimasce un sorriso frater-
no. Io allora scrivere
il suo nome con una sola
«e»: Ancelotto. È ripreso co-
tentando di persuaderlo ad accet-
tare la mia interpretazione,
che mi sembrava anche ricon-
dotta dalle consuetudini della
pronuncia veneziana. Ma l'argu-
mento essenziale, per me,
era il poter avvicinare il



nome di un fatto ar-
to combattente del
cielo alla radice origi-
naria Ancile: a quell'Anci-
le custodito dai Romani che
lo credevan disceso appunto
dal cielo: « pegno celeste
di grandezza guerriera ».

A Giovanni Ancilotto
mando e saluzion fron del
Vittoriale. E lo riabbraccio in Voi.

Gabriele d'Annunzio

17.
1928

LA PRIMA GIOVINEZZA
DI GIANNINO

Il 15 novembre 1896 nasceva in San Donà di Piave Giannino Ancillotto.

Sua madre, l'eroica donna Corinna. Il padre, Giovanni Ancillotto discendente da una secolare famiglia di proprietari terrieri che nella regione veneta sono rimasti celebri per aver dato tutte le loro energie al progresso dell'agricoltura. Nel 1850, combattuti per antichi preconcetti locali, furono i primi ad introdurre l'irrigazione nelle loro proprietà.

Questo fatto andava esattamente contro i dettami della tecnica agraria di allora. Essi furono antesignani nella redenzione della terra poichè seppero anche intendere il valore previgente della bonifica, che iniziarono con i propri mezzi. Alla loro opera si deve il riscatto di vaste estensioni di terreno preda della palude da secoli.

Nel 1886 gli Ancillotto si prodigarono con abnegazione in favore della cittadinanza durante una epidemia colerica e furono premiati con medaglie al merito per la Salute Pubblica.

Dal ceppo secolare di questa famiglia fervente di virtù patriottiche era logico che uscisse una forte ed eroica progenie. E la cittadina di San Donà, come tale progenie, doveva poi assurgere a grande rinomanza nella storia per gli avvenimenti della guerra mondiale.

Fin dalla più tenera età Giannino dimostrò qualità non comuni. Era buono e generoso. Di lui si raccontano numerosi episodi di altruismo; fra i piccoli paesani era ben noto per il suo carattere e per i regali che frequentemente distribuiva. De-

gno figlio di donna Corinna, sua madre, che della bontà e della generosità verso gli umili aveva fatto una corrente abitudine della sua vita, Giannino Ancillotto cresceva così in un ambiente di nobiltà e di gentilezza.

Sua grande passione era la meccanica. Fin dalla più tenera età manifestò vivo interesse per le macchine ed in special modo per le macchine a motore. La motocicletta e l'automobile lo attraevano in maniera particolare. Per l'aeroplano, infine, egli aveva una specie di religione.

I primi voli dei nostri aviatori nelle campagne di Padova, le gare del Circuito Aviatorio di Brescia, le esercitazioni degli apparecchi militari a Pordenone, avevano suscitato in lui un incontenibile desiderio del volo.

La sua giovane anima si sentiva portata alla conquista del nuovo potere umano. Con quale invidia egli correva ad assistere agli ardimenti dei piloti civili e militari che consolidavano allora la conquista delle vie dell'aria! Quando Mario Cobianchi, con a bordo Gabriele D'Annunzio, girò in volo intorno alla torre di Pisa, quando il Circuito di Firenze mise in gara uomini e donne nell'agone celeste, l'ansia si fece opprimente sul cuore del predestinato eroe.

La guerra di Libia, con la rivelazione fornita dagli aviatori italiani sulle vaste possibilità dell'aviazione in guerra, finì col mostrare una meta ancor più alta all'aspirazione dell'adolescente. L'età non gli permetteva ancora di realizzare il sogno. Duro doveva essere contenere il desiderio ardentissimo attendendo che gli anni e gli eventi gli permettessero di librarsi nelle alte quote fascinosi.

La villa Ancillotto di San Donà, nei dintorni della cittadina posta lungo il Piave, era la fucina delle opere e dei disegni di Giannino. L'occhio attento e tenero della madre lo vigilava, ma senza frenarlo nelle sue aspirazioni, nelle sue dinamiche manifestazioni.

Se qualche velivolo militare sorvolava la pianura veneta, in vista della Serenissima, l'occhio bramoso di Giannino lo seguiva fin oltre l'orizzonte.

Egli sarebbe divenuto aviatore.

*VOLONTARIO DI GUERRA
E AVIATORE*

Lo spettacolo della guerra infuriante sull'Europa servì da preparazione finale, da esempio drammaticamente pratico, allo spirito combattivo di Ancillotto. Non ancora l'Italia aveva preso parte al conflitto e già egli era pronto alla lotta.

Il suo ardore trovava del resto un incentivo nell'ambiente ove era nato e cresciuto: fra le vecchie famiglie venete, come la sua, non poteva essersi disperso il ricordo della dominazione austriaca; e troppo vicine erano le provincie non ritornate alla Madre Patria, in contrasto col sogno dei martiri e il sacro diritto del ridesto popolo italiano.

Prima dunque della nostra entrata in guerra Ancillotto presenta la domanda di arruolamento volontario al Battaglione Aviatori; e i genitori danno il loro consenso. Egli è appena diciassettenne.

Ma è soltanto al 4 novembre 1915 che lo chiamano e che a Torino indossa la divisa di volontario allievo pilota.

Ha lasciato la casa insieme ai fratelli maggiori: Luigino, che si è arruolato volontario porta feriti nella Croce Rossa, dove pieno di slancio presterà servizio finchè non verrà sopraffatto dal male; e Cesco, che prende la via del Carso con i suoi dragoni, i quali in seguito si copriranno di gloria, attraverso cento fatti d'arme.

Padre e madre salutarono con orgoglio i loro figli, così alacri nel rispondere all'appello del proprio destino, che per essi aveva la voce d'una Patria vittoriosa ad ogni costo.

Al Battaglione Aviatori v'era allora un gran daffare. La aviazione italiana cercava di mettere a profitto l'esperienza scaturita dall'anno di guerra degli altri Paesi; le poche squadriglie esistenti stavano ricevendo nuovi apparecchi, mentre l'industria nazionale lavorava febbrilmente alla creazione di un più ricco e adeguato materiale aviatorio da battaglia; e Gianni Caproni era all'opera attorno alla sua prima macchina gigantesca che doveva costituire una sorpresa mirabile, un potentissimo ordigno di guerra.

Appunto in quel tempo e proprio a Cameri, vicino alle Officine Caproni, dove il grande costruttore trentino stava realizzando i suoi progetti fortunati, giunge Giannino Ancillotto recando la ricchezza della sua personalità, esattamente il 5 dicembre 1915, dopo un mese cioè di semplice istruzione militare passato al campo di Mirafiori.

Cameri poteva considerarsi una vera e propria università del volo. Era una istituzione miracolosa che doveva lasciare nella storia dell'aviazione pagine indimenticabili. Al suo nome sono legati i nomi di oltre duemila piloti che su quel campo conseguirono il primo brevetto. Fra essi, i più celebri piloti nostri.

Cameri, paesino sperduto nella brughiera di Novara, eremitaggio di quel geniale artista del pennello e della macchina alata che è Giuseppe Gabardini, aveva già lanciato nelle vie del cielo, insieme a uomini nuovi, bellissime macchine metalliche. Ad una di esse, e precisamente la *Gabarda* pilotata da Cevasco, anche io dovevo il mio battesimo dell'aria.

La *Gabarda* era il cavallo di battaglia, a Cameri.

Prima il *Pinguino* per imparare a terra le manovre del volo; poi l'apparecchio per fare le rette; poi quello che non poteva sollevarsi a più di quattro o cinque metri; e finalmente la *Gabarda* per librarsi in alto.

Questo era il sistema Gabardini che riscuoteva fin da allora nel mondo aeronautico nazionale ed estero una ben meritata rinomanza.

Tempi difficili e laboriosi, quelli. Il buon Landini, papà di tanti aquilotti dirigeva tutto. Centinaia e centinaia di allievi,

centinaia e centinaia di voli, decine e decine di apparecchi che solcavano il campo ed il cielo

La Patria aveva bisogno di difensori; l'arma celeste si affermava ogni giorno più come risolutiva ed estremamente efficace; quindi occorrevano piloti. E Cameri doveva darne. Nella fretta inesorabile, molto spesso, qualche aquilotto cadeva. Con serenità romana il lavoro proseguiva. Invece d'intimorire, lo spettacolo del caduto incitava a far di più, quasi come una vendetta contro la sorte. E molte volte il nostro Aquilotto era il primo a dare l'esempio, ripartendo in volo proprio davanti all'incidente sanguinoso. Ciò gli sembrava anche la migliore maniera di onorare il camerata, che ormai aveva data la propria vita su quella brughiera vasta e piatta, oltre la quale ogni balda giovinezza tendeva, invocando i combattimenti.

Naturalmente ad occhi esperti come quelli del vigile Garbardi e del capo istruttore Landini erano già apparse evidenti le eccezionali qualità di Giannino Ancillotto. Egli dimostrava non solo un'assoluta rapidità di intuizione, ma aveva nel volo uno stile suo proprio, un'eleganza di manovra che faceva stupire i suoi stessi maestri. Era arrivato a conquistare l'agognatissimo primo brevetto con poche ore di volo al suo attivo, battendo un autentico record.

Ed eccolo ben presto avviato alla squadriglia di perfezionamento. Passano pochi giorni, ed egli è in grado di sostenere la prova per il secondo brevetto. Ha furia; pensa alla conclusione. Chiede di compiere il « raid »; il Capo-pilota si rifiuta di farlo partire, perchè sul momento c'è un unico apparecchio a disposizione, un *Caudron*, in pessime condizioni di motore, col quale affrontando un volo di brevetto, si darebbe prova di pura temerità. Ma Ancillotto non teme e propaga la sua certezza al Capo-pilota che lo lascia partire. E' il 30 aprile 1916. Supera la difficile prova Cameri-Torino-Cameri, dimostrando capacità e coraggio tali da meritarsi una citazione onorevole dai superiori e l'entusiasmo dei compagni.

Si noti che montare un *Caudron* anche buono rappresentava in quei giorni qualche cosa di non comune. Egli con quell'apparecchio utilizzato necessariamente nell'allenamento di tanti piloti e quindi mantenuto sempre in condizioni piuttosto

precarie, si diletta di piroettare in cielo. Si attendeva dalla Francia il primo caccia *Nieuport* che doveva essere costruito in Italia dalla Macchi di Varese, ditta già specializzata nelle costruzioni aeronautiche: il suo apparecchio parasole, anzi, passava per uno dei migliori dell'epoca; ma dato che ancora non si conoscevano in pieno le manovre acrobatiche, si imputava a questo apparecchio il grave difetto di mettersi in vite; il che valeva allora una morte sicura. Eppure Gianni Ancilotto con suo « *codroncino* » eseguiva ogni acrobazia possibile immaginabile, inventando anche quelle che nessuno ancora conosceva.

Nel maggio 1916 sostiene le prove di « passaggio » su altri apparecchi presso i campi di Busto Arsizio e Malpensa, sollevando anche là grande ammirazione per le sue perfette doti di pilota. Finchè giunge la sua ora, tanto attesa.

Ormai ha il diritto di combattere.

E nel giugno 1916 questo meraviglioso giovanetto parte per il fronte. Al suo arrivo in squadriglia, superiori e compagni lo salutano con manifestazioni che lo stupiscono e lo emozionano: dai campi-scuola, la fama del suo ardimento già aveva avuto il merito di giungere al fronte arroventato. Anticipazione di gloria.

ALLA GUERRA

Fu nel 1916 che la guerra aerea entrò in pieno sviluppo sul fronte italiano; quando appunto Ancillotto da brillante allievo cominciò ad essere un temibile combattente, oltrepassando la fama di valoroso pilota che l'aveva preceduto nella squadriglia.

Incominciavano a profilarsi gli « assi » dell'aria: Baracca, Piccio, Ranza, De Bernardi, Ruffo di Calabria. Tanti altri aquilotti già avevano il loro nome all'ordine del giorno. Erano stati abbattuti i primi apparecchi; l'aria brulicava di ali nemiche e amiche. La guerra aerea mostrava d'aver fatto grandi progressi in tutte le sue specialità. Migliaia di giovani accorrevano alle scuole di pilotaggio, bramosi di librarsi nel cielo per emulare lo slancio degli eroi e le loro affascinanti vittorie.

Iniziata la sua vita di guerra in questo ribollire di amore al pericolo, più difficile poteva essere ad Ancillotto emergere come campione. Ma in poche settimane il suo stile di volo si impose. Il suo coraggio calmo e misurato, la sua audacia pronta e fredda lo fecero subito brillare tra i migliori piloti.

Ancillotto fu il vero precursore degli arditi dell'aria, che pochi mesi dopo dovevano mostrare il loro valore nel cielo del Carso. Per lui non esisteva cattivo tempo: nebbia o nubi non lo arrestavano; anzi sembravano favorirlo nelle sue azioni di ricognizione e di caccia. Con assoluta sicurezza si insinuava nelle vallette e fra le vette delle montagne, riportando sempre preziose informazioni. Per questa sua attività egli riceveva il primo encomio solenne:

« In una ricognizione aerea eseguita a bassissima quota per avverse condizioni di visibilità continuava ad assolvere il suo compito contribuendo alla riuscita dell'operazione malgrado il vivo fuoco dei contraerei nemici che colpivano in pieno parti vitali dell'apparecchio ».

« Valle del Vipacco 20 maggio 1916 ».

La tattica dell'assalto a bassa quota con relativo mitragliamento e lancio di bombe era da lui ritenuta ottima. Non solo in tale maniera si agiva di sorpresa, ma si poteva utilmente scegliere i bersagli e compiere precise, dettagliate osservazioni sulle postazioni delle artiglierie, sui movimenti delle truppe e delle salmerie, sulle posizioni delle fanterie e sul genere dei trinceramenti. Egli conosceva benissimo le regioni montagnose del Veneto e delle Alpi e vi si avventurava diritto, pieno di bellicose ispirazioni. Era il tempo quello che gli apparecchi non avevano troppe qualità di salita; quindi diveniva giusto, volendo agire con immediatezza, di sorpresa e con precisione, rischiare volando a bassa quota fra i valloni piuttosto che attardarsi presso le cime delle montagne e rendersi inutilmente vicino e comodo bersaglio delle armi di cui esse rigurgitavano.

Questa tecnica di volo e di combattimento aereo, approvata e seguita dagli altri piloti nostri, fu poi applicata su vasta scala coi bombardamenti e i mitragliamenti a bassa quota nelle celebri offensive del Carso nel maggio 1917 e poi nell'agosto dello stesso anno sulla Bainsizza.

Centinaia e centinaia di apparecchi d'ogni tipo, dai maestosi *Caproni* agli agili caccia *Nieuport Macchi* da poco introdotti, si precipitavano sulle formazioni nemiche portandovi seompiglio e distruzione. Come si vede il volo in massa e l'aviazione da assalto avevano dato fin da allora la più vasta prova della loro attuabilità ed efficacia.

Giannino Ancillotto, cacciatore perfetto, in ogni impresa compiuta senza risparmiarsi, aggiungeva alla propria sapienza una scoperta, un nuovo mezzo d'offesa o di difesa, un'impensata risorsa di volo. Ebbe dei proseliti; Cabrana lo chiamava suo « maestro » tanto ne era entusiasta.

Naturalmente tutte queste imprese non andavano lisce. Ogni volta che rientrava al campo aveva parecchi fori nelle ali e qualcuno anche molto vicino alla « ghirba »; spesso qualche montante spezzato, qualche cilindro del motore avariato. Ma rientrava sempre a casa anche nelle condizioni più bizzarre e disperate.

Durante una delle sue scorribande, dopo aver sostenuto anche vari combattimenti, fu colpito in pieno da aggiustate salve di cannoni antiaerei e messo in forse per parecchi minuti di precipitare. Il suo apparecchio era sconquassato... Allora i paracadute non esistevano fra gli aviatori italiani: non c'era via di scampo. L'apparecchio vibrava, minacciando di sfasciarsi in aria; Ancillotto però non cedeva. Avrebbe potuto atterrare sulle cime delle montagne vicine e salvarsi la vita... Ma lì c'era il nemico; e lui la pelle voleva venderla cara.

Prigioniero, mai.

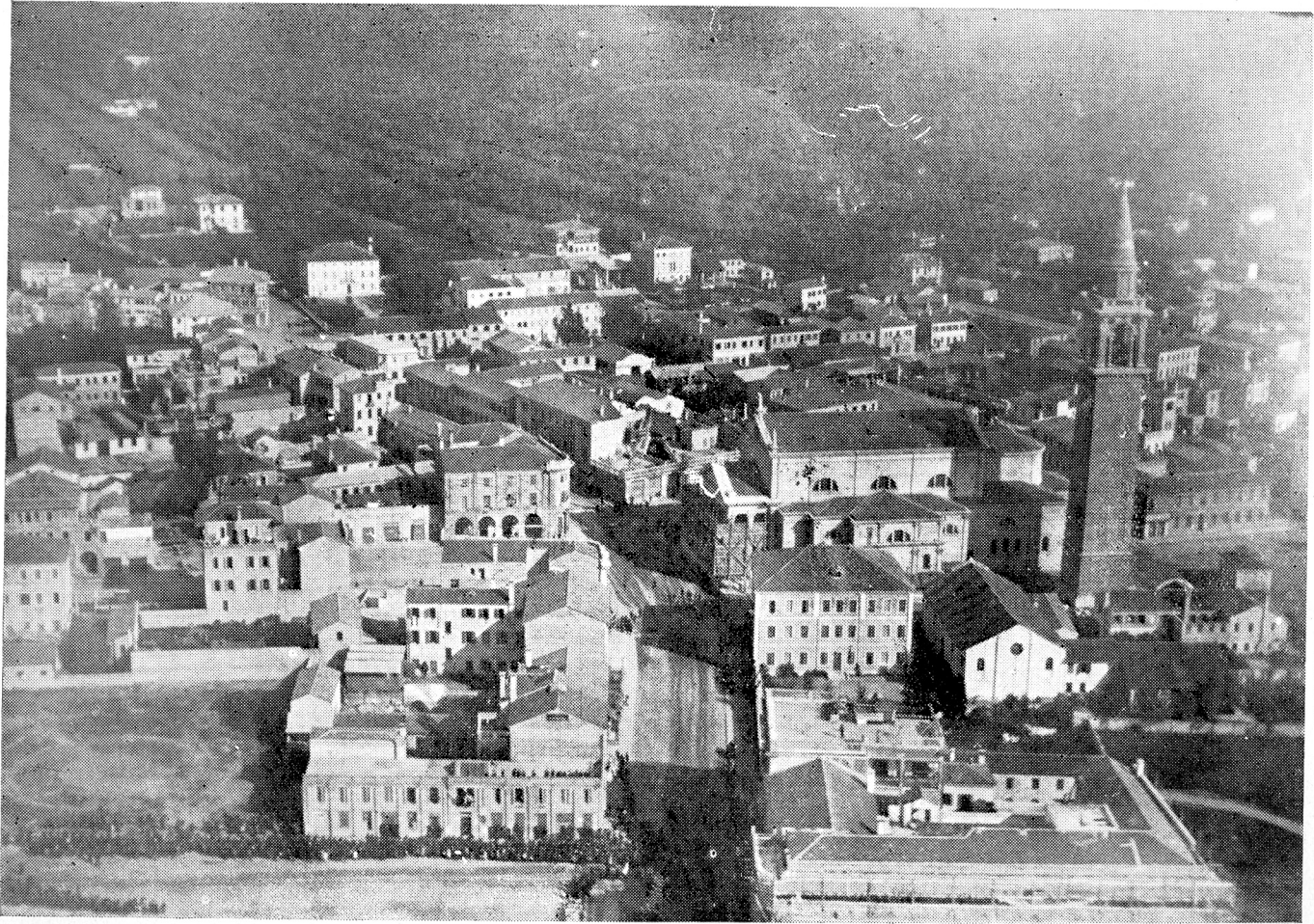
E così, con sforzi inauditi, con abilità meravigliosa, facendo addirittura acrobazie di volo a vela Giannino Ancillotto riuscì a tornare al suo campo in condizioni che stupirono. Grande festa quel giorno.

Ed ecco arrivare una medaglia d'argento al valore in premio ai suoi replicati gesti di coraggio.

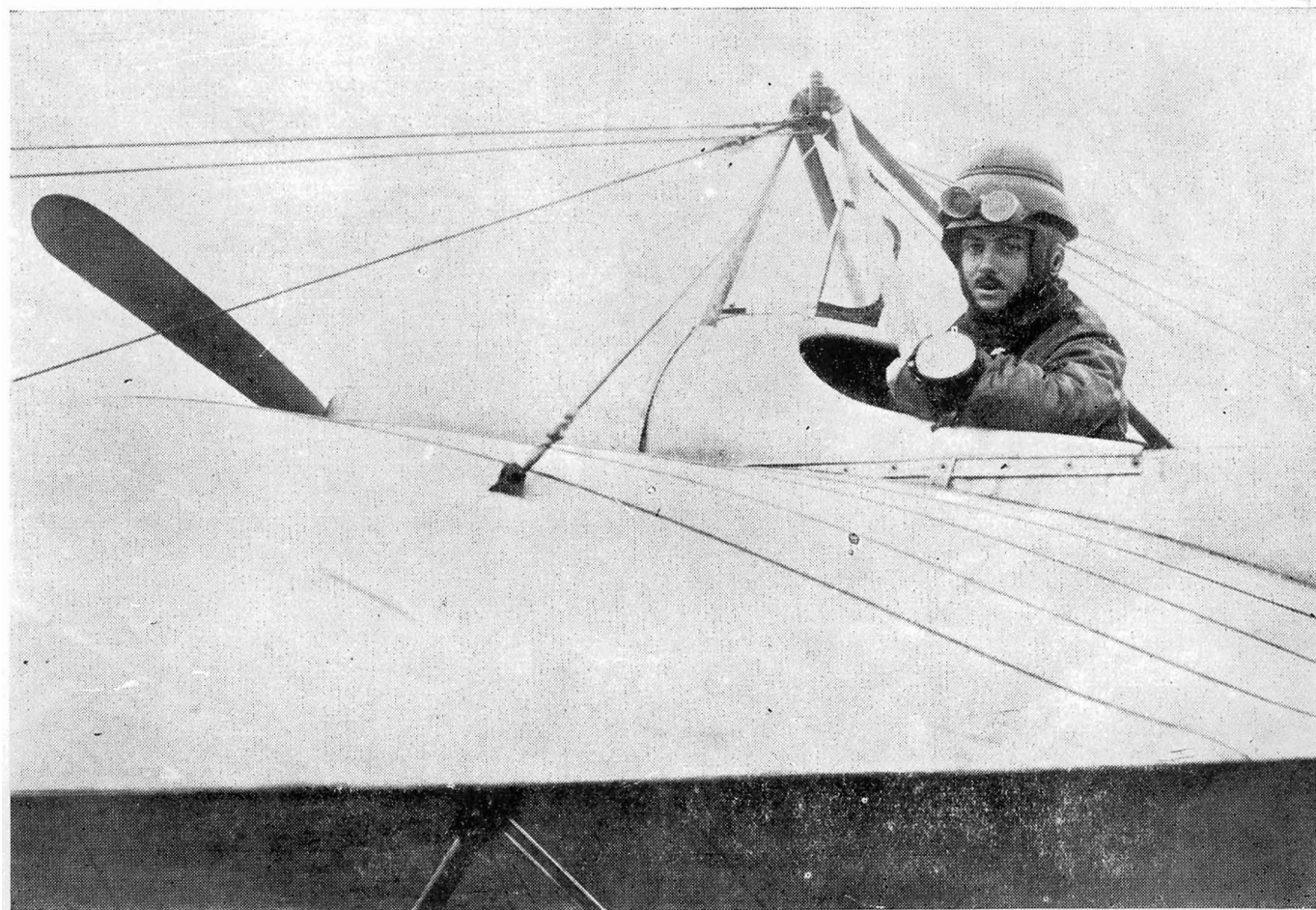
« Arditissimo pilota d'aeroplano, dette numerose prove d'intelligente audacia, compiendo sul nemico bombardamenti e ricognizioni aeree del più alto interesse, noncurante sempre dell'aggiustato tiro degli antiaerei avversari. Avuto varie volte colpito in pieno il suo velivolo, con grande perizia, con elevato sentimento del dovere e con rischio della vita, lo ricondusse dentro le nostre linee, atterrando fuori campo. Sostenne in condizioni di grande inferiorità, combattimenti aerei con velivoli da caccia nemici; attaccando egli stesso con freddezza e mirabile audacia ».

« Trentino 23 giugno-21 luglio; Medio Isonzo 24 luglio 1916-28 marzo 1917 ».

Ormai egli era un « asso » per concorde, inevitabile riconoscimento dei compagni. Il grande Baracca l'aveva molto caro; si trovarono spesso insieme: fraternità smagliante di volo e di combattimento.



San Donà di Piave veduta dal cielo



Giannino Ancillotto alla scuola di Cameri, sulla « Gabarda »

*L' « ASSO » ABBATTITORE
DI DRAGHI*

Giannino aveva già al suo attivo molti apparecchi abbattuti, quando rivolse la sua attenzione ai palloni drago.

Quei vesciconi gialli che dondolavano tutto il giorno dietro le linee a spiare i movimenti delle nostre truppe gli davano sui nervi. Li riputava più dannosi degli apparecchi poichè fornivano di continui e precisi dati l'artiglieria nemica. Necessitava quindi abbatterne il maggior numero possibile.

Frattanto la tattica di attacco non era facile. Essa si doveva svolgere a bassissima quota, sotto il tiro delle mitragliatrici e della fucileria avversarie. Inoltre i mezzi offensivi non erano gran che: bisognava disporre ai montanti dell'apparecchio alcuni razzi incendiari e lanciaarli assai da vicino sulla massa del pallone. Il più delle volte i razzi non partivano; così l'attacco falliva, rimanendo solo una quasi certezza di venire mitragliati e abbattuti. Ancora non esistevano le pallottole al fosforo; l'utilizzazione di quei razzi invece, esigeva misure tali da mettere l'apparecchio assalitore al rischio d'infilarsi nel drago nemico.

Comandava allora il suo Gruppo — il glorioso 13° Gruppo — il capitano Gordesco, legato a Nane (così chiamavano ormai Giannino) da affetto profondo. Quelli della 77 e 80 Squadriglia erano fieri di avere fra loro un così valeroso pilota. Facevano corona a Giannino, Cabruna, Lombardi, Gelmetti, Conelli, Marazzani ed altri. Marazzani anzi comandava la squadriglia di Giannino. Era una squadriglia di « assi » che gareggiava con la famosa 91, cui apparteneva Baracca.

Si facevano parecchie ore di volo al giorno, durante le quali v'era sempre da battersi. Fra un combattimento e l'altro, il bravo Giannino faceva una scappata a San Donà ad abbracciare i suoi; riceveva la benedizione della mamma godeva un attimo della compagnia delle sorelle, che per lui nutrivano un affetto speciale, e ripartiva lieto come un fanciullo.

Calmatasi la pugna fra i due eserciti dopo la nostra vittoriosa avanzata fino alla Bainsizza, anche l'attività aerea, nei due mesi e più che seguirono, non fu intensa. Nelle squadriglie si lavorava attivamente alla preparazione di futuri piani di attacco; si attendevano i nuovi apparecchi che erano in allestimento nelle officine italiane. Quando, di colpo, venne l'offensiva austro tedesca dell'ottobre che ruppe le nostre linee.

La minaccia nemica rovinava veloce verso la pianura travolgendo tutto. I campi di aviazione bruciavano; mentre gli aviatori portavano via gli apparecchi, prodigandosi quindi in bombardamenti e mitragliamenti e contrastando l'attività dei cacciatori austriaci ai quali si erano aggiunti reparti di aviazione tedesca.

Fu in quei giorni che Ancillotto si rivelò in pieno, veneto leone alato, imbattibile ed instancabile.

Ancora pochi giorni prima dell'avanzata nemica aveva sostenuto numerosi combattimenti, abbattendo vari apparecchi; in seguito alle quali imprese gli veniva conferita un'altra medaglia d'argento al valore con la seguente motivazione:

« Arditissimo pilota da caccia abbatteva, il 26 ottobre 1917 due apparecchi nemici, dei quali uno cadeva dentro le nostre linee, sul lago di Doberdò, e l'altro nel vallone di Brestevica. Il giorno dopo ne abbatteva un altro pure sul lago di Doberdò e il 3 novembre, dopo lungo e ardito combattimento, faceva precipitare un apparecchio germanico nei pressi di Rovarè (Treviso) ».

« Cielo Carsico e cielo di Treviso, 26-27 ottobre e 3 novembre 1917 ».

Ma tanto lavoro non aveva minimamente intaccato le sue riserve d'energia. Ancillotto fu portentoso; dalla mattina alla

sera stava in volo, vagando velocissimo e a bassa quota sulla pianura veneta creando ostacoli all'invasione del nemico, assalendo gli aeroplani di questo.

Riuscì perfino a fare una visita alla sua villa, insieme al capitano Faccenda, valoroso osservatore di aeroplano, per sapere se nessuno della famiglia aveva subito danni e per assicurarsi nello stesso tempo del personale delle sue campagne, onde stabilire collegamenti con quelli che sarebbero rimasti nel territorio occupato.

L'aviazione in quei giorni fece miracoli e fu uno dei principali coefficienti ai quali si dovè l'arresto dell'avanzata nemica alle rive del Piave.

Gli aviatori tedeschi venuti a dare man forte agli alleati austriaci credevano di soverchiare i nostri che avevano dovuto sgombrare i loro campi ed erano quindi a corto di materiale di volo. Ma la buona volontà e l'eroismo superò tutto. Gli assi tricolori volarono fino ad otto e dieci ore al giorno, prodigandosi in ogni modo, sull'esempio dei grandi capitani Piccio e Baracca che erano alla testa degli stormi.

Giannino Ancillotto era là, seguito dai suoi fedeli compagni Cabruna e Serafini. Le pattuglie si susseguivano alle pattuglie; mentre dalla Patria percossa e decisa all'estrema resistenza arrivavano i rifornimenti di materiale e gli incoraggiamenti. Il Paese comprendeva che gli aviatori erano i guardiani tremendi e che la loro opera aveva gravemente intralciato il programma d'avanzata del nemico.

Appena levato in volo dal campo di Marcon, Giannino poteva vedere la propria casa in mano agli austriaci. Ogni volta che ci passava vicino non si teneva dal fare una picchiata e mitragliarne le finestre, dietro le quali si sapeva essersi installato un comando.

Frattanto sulla riva del Piave tenuta dal nemico una teoria di palloni frenati ci spiava. Il desiderio del Comando Supremo era di levare a qualsiasi costo dall'orizzonte quegli occhi indiscreti. Il Duca D'Aosta personalmente dichiarava che quegli osservatori pericolosi dovevano essere annientati.

Ed ecco che in pochi giorni Giannino Ancillotto ne incen-

dia tre. Le sue vittorie sono sancite dagli encomi solenni conferitigli dall'Augusto Principe che lo seguiva con entusiasmo.

Riproduco testualmente:

« 30 novembre 1917 »

« Esprimo il mio vivo compiacimento al sottotenente Ancillotto, pel riuscito attacco contro il pallone frenato di Levada, compiuto oggi con l'aeroplano da lui pilotato, e coronato da felice esito con l'incendio del pallone nemico e d'uno dei due paracadute. »

« Confido che la caccia ai palloni avversari sarà continuata con energia e con gli stessi brillanti risultati ».

Il Tenente Generale
Comandante dell'Armata
EMANUELE FILIBERTO DI SAVOIA

« 6 dicembre 1917 »

« Per la terza volta, in breve volger di tempo, il sottotenente Ancillotto è riuscito colla sua perizia ed il suo valore ad incendiare un pallone frenato nemico. »

« A lui nuovamente vada il mio encomio ed il mio compiacimento, coll'augurio che possa aggiungere nuovi successi a quelli già conseguiti ».

Il Tenente Generale
Comandante dell'Armata
EMANUELE FILIBERTO DI SAVOIA

I combattenti dell'invitta Terza Armata, che conservano per Emanuele Filiberto di Savoia una venerazione imperitura, sanno quanto egli li sapesse curare.

Questo Principe, che aveva sulle linee avanzate di combattimento i suoi figli e che si prodigava ogni giorno come il più umile dei soldati aveva per Giannino un affetto paterno. Con

quell'intuito perfetto che gli veniva dal suo sangue nobilissimo e dalla sua vasta intelligenza aveva scorto in Giannino Ancillotto l'uomo della rivelazione, dell'eroismo iperbolico; e direttamente gli aveva dato il suo alto incitamento.

Si giunge così allo sfondamento del pallone frenato di Rustignè; prodigioso gesto che stupì amici e nemici e che circ confuse Giannino Ancillotto e l'aviazione italiana di un alone di nuova gloria e di grandissimo prestigio.

*IL TRIONFATORE
DELLE FIAMME*

Ai primi del dicembre 1917 Giannino Ancillotto che instancabilmente si prodigava sui cieli del Piave offrendosi a spettacolo dei suoi concittadini dell'altra sponda che lo seguivano con passione intensa, sfondò il « Drago di Rustignè ». L'ordine era perentorio: bisognava abbattere ad ogni costo quella spia delle nostre linee. E Giannino Ancillotto lo abbattè, fatale e catastrofico come un proiettile indirizzato al segno.

L'impresa fu talmente stupefacente che fece rimanere ammirati gli stessi nemici. Un brivido di entusiasmo avvolse la nazione. Il Comando Supremo gli decretò la medaglia d'oro con questa motivazione:

« Ancillotto Giannino, da S. Donà di Piave (Venezia), Sottotenente Corpo Aeronautica Militare.

« Pilota da caccia di ammirevole slancio, dal 30 novembre al 5 dicembre 1917 in una serie di attacchi audacissimi incendiava tre palloni nemici e ne costringeva altri a cessare dalle loro osservazioni. In una speciale circostanza, assaliva l'avversario con tale impeto, da attraversare l'aerostato in fiamme, riportando sul proprio velivolo, gravemente danneggiato, lembi dell'involucro lacerato ».

« Cielo del Piave, 30 novembre-3 dicembre 1917 ».

Per dare una visione adeguata di questo leggendario epi-

sodio che produsse tanta letteratura giornaistica e cronistorica crediamo opportuno comporne qui come una piccola antologia.

Riproduurrò gli scritti di camerati di guerra e di corrispondenti di guerra che illuminano vastamente la superba avventura; dal racconto del colonnello Fischetti a quello di Garinei; v'è poi il racconto del valoroso collega Guelfo Civinini, il giornalista che partecipò all'impresa aerea di Cattaro; chiuderà infine la serie il racconto originale della Medaglia d'Oro Ernesto Cabruna.

Riporto per intero un capitolo del colonnello Fischetti intitolato: « Il drago di Rustignè ». Vi si rivive lo stato d'animo dei combattenti che nella guerra cercavano la nobiltà della vita; vi si ritrova la virtù d'un popolo che per l'esempio di fulgidi eroi si sentì unicamente soldato.

« Non più l'Isonzo, fiume della Speranza, ma il Piave, fiume della Fede, divideva la tenacia italica dalle rabbiose orde austriache.

E sul Piave la mutilata aquila d'Italia inchiodata agli argini novi della resistenza, con l'ali tronche, ma l'occhio vivido, attendeva il giorno del volo audace di liberazione, oltre i cieli violati, fino ai nidi nuovi di Trieste e di Trento.

Poco più che trenta giorni dividevano da « Caporetto », e non ancora gagliardi erano i nuovi muretti di fango, e non ancora le officine avevano fabbricato i cannoni che urlar dovevano la gloria della Battaglia del Piave.

L'acqua del fiume divideva due diuturne ansie, due laboriose fatiche. E mentre gli austriaci assiepavano d'armi e d'armati la sponda d'oriente, oltrepassata con la disperazione e l'avvilimento nelle tette giornate del novembre 1917, dal Grappa al Montello e dal Montello al mare lavoravano i giovani e vecchi fanti a fortificare l'altra sponda per farne baluardo inviolabile da ogni altra bramosia dell'invasore: rocca dalla quale sprigionar si doveva la grande vittoria d'Italia.

Lavoravano giorno e notte e non sentivano il peso della rude fatica nè i vecchi dell'84 nè gli adolescenti dell'99.

Lavoravano con l'ansimo della disperazione e con l'incitamento dell'onta subita, e brulicava tutta la piana, nei pressi del Fiume sacro, come se gigantesche formiche, cacciate improvvisamente dalle tane costruite faticosamente, intente fossero

a rifabbricare le loro dimore e ad ammassarvi le provviste per la fredda stagione.

Occorreva far presto, poichè l'inverno incalzava e per l'inverno ogni opera di difesa doveva essere pronta, ogni bastione munito.

Lavoravano senza posa i fanti martoriati, e quel lavoro incessante faceva fremere il nemico che udiva, nelle tenebre, i misteriosi rumori della nuova fatica e che voleva conoscere cosa fossero ancora capaci di osare e sperare gli italiani.

Per conoscere e sapere, ardite pattuglie passavano col favore della notte il fiume. Erano bavaresi arditi, eran magiari, eran boemi: scelti combattenti, che venivano audacemente avventati sull'argine conteso. Ma la vigilanza assidua dei nostri e la continua protezione delle travolgenti acque del Piave, impedivano ogni impresa.

E come di giorno non sarebbe stato possibile nè spinger pattuglie, nè seguire dagli osservatori terrestri la vita sulla fronte italiana, il nemico ricorse ai « *draken* » perchè, innalzandosi alle prime luci dell'alba, cercassero bersagli e notizie.

Fra i « *draken* », tozzi e mostruosi osservatori aerei che dondolavano minacciosi nel puro cielo del Veneto, acquistò, in breve tempo, fama il pallone austriaco che quasi giornalmente si levava a sud di Oderzo, presso Rustignè, per vigilare ogni nostra attività, fra Sette Casoni e Zenzon di Piave, fin oltre S. Biagio di Callalta. Manovrato magistralmente quel mostro scompariva non appena il fuoco dei nostri pezzi veniva aggiustato o quando l'approssimarsi di « cacciatori » rendeva pericolosa la permanenza in aria. Così, sfuggendo tempestivamente ad ogni insidia, fedelmente serviva le proprie batterie, e quando, ballonzolando sul robusto cavo che lo tratteneva a terra, si profilava sullo sfondo del cielo, sempre bello e sempre limpido, le artiglierie austriache rovesciavano colpi e colpi.

Quel « *draken* » inafferrabile, terribile, che dirigeva i grossi proiettili con precisione ed efficacia, divenne un incubo. Mostro senza pietà e senza paura sembrava avesse occhi infallibili, tale era la potenza del suo intervento e la rapidità con la quale ritrovava ed indicava ai ciechi artiglieri il giusto bersaglio.

Il « Drago di Rustigné » lo chiamarono infatti i fanti, gli artiglieri e gli aviatori, poichè appariva e scompariva sul Piave paurosamente, quasi fosse comandato da maghi e non da umani.

* * *

Il mattino del 5 dicembre 1917, s'alzò il « Drago » messaggero di morte. Il sole appena levatosi illuminava la piana di Callalta, l'ansa di Zenson, le strade belle del Veneto nostro, e come quella luce mattutina tradì grossi movimenti di truppe, subitamente sui fanti cadde un rovinio di colpi.

Da Oderzo, da S. Donà, da Motta di Livenza, le nascoste batterie austriache, seguendo i dati precisi del « Drago », martellando furiose, spazzarono le colonne in moto, e ne ricercarono i resti attraverso i campi, sotto gli arbusti, lungo i fossati

Richiesero i fanti aiuto e protezione ai propri aviatori che subito partirono verso Rustigné. Ma il « Drago », seguendo la felice manovra, già tante volte riuscita, fu tratto a terra e rimase nascosto fino a quando il cielo non fu di nuovo libero dalle nostre ali. Nuovamente allora si librò e nuovamente sulle ricomposte colonne dei fanti piovve la mitraglia.

Ripetutamente così scomparve e riapparve il « Drago » poi che la sua audacia era pari all'importanza del bersaglio scoperto e al desiderio di colpire ancora, più dolorosamente.

* * *

A tanta tenacia, che era beffa e distruzione ad un tempo, fu opposto allora un uomo che era più tenace del « Drago », e che aveva, come esso, l'occhio fermo ed infallibile:

Gianni Ancillotto: « *Nanni* ».

* * *

Figlio della prima generazione dei combattenti, aveva vissuto le ore di gloria delle undici battaglie dell'Isonzo, aveva pianto le lagrime della ritirata di Caporetto ed aveva nelle rudi vigilie della sosta sul Piave, tra le imprecazioni dei vecchi ed i canti freschi di guerra dei nuovissimi combattenti, magnificamente combattuto contro altri draghi, tanto da essere ritenuto, in simile caccia, uno dei più animosi e dei più decisi

Per questo fu chiesto il suo intervento; per questo gli fu dato l'ordine della distruzione del « Drago di Rustigné ».

A qualunque costo.

* * *

Sul vecchio piccolo Nieuport Bebè che aveva alle estremità delle ali e per ogni lato, sei tubi per il lancio di razzi incendiari, partì « Nanni » deciso a battersi risolutamente. Lo stringevano dappresso tre cacciatori italiani per difenderlo da aggressioni di velivoli nemici, chè il minuscolo Nieuport, logoro e stanco dalla lunga guerra, era inadatto ormai a battersi con i velivoli veloci e moderni « caccia » austriaci.

Volteggiava ancora, grottesco, il *draken* a circa quattrocento metri su Rustigné quando il quartetto fu prossimo alle linee del Piave. Fu allora che distintamente si videro — per la prima volta — tre cacciatori austriaci tessere spirali attorno al « Drago ». Evidentemente il nemico teneva molto a mantenere in aria il suo prezioso osservatorio se aveva inviato tale attiva difesa.

Non siffatto ed imprevisto ostacolo turbò i nostri, ma solo vide Nanni che impossibile era attaccar dall'alto il Drago poiché l'accorrere dei cacciatori austriaci, che lo sovrastano, avrebbe impedito ogni sorpresa ed avrebbe permesso di tirarlo giù velocemente sottraendolo all'offesa. Fu allora che egli s'appigliò alla rischiosa tattica di passare il Piave bassissimo, per sfuggire alla vigilanza degli aeroplani nemici il più a lungo possibile ed affrontare il « *draken* » prima ancora che questi fosse tirato a terra.

Un cenno: il quartetto si calò rapidamente verso la pianura e velocissimo passò il fiume dirigendo su Rustigné. Ma non era pur anche giunto in prossimità del « Drago » che i tre caccia austriaci piombarono risoluti incontro ai nostri mentre da terra veniva iniziata la manovra per la discesa del pallone.

Nella decisa mossa nemica vide « Nanni » venire a sè incontro la morte.

Male armato, poco veloce, il Nieuport incapace a qualsiasi combattimento, sarebbe stato facile preda di quei tre nemici che sicuramente e decisamente attaccavano.

Il Piave vicino era la sicura salvezza: ma la salvezza di « Nanni » era anche quella del « Drago » ed invece bisognava scegliere: o « Nanni » o il « Drago ».

* * *

Guardò la mutilata aquila d'Italia inchiodata all'argine conteso, i suoi figli più belli, gli aquilotti della sua guerra senza tregua e senza pietà, gettati allo sbaraglio, e nell'occhio sempre vivido s'accesero bagliori di passione.

E vide: vide « Nanni » proseguire fermamente il suo volo e i tre cacciatori italiani, animati da quella sicurezza di rinuncia e di sacrificio, scagliarsi incontro ai tre avversari subito, senza esitanza, perchè il nemico non s'avventasse sul debole Nieuport: perchè « Nanni » potesse seguire il suo destino.

Quasi che ciascuno avesse obbedito ad un ordine preciso, ciascuno scelse il suo avversario e la zuffa s'accese rabbiosamente tra il crepitio delle mitragliatrici ed il volteggiare delle ali.

* * *

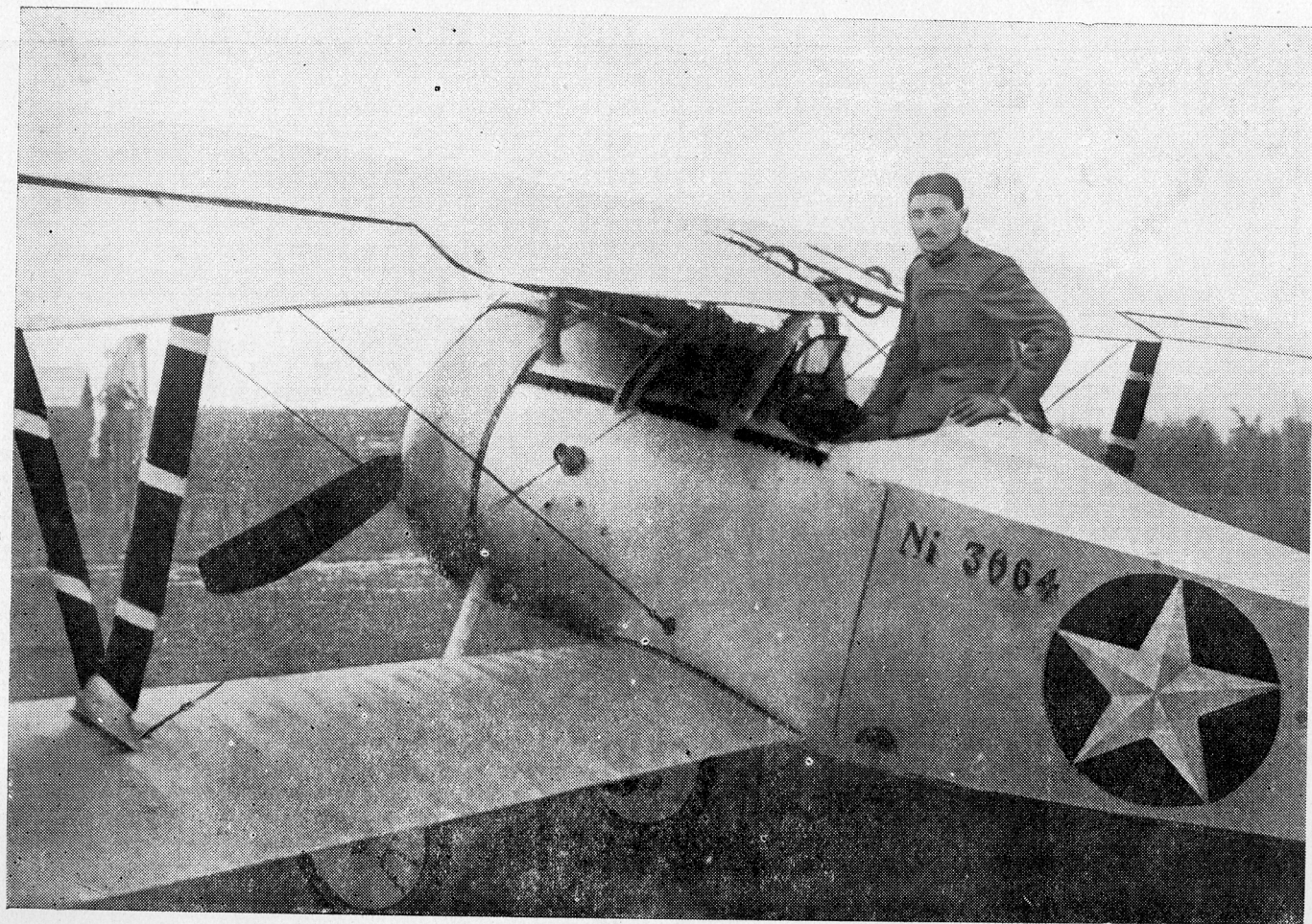
Soffocato l'istinto di salvezza si districò « Nanni » subitamente da quel groviglio di ali e lasciata alle spalle la scorta impegnata, puntò sul « *draken* » disperando di poterlo raggiungere prima che questi scomparisse o che il Nieuport potesse cadere sotto i colpi improvvisi di qualcuno dei tre cacciatori nemici che fosse riuscito a liberarsi della stretta.

La massa informe del « Drago » che sentiva già i primi strappi del cavo che lo richiama in basso, gli si parò innanzi come un ammasso pauroso di tela e di funi: orribile tela di gigantesco ragno in attesa del moscerino.

Nè quella vista atterrò « Nanni », nè il timore che alcuno dei cacciatori austriaci lo aggredisse improvvisamente alle spalle fece vibrar in lui lo sgomento.

In quegli attimi egli non vide e non volle vedere che il « Drago », lo sterminatore di fanti; l'occhio delle batterie nemiche. Spegnerne quell'occhio era la posta della sua partita disperata e disperatamente egli volle giuocarla d'azzardo.

Calcolò freddamente la distanza che scemava più rapida



Giannino Ancillotto sul « Bebè Nieuport »

Arso nel viso, accecato dalla fiamma e dal bagliore, uscì ancor vivo, ma senza respiro, perduto precipitando col velivolo ridotto ormai a gloriosa carcassa, rivestita, come da drappo funebre, da resti ancor fiammeggianti dell'involucro del distrutto nemico.

Roteando su sè stesso, sfuggì il Nieuport dalla rossa voragine come un bolide acceso e su quel bolide condannato, si gettò — approfittando della tregua — ferocemente uno dei cacciatori austriaci per il colpo di grazia.

E' dunque vero che la percossa fiacca sempre colui che la riceve?

E non può invece accadere che ingrandisca il colpito fino ai confini dell'inverosimile?

Non ingrandì forse al Piave la sua tenacia l'Esercito di Caporetto?

Non ingigantì forse alla percossa del « Drago » Gianni Ancillotto se, a pochi metri da terra, seppe ritrovare l'anima smarrita e rinchiuderla ancora nel suo cuore pulsante, perchè ridesse moto al sangue e alle membra inerti la forza di trattenere dallo schianto della caduta il Nieuport precipitante?

Questo fu.

Come spinto da una magica forza, risolleò l'aquilotto la sua ala percossa.

Si risolleò l'ala a tempo per riprendere il gioco tremendo poichè dopo l'urto, l'incendio, e la precipitosa caduta ancora un nemico veniva ad oltraggiare e contendere la vittoria.

Si parò infatti il cacciatore austriaco minaccioso contro il minuscolo velivolo ferito e già, novello Maramaldo, credeva trovare il suo Ferruccio morente quando accadde l'incredibile.

Alla pianura sottostante, sulla quale ancor poteva scendere, salvando la vita a prezzo di prigionia, guardò con sprezzo il cacciatore italiano e raccolta nel velivolo agonizzante la sua passione, quella passione scagliò ancora, con la certezza della perdizione, contro il nemico, chiedendo, con la rabbia del mastino ferito, alla propria arma lo spasimo degli ultimi colpi.

All'azzannare improvviso fu scosso l'austriaco e prima ancora che, ributtato dall'attacco inaspettato, potesse reagire, vi-

de il non vinto avversario attorniato dalla sua scorta sfuggirgli miracolosamente.

* * *

Camuffato dai resti del « Drago » — tenaci brandelli — il Nieuport fedelmente circuito dagli ansiosi compagni riprese a fatica la via del ritorno.

Trepidavano le ali squassate, vibravano i cavi fiaccati e tronchi, eppure fu ancora trascinato oltre Piave — oltre il confine tremendo — il lungo guidone di seta, agganciato dal destino a poppa del velivolo tricolore, perchè anche sui fanti d'Italia sventolasse quel segnacolo di vittoria ».

Ed ecco come si scriveva dell'Eroe nel *Piccolo e Giornale d'Italia* del 28-29 marzo 1918, epoca nella quale fu stabilito di consegnare solennemente ad Ancillotto la medaglia d'oro al valore:

« Fra qualche giorno verrà consegnata la medaglia d'oro al valore ad un giovanissimo ufficiale — ad un ragazzo, quasi — che però già è entrato trionfalmente nel novero degli « Assi » italiani con una serie di vittorie degne di epopea.

Raggiunse un *drachen* austriaco, lo incendiò, e poi si lanciò come un fantastico bolide — lui e la sua macchina — contro la massa, già linguettante di fiamme, dell'aerostato: lo sfondò, lo passò da parte a parte attraverso un'atmosfera di fuoco e ritornò al campo portando — attaccato alle ali del suo « caccia » — un grosso lembo di stoffa del pallone nemico con sopra la fosca Croce di S. Andrea dipinta in nero.

E' — Giovanni Ancillotto — lo stesso aviatore che, avendo saputo come la torretta della sua villa, situata a Musetta di S. Donà di Piave, servisse da osservatorio agli austriaci — si recò a bombardarla e a mitragliare i nemici che vi si trovavano sopra.

E' lo stesso che altri *drachen* e altri apparecchi ha abbattuto, che mai ha rifiutato battaglia, cercandola invece con interminabili crociere per i cieli nemici — è il volontario di tutte le spedizioni più rischiose è un prode che ad un valore indomabile accoppia una modestia senza pari. Ed è un ingenuo: un

fanciullo ancora, dall'animo limpido e terso come i cieli che ha invaso vittoriosamente; è sempre il Giannino che conobbi, bimbo, selvaggio con gli estranei ma buono e affettuoso con gli intimi — nato e cresciuto lontano dalle emanazioni velenose delle città. Lo ricordo, vestito di fustagno, mentre partiva all'alba dalla sua villa, per andare a caccia, con i suoi cani ed il suo fucile. Lo ricordo nella quieta intimità della casa ove i suoi genitori — comm. Giovanni Ancillotto, consigliere provinciale di Venezia, e signora Corinna — avevano per gli amici ospitalità cortese e squisitamente signorile. Lo rivedo ora, dopo pochi ma aspri anni, convertito in baldo ufficiale aviatore, avendo sul petto il nastrino azzurro sormontato dall'aurea stella. Dalla crisalide è uscita una meravigliosa farfalla dalle ali poderose che non temono la fiamma ».

Importante questo brano di Raffaele Garinei pubblicato dal *Giornale del Mattino* e riportato a suo tempo da moltissimi giornali:

« ... nel pomeriggio del 30 novembre Giannino Ancillotto spiccava il volo contro il pallone frenato austriaco che si librava sulla piana di Fossalta.

Dalla navicella del « Drago » partì una scarica di mitraglia, mentre l'aerostato veniva nervosamente tirato in salvo verso il suolo. Ancillotto sfidando il pericolo si portò sul lato del pallone e lanciò il fascio dei razzi incendiarii; questi traversarono da una parte all'altra, e dai bordi dei fori arse la fiamma che si propagò in un attimo distruggendo l'involucro. I due osservatori si gettarono dalla navicella legati alle funi dei paracadute; ma certo dovettero esitare alquanto perchè una delle due ombrelle fu travolta dalla massa più pesante dell'aerostato incendiato, e con essa si abbattè al suolo. L'altra prese fuoco da un lato e non potè offrire tutta quella resistenza atta a salvare la vita.

Due giorni dopo Ancillotto attaccò un altro « drago » austriaco che si librava su San Polo di Piave. Era questo a 700 metri di quota e potè discendere a 350 allorchè intuì il pericolo che lo sovrastava. Da terra un vivo fuoco di mitraglia si levò contro il nostro cacciatore e le ali del velivolo ne furono in più

parti prese. Ancillotto risolutamente e con freddezza si spinse verso il pallone e lanciò i suoi razzi di fuoco: un istante dopo il « drago » ardeva e due paracadute questa volta potevano portare in salvo i due osservatori.

E veniamo alla terza straordinaria vittoria che ha del soprannaturale, e che potrebbe lasciare increduli se non fosse documentata in ogni suo più piccolo dettaglio.

Il 5 dicembre Ancillotto fu avvertito che il « drago » di Rustigné, quello stesso che era stato attaccato pochi giorni prima da Baracca e da Piccio, si era nuovamente levato e che tre cacciatori austriaci facevano intorno a lui servizio di vigilanza. L'audace aviatore senz'altro mosse all'attacco, portando come sua scorta tre cacciatori, i sottotenenti Degli Espositi, e Carabelli e il brigadiere Cabruna.

Le due squadriglie furono presto di fronte, e quattro battaglie si accesero nello stesso istante, uno contro l'altra i tre cacciatori di scorta. Ancillotto audacemente contro il pallone frenato.

Per allontanarsi dalla mischia degli aeroplani Ancillotto chiese al suo *Nieuport* tutta la possibile velocità, scagliandosi trasversalmente dall'alto in basso sul pallone; a venti metri di distanza lanciò il fascio dei razzi incendiari ma nel tempo stesso ebbe la visione tragica del pericolo che correva; trovandosi così dappresso non poteva più evitare l'urto col « drago » in fiamme.

Lasciamo la parola ad Ancillotto:

« E' la morte — pensai — spensi il motore, chiusi gli occhi, ed attesi. Un attimo appena, e poi un urto ed uno schianto, una vampata sul viso, ancora una resistenza infranta e poi la sensazione spaventosa del vuoto. Riaprii gli occhi, ero a poche decine di metri da terra, riaccesi il motore, rispondeva; provai i comandi, funzionavano; cercai di cabrare quanto più fosse possibile l'apparecchio, la manovra riuscì; ed allora soltanto ebbi la sensazione del nuovo pericolo, dal basso venivano su raffiche di fucileria; detti una occhiata alle ali temendo che mi mancasse il sostegno, esse tentennavano come se fossero spezzate, e portavano brandelli di stoffa che lì per lì non riuscii a comprendere da dove si fossero staccati. Ma le ali reggevano;

la elica girava e l'aeroplano, sebbene lentamente, riusciva a riprendere quota ed a portarsi sulle linee italiane. Qualche minuto dopo scendevo al mio campo, senza ancora rendermi ragione di quel che era accaduto ».

Il velivolo di Ancillotto aveva attraversato il « drago » in fiamme, l'elica roteando aveva squarciato un lato del pallone, e le ali avevano portato dietro brandelli dell'involucro. Nell'urto le ali si erano spezzate al centro rimanendo unite soltanto per il supporto della mitragliatrice, e la violenza fu tale che l'apparecchio potè forare anche la parete opposta, liberandosi dalla massa ardente che precipitava al suolo trascinando i due osservatori che erano nella navicella e che non fecero in tempo a gettarsi col paracadute.

Al campo Ancillotto ebbe feste liete per la bella vittoria e per la vita, miracolosamente salvata; i resti dell'involucro del « drago » furono distribuiti agli aviatori: durante l'urto tragico i tre aeroplani che scortavano Ancillotto abbatterono un velivolo austriaco.

L'aviatore che ha riportato nella sua audace impresa, lievi ustioni agli occhi, ha ricevuto un solenne encomio dal Duca d'Aosta ».

Guelfo Civinini nella *Lettura* del febbraio 1918 così scriveva dell'Eroe:

« Il 23 novembre fu pure uno dei giorni buoni. Andarono giù cinque apparecchi nemici. Uno che veniva ad attaccare un nostro drago ruzzolò nel Piave, dopo un combattimento accanitissimo col consueto Baracca. Era un sottufficiale tedesco, che da una lista trovatagli addosso pare si fosse specializzato nella caccia al « drago »: come il nostro Ancillotto. Il giovane cacciatore, avendo già abbattuto quattro apparecchi nemici, ha avuto l'idea di cambiar selvaggina. Si è dedicato al pallone-drago, noiosissimo osservatore in questa guerra di pianura. Ne attaccò tre in tre giorni, e li incendiò uno dopo l'altro. Ma all'ultimo ebbe una delle più terribili avventure che la storia dell'aviazione ricordi. Per buttar giù quei grossi bestioni si adoperano dei razzi incendiari di effetto sicuro se colpiscono l'involucro ma che bisogna lanciare assai da vicino perchè colpisca-

no. Il tenente Ancillotto si buttò quasi addosso a quel suo terzo « drago », e gli lanciò i razzi da meno di cento metri. Lanciati, virò per scansarsi. Ma il « drago », che egli aveva attaccato un po' dal basso, scoppiò, e rapidamente abbassò e spostò la sua grande massa fiammeggiante. Ancillotto se la vide dinnanzi, terribile, una vera fornace aerea. Impossibile evitarla. Allora chiuse gli occhi e vi si lanciò in mezzo, perduto certo di morire. Fu un attimo. Si sentì soffocare: poi subito sul viso una carezza fredda. Riaprì gli occhi vide il cielo azzurro, laggiù la terra, e il drago fiammeggiante, fumigante, che calava su essa lento lento. L'aveva attraversato col suo piccolo « Bébé », che non si era fatto nulla, che non s'era bruciato nulla, e che si portava dietro attaccato alle ali e ai montanti come un grande strascico una lunga striscia della pelle bruciata del nemico: una ventina di metri quadrati di seta.

Ancillotto è veneto, di un paese sulla riva sinistra del Piave. Giorni sono ha voluto passare là sopra, per rivedere la sua casa. L'ha rivista; era sfondata e saccheggiata; aveva certo alloggiato, e forse alloggiava ancora, degli austriaci. Allora l'ha preso come un impeto d'ira; e in un movimento d'anima che non si spiega ma si capisce, ha picchiato giù, ha cominciato a girare attorno alla casa dove era nato e l'ha mitragliata ».

La Medaglia d'oro Ernesto Cabruna, compagno inseparabile di Ancillotto durante la guerra e che fu testimone oculare dell'abbattimento del pallone drago di Rustigué, ha gentilmente accondisceso alla mia richiesta di descrivere l'eccezionale scena della quale egli fu parte attiva, poichè col suo apparecchio difese Giannino Ancillotto dai caccia avversari.

Questo racconto di Ernesto Cabruna è dunque un raro documento storico che conferisce onore e vanto alla presente pubblicazione di ricordi ancillottiani:

« Quando Giannino Ancillotto onorava della sua fiducia col chiamare a seguirlo in qualche azione azzardata, c'era modo di rilevare le qualità singolari del pilota cosciente e sicuro, del maestro non eguagliabile.

Sulla Dignità, Amor proprio, Onore, poggiavano la leva e la spinta di ogni più grande come di ogni più piccola sua azio-

ne: non esibizione, non pubblicità, non strombazzature, non gonfiature, non meriti altrui nè calcoli od interessi.

La Sua naturalezza e severità del *dare* lo portavano all'eroismo autentico il più completo: quando osare e sacrificarsi era una necessità, un dovere superiore, voluto dal Paese in pericolo.

Lo si seguiva con fiducia cieca.

Se non fu l'unico Pilota, nella guerra mondiale, che abbattè avversarii in caccia notturna, fu certo l'unico che seppe abbatterne due, di notte, a pochi secondi uno dall'altro.

In quella circostanza attese che ripettesse quanto erasi verificato nelle notti precedenti e cioè il passaggio bassissimo sul campo degli apparecchi da bombardamento nemici ai quali, occultati dall'oscurità, interessava non poco venire a quota bassa per meglio colpire gli hangars dei nostri caccia.

Ed è sul campo, vicino al suo apparecchio notturno, che Ancillotto attende, allo scoperto, di essere risparmiato dalle bombe per poter inseguire i distributori di rovine e di morte.

Lo stesso scoppio delle bombe sugli hangars e sul campo che sommovevano, (rendendolo pericoloso al rullaggio ed innalzamento dei velivoli) la scia luminosa delle lame di fuoco dei tubi di scappamento, erano quanto — a giudizio di Ancillotto, e come si verificò — doveva tradire i bombardatori indicandone la direzione e la visibilità. Così Ancillotto li poté individuare, inseguire ed a poca distanza dal campo abbattere.

Era Ancillotto il Cavaliere senza macchia.

Un giorno, dopo aver con uno dei suoi fidi compagni mitragliato e sloggiato un comando installato nei resti della sua villa rimasta al nemico al di là del Piave, attacca ripetutamente un *draken* austriaco. Ritornato al campo, l'osservatorio di artiglieria segnalò che il *draken*, poco prima attaccato da due caccia, finì per incendiarsi (certamente per il tardivo effetto delle pallottole incendiarie drittegli). Ancillotto senz'altro, dichiara che non poteva e non voleva che gli fosse attribuito l'abbattimento di quel *draken* perchè egli non l'aveva visto incendiarsi.

Nella distruzione poi del *draken* che gli valse la Medaglia d'oro al valore militare, e durante la quale solo per buona sorte

Egli non lasciò la vita, non è conosciuta la battaglia d'animo che lo ha torturato in quegli attimi terribili ed atroci.

Una nostra Brigata aveva, a giorno fatto, iniziato un movimento. Il nemico l'avvertì e sulle indicazioni di un *draken* sparava e martellava inesorabilmente la Brigata. Era già stato richiesto l'intervento di velivoli da caccia, che, recatisi sul posto, nulla poterono fare poichè il *draken* si abbassava e si alzava quel tanto che bastava per poter efficacemente dirigere i tiri, ed essere nel contempo protetto da terra dalle artiglierie e dalle mitragliatrici.

Interviene allora il Comando d'Armata ed ordina l'abbattimento del *draken* a qualunque costo e, per tale audacia e sacrificio, designa Ancillotto.

Ancillotto, che si era già distinto in tali abbattimenti, aveva un piccolo apparecchio antiquato sul quale erano applicati dei fusi incendiari da lanciarsi.

Ancillotto è compreso di quanto l'Armata attende da lui.

Chiama a scortarlo dei fidi compagni, parte dei quali, hanno il compito di seguirlo alti, ed uno di stargli vicino.

I due apparecchi penetrano le linee nemiche a quota bassissima. La sorpresa non riesce, poichè l'azione precedente dei caccia manteneva guardinghi ed accorti gli Austriaci. Tutte le batterie quasi contemporaneamente sconvolgono e producono una barriera infernale lungo il passaggio dei due velivoli. Ogni speranza è perduta: l'ultimo sforzo di volontà si affida al destino.

Inutile tentare di perdere quota perchè già inchiodati vicino a terra; vano disporsi a cambiare rotta per disturbare le artiglierie nei loro calcoli di tiro. Ovunque attorno è schianto di granate.

In questo terribile sforzo che Ancillotto deve compiere per reggere e sorpassare un martellamento che agghiaccia ed ammazza, Ancillotto trova ancora la freddezza di meditare sul da farsi e vincere l'istinto di difesa che subito dopo lo mette ad atroce prova.

Non bastano le batterie, non bastano le mitragliatrici da terra alla difesa; subitamente si scorgono anche tre apparecchi nemici bassi attorno al *draken* per proteggerlo nel compito im-

placabile. Segno, questo, che l'importanza del compito del draken aveva finito per impegnare a fondo gli austriaci.

Contro tutto questo, sta Ancillotto. Nel momento in cui si attenua il martellamento infernale, egli vede gli apparecchi nemici che, puntando su di Lui, aumentavano la tragicità della partita.

Egli ben sapeva di trovarsi in uno stato di inferiorità col suo apparecchio antiquato, poco veloce, e che l'impianto per il lancio dei fusi incendiarii lo appesantiva e lo diminuiva nelle qualità di volo e di difesa.

L'istinto avrebbe dovuto fargli mutare rotta o comunque provvedere a ritardare il pericolo immediato dell'avversario più forte che, deciso, gli si buttava addosso.

Non è dato in tale frangente vincere l'istinto di conservazione. Il Compagno che lo seguiva vicino, pur avendo altro compito, sentì che in quel momento avrebbe subito l'istinto.

Ancillotto, invece, no. Egli non si prepara a ricevere l'avversario e non si difende. Egli intuisce che era quella la prima mossa per farlo ritardare, per distorglielo dal compito, per abbatterlo prima che il draken fosse incendiato.

I velivoli dei Compagni che erano entrati in territorio nemico più alti, accecati anch'essi dal fuoco delle artiglierie, non potevano darsi ragione della situazione nè avevano il tempo per intervenire.

I caccia nemici svolgono in pochi attimi un'azione disordinata e furibonda intorno al draken. Ancillotto è attaccato e mitragliato, ma insiste inesorabilmente verso il draken. Il Compagno, non potendo simultaneamente impegnare tutti e tre i caccia, non può impedire che la maggior ferocia degli avversari si concentri sul più pericoloso al draken.

Ancillotto persiste e non modifica la sua rotta e la sua condotta. Vuol distruggere il draken.

Impegnato ormai a doverlo a qualunque costo abbattere, e pure essendo già vicino, non lancia i fusi incendiari. Sa che a quella distanza qualche altra volta non furono efficaci. Avanza ancora, e quando lancia simultaneamente i sei fusi incendiari, è tanto vicino al draken che il fulmineo scoppio investe ed attanaglia il suo apparecchio che sparisce nella vampata.

In questo momento terribile, quale freddezza abbia saputo immediatamente adoperare Ancillotto nella manovra, lo dimostra il fatto che (pur avendo l'apparecchio dovuto incontrare resistenze ed urti tanto che trascinò seco tre o quattro metri di tela dello stesso draken sparsi sulle ali, sulle crociere e sulla coda) l'elica non fu lesa. Inghiottito dallo scoppio e dalla fiamma, Ancillotto finisce per uscirne in avvistamento ed in modo disastroso: ha le ciglia e sopracciglia bruciacchiate, l'ala del suo apparecchio è aperta al centro per lo sforzo e l'urto subito ed è tenuta ancora assieme dal supporto della mitragliatrice sull'ala.

Dopo gli attimi tragici, nelle condizioni in cui si trova l'apparecchio (inevitabilmente sempre imbevuto d'olio e di benzina) uscito dallo scoppio e dall'incendio del draken, Ancillotto non pensa ancora a sè. L'apparecchio può essere il suo rogo. Egli non può vedere le parti ove può nascondersi qualche piccola fiamma, che la velocità, la benzina, e l'olio possono fulmineamente far divampare. In tale tragico frangente — allora non esisteva il paracadute — nessun altro pilota avrebbe tralasciato di effettuare subito un atterraggio in territorio nemico. Ancillotto invece riesce ad « assaggiare » e ravvivare ancora il motore e l'elica fedelissimi e, si riprende a pochi metri sui serventi a terra ed in fuga del draken incendiato.

Ancillotto in tale condizione pensa ancora a difendersi e ben dirige le visibili pallottole incendiarie della sua malferma ed imperfetta mitragliatrice, poverissima di colpi contro un tenace caccia nemico accanitosi per finirlo.

L'intervento del compagno e dei cacciatori amici dà la possibilità a questo Eroe da leggenda di dirigersi verso casa con l'apparecchio ridotto ad una velocità minima per la resistenza che facevano l'ala spaccata, i diversi trofei di draken che non potevano essere più gloriosi; uno ne aveva lungo a fiamma al timone che teneva il posto della più commovente bandiera ».

*LA MEDAGLIA D'ORO
E L'ALTISSIMO ELOGIO DEL DUCA D'AOSTA*

Qualche tempo dopo l'eroico avvenimento, le alte autorità dirigenti l'aeronautica e la colonia dei profughi veneti residenti a Roma convennero di onorare la nuova Medaglia d'Oro offrendogli nella Capitale l'altissimo segno del valore che già gli era stato decretato sul campo. Lo stesso Commissario dell'aviazione, on. Eugenio Chiesa volle partecipare alla cerimonia, anche perchè in quell'incontro del dirigente l'aeronautica con il giovane « asso » doveva maturarsi un piano fino ad allora tenuto segreto.

I genitori di Giannino Ancillotto erano in Roma con la famiglia e vivevano ore di ansia e di attesa, ma con fede cieca ed assoluta nella vittoria italiana. Immaginarsi come quella manifestazione costituisse un premio ineffabile per il loro coraggioso cuore.

Tolgo dal *Giornale d'Italia* del tempo lo schematico racconto della cerimonia dato che intendo conservare a questa pubblicazione l'efficacia documentaria degli avvenimenti:

« Il *Giornale d'Italia* narrò tempo fa il meraviglioso ardire del sottotenente aviatore Giannino Ancillotto, da San Donà di Piave, il quale, tra innumerevoli atti di valore, traversò una volta, da parte a parte, un draken austriaco riportando al suo campo *un lembo dell'apparecchio nemico*. Altra volta l'Ancillotto non esitò a bombardare la sua stessa villa, diventata la sede di un comando tedesco.

Infine recentemente sostenne un combattimento con tre apparecchi nemici atterrandone due e incendiandone un terzo.

Per questi ed altri atti di fulgido e magnifico coraggio l'Ancillotto è stato decorato con medaglia d'oro e d'argento al valor militare, ed è stato proposto anche per una terza medaglia.

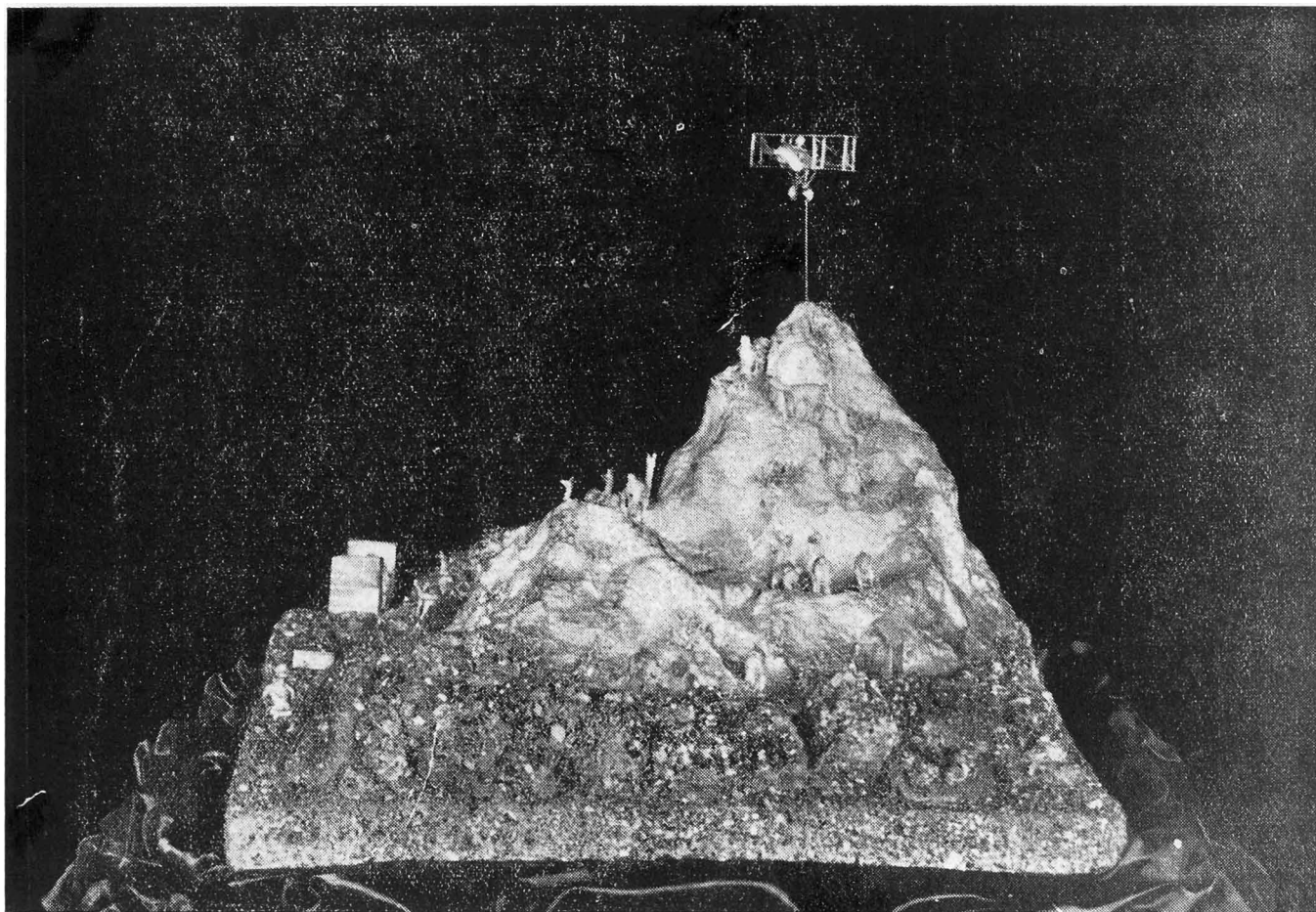
Per onorare questo giovanissimo eroe veneto — appena ventenne — la colonia dei numerosi profughi veneti, residenti a Roma, per iniziativa dell'on. Sandrini, l'eminente ed infaticabile rappresentante di Portogruaro, ha offerto stamane al tenente Ancillotto una colazione di guerra, cui sono intervenuti, oltre all'on. Sandrini: l'on. Chiesa, Alto Commissario per l'aviazione; l'on. Foscari, sottosegretario di Stato per le Colonie; l'on. Marcello, deputato di Venezia, il sen. Levi-Civita, exsindaco di Padova; il sen. Tivaroni; il cav. Bortolotto, sindaco di San Donà di Piave; il comm. Chiggiato, presidente della Deputazione provinciale di Venezia, il cav. uff. Nardini, sindaco di Noventa di Piave; il cav. uff. Vizzotto-Alberti; il comm. De Luca, consigliere della Corte di Cassazione; il cav. uff. Genovese, deputato provinciale di Venezia, rappresentante il Consiglio provinciale; il comm. dott. colonn. Mozzetti, già medico di Corte etiopica; il comm. Trentin, assessore di San Donà di Piave; il comm. Antonio Ancillotto, deputato provinciale di Treviso; il cav. uff. avv. Bertolino; il dott. Licer; il cav. avv. Dall'Acqua, sindaco di Fossalta di Piave; il cav. Carretta, commissario prefettizio di Salgareda di Piave; il cav. Guarneri; il cav. Marsilio; il cav. Galvani; il cav. Giol; il cav. Trevisanato; il cav. nobile De Zuliani; il cav. Belli; il cav. Rizzetto; il sig. Burci, ispettore della Ditta Trezza; il sig. Binelli, industriale di San Donà di Piave; il cav. ing. Venuti di Venezia; l'avv. cav. Senigallia; il cav. Perissimotto Giovanni; il magg. cav. Bozzoli; l'avv. cav. Casellati; l'avv. Zironde; il cav. Del Moro; il tenente Binelli; il conte comm. Muschietti di Portogruaro.

C'erano inoltre la signora e il signor Ancillotto, genitori del giovane eroe, la signorina Chiesa e le signorine Ancillotto.

Al termine della frugale colazione di guerra, intonata alla austerità del momento, l'on. Sandrini ha pronunciato un elevato discorso, che è stato non solo un inno all'eroismo del valoroso aviatore veneto, ma anche un grido di magnifico patriottismo del Veneto invaso, oggi due volte italiano per il suo martirio e per la sua fede.



Giannino Ancillotto col suo « Balilla » prima di spiccare il volo per il Cerro de Pasco



Il «Cerro de Pasco» donato dai Peruviani a Giannino Ancillotto

L'on. Sandrini, che ha suscitato viva commozione ed è stato lungamente applaudito, ha infine offerto al tenente Ancillotto, a nome dei suoi correghionali ed ammiratori, una bellissima pergamena inquadrante un brandello del draken austriaco portato via dall'eroico ufficiale. Su la tela è incisa la superba motivazione della medaglia d'oro conferita all'eroe del Piave. La pergamena, opera pregevole del valentissimo artista veneziano cav. uff. prof. Vizzotto-Alberti, fu poi firmata da tutti i presenti. Con la pergamena fu offerto al festeggiato anche un ricco portafogarette in oro.

Infine l'on. Chiesa, Alto Commissario per l'aviazione, ha pronunciato un trascinate e vibrante discorso, nel quale con eloquenza calda e commossa, ha riaffermata la indomabile volontà di riscossa che anima il paese ed ha ben augurato la immane vittoria finale dell'eroismo della gioventù italiana, di cui l'Aquilotto è mirabile esempio.

All'on Sandrini erano inoltre pervenute innumerevoli adesioni di altre eminenti personalità del Veneto. Particolarmente notevole quella anonima di un profugo di San Donà che da Napoli ha mandato, per onorare il tenente Ancillotto, una cartella del Prestito Nazionale da erogarsi dal Comitato profughi veneti per un'opera di beneficenza.

Così ha avuto termine la vibrante e bella riunione che onorando il fulgido eroismo di un valoroso figlio della patria invasa, è riuscita una imponente e solenne manifestazione di fede italiana contro l'insolente nemico che s'è accampato in una delle più dilette e più patriottiche regioni d'Italia ».

In quell'incontro l'on. Chiesa parlò a lungo con Giannino Ancillotto sulla possibilità di effettuare la caccia notturna contro gli apparecchi da bombardamento nemici che tormentavano Venezia e Treviso e tutti i principali centri del Veneto.

Giannino promise che avrebbe fatto di tutto per abbattearli e riferì numerose sue esperienze di volo notturno con le quali si era formata la convinzione che a parte la fortuna e l'ardimento fosse possibile arrivare con la tecnica ad un risultato positivo.

Ritornato alla fronte, Giannino Ancillotto ricevette dal Duca d'Aosta la lettera che riportiamo a parte. Questo documento quanto mai raro, iniziato a macchina, interrotto e continuato a penna dall'Augusto Principe, dimostra quale affetto e quale ammirazione nutrì il venerato Capo della Terza Armata per Giannino Acillotto.

Fu per l'Eroe un incitamento formidabile.



Fronte del Piave 8 aprile 1918

Egregio tenente.

Dai giornali ho avuto notizia della bella festa durante la quale Lei è stata consegnata la medaglia d'oro al valore, e che ha riunito intorno a Lei non soltanto le rappresentanze ufficiali di cittadine e paesi "dell'altra riva", ma gli animi stessi dei Suoi conterranei, desolati ma non depressi, lieti di esultare in quell'ora l'atto di valore incomparabile di un figlio della loro terra, che ha per essi particolare significato di rivincita e di promessa !

Sentire palpitare per sé e accanto a sé la commossa ammirazione di quanti nel cuore d'Italia vivono nell'attesa del ritorno, sentire - come Ella avrà sentito in quel momento - il saluto ed il richiamo ideale dei fratelli rimasti al di là, deve essere stato per Lei fonte di infinita e pensosa soddisfazione, non minore di quella che la più alta ricompensa militare Lei ha procurata.

*È il mio orgoglio che si rianima - mentre
trovare ancora il eco dello gesto
da Lei compiuto - la parola di com-*

grincosanti - di luce del loro
Emendato e ornato, si qual ha
certezza che nei prossimi momenti;
come già nei cieli del loro ordo
e della piuma tenet - ridenti e
della di italiana bellezza - Ella sa.
gratitudine nuovi, quindi serri.
e' all' nostra Patria diletta -

Con l'auspicio di nuovi fortune
di unio i miei cordiali saluti -

Q. P. Li. Breng

*DAI DUELLI AEREI DIURNI
A QUELLI NOTTURNI*

Nel giugno 1918 l'aviazione italiana fu chiamata a disimpegnare un difficile compito, nuovo alla comune esperienza del più recente passato. La preparazione della grande offensiva austro-tedesca sul Piave impegnava tutte le forze italiane e teneva molto preoccupati gli alleati. Quella battaglia avrebbe deciso le sorti della guerra, cioè la fine del conflitto, chiunque fosse risultato il vincitore.

L'aviazione nemica, particolarmente, era attiva; giorno e notte compieva incursioni sulle nostre città e i nostri campi aviatorii. Essa era già stata controbattuta; le sue perdite erano gravi, ma evidentemente non bastavano. Bisognava cercare di ostacolare anche la sua attività notturna.

Ed ecco Ancillotto al lavoro. Quante e quante volte di notte si levò in volo, solo, con lume di luna e senza, per studiare i modi o le probabilità di avvistamento di un apparecchio nemico! Volando e rivolando ottenne finalmente una certa speranza di successo.

Durante la battaglia del giugno egli fu in linea con tutta l'aviazione italiana. Fu una battaglia campale che doveva costare soprattutto la vita all'asso degli assi, a Francesco Baracca.

In quei giorni ebbe attuazione la famosa « massa caccia », composta di circa 150 apparecchi da caccia, ideata e diretta da Pier Ruggero Piccio e che riuniva tutti i migliori piloti delle migliori squadriglie.

Questo mirabile insieme di apparecchi è stato il primo esempio glorioso di volo in masa dell'aviazione da assalto.

Oggigiorno si parla spesso di tali due termini come di una invenzione e un'applicazione sorte in questi ultimi anni. Ciò è errato.

L'aviazione di massa e di assalto è nata nella guerra; e l'aviazione italiana ne detiene giustamente il primato, non solo colle masse di apparecchi più o meno eterogenei del maggio e dell'agosto 1917 sulla Bainsizza e sul Carso, ma anche con i raids su Pola, che hanno visto fino a venti « Caproni » e 45 idrovolanti, col raid di Cattaro compiuto con oltre 18 apparecchi e col raid su Vienna compiuto dai sette celebri apparecchi.

Però l'azione del giugno 1918 resterà sempre la più classica attuazione dell'aviazione di massa e di assalto: dall'alba alla sera questa cacciava le forze aeree nel cielo e contemporaneamente mitragliava le truppe nemiche, bombardava le passerelle e i ponti che il nemico gettava sul Piave, portava lo scompiglio fra le salmerie e le forze di rincalzo.

E fu in quel periodo, alla sera del 19 giugno, dopo una giornata di simili combattimenti, che Francesco Baracca, in volo a non più di 50 metri sulle pendici del Montello per mitragliare i reparti nemici infiltratisi entro le nostre linee, veniva abbattuto dal casuale proiettile d'un oscuro fante nemico.

Gli aviatori fecero pagar cara la vita del loro amatissimo campione; e Giannino Ancillotto pesò gravemente colla sua iniziativa sulla sorte dell'elemento avversario.

Gli aeroplani nemici passavano ogni notte sui nostri campi a bassa quota e li bombardavano. Col lume di luna si vedevano bene gli hangars ed era facile quindi colpirli. Pieni di apparecchi come si trovavano, ingenti furono i danni.

Bisognava arrestare ad ogni costo quelle incursioni. Frattanto ogni notte il comando del Gruppo faceva spostare gli apparecchi che venivano ricoverati ai margini dei vari campi sotto gli alberi. Gli aviatori andavano a dormire nelle case dei contadini, se pure non rimanevano ad attendere il passaggio dei bombardatori.

Tutti aspettavano la sorpresa. E la sorpresa la doveva produrre Giannino Ancillotto che si sapeva molto allenato ai voli di notte.



Caro Nore - Non
puoi certamente immaginare
quanta gioia abbia provato nel
sapere che sei stato tu, l'abbattitore dei
due apparecchi - ~~Se~~ ero certo an
che prima - e la fortuna ti si serò
giustificata - perché tu eri il solo
degno - Ti ricordi ad Hillo - l'an
no scorso ancora? Un abbraccio affettuoso
~~al tuo~~

Ogni sera i piloti della sua squadriglia e gli apparecchi, dunque, lasciavano gli hangars. Sul campo restavano solo Ancillotto ed il suo comandante il capitano Marazzani insieme al capitano Romano e al motorista. Trovarsi sotto l'eventuale pioggia di ferro e fuoco non era cosa allegra. Ogni mattina c'era da riempire una grande quantità di buche prodotte dalle bombe nemiche. Marazzani rimaneva imperturbabile, a capo scoperto. Il capitano Romano portava l'elmetto e teneva in mano una lampada da minatori: « Quando passeranno gli apparecchi nemici gliela metterò in testa — diceva a Marazzani — così servirà da elmetto! ».

Il piano era quello di attendere l'arrivo dei nemici sul campo e levarsi in volo mentre essi lanciavano le bombe. Ancillotto ne aveva intravisto una volta in cielo le sagome degli apparecchi. Sperava dunque di prenderli sotto mira traendo partito anche dal fatto che poteva seguirne le fiammelle dei tuhi di scappamento.

Per varie sere la cosa andò male; ma la notte del 2 luglio non fu così.

La solita pattuglia stava pronta, quando si sentì il rombo dei motori nemici e poco dopo gli apparecchi furono sopra. Non era caduta la prima bomba che il motorista aveva lanciato l'elica, già l'apparecchio di Ancillotto rullava sul campo in mezzo alle bombe esplodenti e decollava tenendosi sulla rotta che il pilota reputava fosse seguita dagli apparecchi nemici. Nel cielo una cortina di foschia dava, con la luna, una speciale rifrazione luminosa che Ancillotto trovava molto utile. Infatti non era passato qualche secondo dalla sua violenta cabrata per mettersi leggermente in quota, che distingueva la sagoma di un apparecchio. Con una prontezza e con una calma delle quali egli soltanto era capace, lo prendeva in coda sotto il collimatore della sua arma infallibile; e nella calma della notte rotta dagli scoppi delle bombe si sentì ad un tratto risuonare il tacchettio della mitragliatrice; e l'apparecchio nemico scendeva precipitosamente.

A terra l'attesa era grandissima. Avevano udito i colpi e tutti erano convinti che Ancillotto aveva « pescato » qualcuno.

« Se l'ha pescato lo ha buttato giù! » — diceva con convinzione assoluta il comandante Marazzani all'amico Romano.

Ma ecco che poco dopo si distinsero molto bene nuovi colpi di mitragliatrice e l'emozione al campo di Marcon si fece ancor più grande. I telefoni squillavano. Da tutte le parti si domandavano notizie su cosa fosse successo.

Ancillotto, appena abbattuto il primo apparecchio, non aveva cambiato la rotta; aveva solo rallentato il motore per osservare meglio nell'oscurità. Gli apparecchi erano almeno due. Li aveva visti nello sfondo del cielo. Uno era a terra; e l'altro?

Il suo occhio ormai abituato all'oscurità riuscì a scoprirlo, alquanto lontano. Con un'accostata rapidissima lo inseguì e gli si mise in coda. Ne distingueva sempre più la massa scura, i contorni; questa volta scorgeva anche le fiammelle dei tubi di scappamento. Con assoluta calma puntava, faceva partire le sue infallibili raffiche: e l'apparecchio avversario precipitava in basso.

Il nostro asso restava ancora in volo, aspettando; ma non udiva più nessun apparecchio nemico. Del resto due ne aveva scorti decollando e due ne aveva abbattuti. Non rimaneva che tornare e riferire le località dove presumibilmente erano andate a finire le due macchine. Con manovra elegantissima Giannino Ancillotto scese sul suo campo di Marcon dove fu portato in trionfo.

Il giorno dopo sul « Messagero » il collega Garinei così raccontava l'entusiasmante fatto:

« La promessa fatta all'epoca dei bombardamenti aerei notturni di Venezia e di Padova lo scorso inverno oggi è stata mantenuta. Ci leveremo in caccia di notte, se torneranno, dissero allora i nostri audaci e subito cominciarono ad addestrarsi alla nuova battaglia. Li abbiamo veduti per più mesi i piccoli punti luminosi nella notte oscura ed abbiamo udito il palpito dei loro motori. Erano i nostri cacciatori dell'aria che attendevano al varco i tristi bombardieri delle tenebre ed incrociavano nell'aria con balda tenacia e con allenamento rinsaldato: nei prodi era la fiducia per la nuova vittoria.

E con la nuova luna gli aviatori nemici sono tornati ed hanno fatto timide apparizioni su Treviso, su Montebelluna e

sulla marina veneta; hanno buttato bombe ed hanno fatto qualche vittima.

Non erano i tedeschi a danneggiare la cupola del Carmine, ad uccidere suore di carità, donne e bambini; ma erano apparecchi germanici, forse del tipo Brandenburg, affidati a piloti austriaci, aeroplani celeri da bombardamento capaci di forte tonnellaggio di esplosivo, con due aviatori nella carlinga.

Su Treviso vennero nella notte seguente alla nostra azione su Pola. Noi avevamo lanciato bombe in una mattinata di sole sulle opere militari e navali del porto. Essi attesero che fosse alta la luna per sfogarsi contro la popolazione civile, poi tornarono a volare la notte seguente su Montebelluna facendo vittime borghesi e rinnovarono l'azione lunedì notte spingendosi verso Treviso. Non riuscirono però a superare la linea di sbarramento antiaerea; chè le nostre batterie erano vigili e chiusero la strada ai bombardieri. Vi fu tuttavia un apparecchio austriaco che poté raggiungere il suolo di Treviso, ma mal gliene incolse, perchè fu raggiunto da uno shrapnel delle nostre artiglierie mentre affrontava lo spazio — forse per trarre in inganno i nostri cacciatori — a lumi accesi.

La piccola fiammella divenne una rossa fiammata che venne giù a candela ed andò a trovar terra a qualche chilometro lungi dalla città. I due aviatori furono tratti vivi dai resti dell'aeroplano in fiamme. La lezione non fu sufficiente e stanotte sono entrati in campo i nostri cacciatori. Era poco dopo passata la mezzanotte allorchè una squadriglia nemica apparve a grande altezza sulla linea del basso Piave.

Fu dato l'allarme, che si estese fino oltre Padova, e fra i riflettori si levarono i cacciatori notturni. Nella notte lunare tacquero tutti gli antiaerei e scoppiettarono sinistramente le mitragliatrici. Già i velivoli nemici avevano sorvolato e si accingevano a superare il delta del Sile allorchè furono affrontati dai nostri cacciatori. La battaglia fu decisiva e per noi fortunata.

Era fra i nostri aviatori un « asso » molto noto per straordinarie gesta di valore e per alti premi conseguiti, giovane audace, passato già vittorioso attraverso duri perigli: Giannino Ancillotto.

Va a lui l'onore di aver atterrato in battaglia notturna il primo aeroplano nemico; tanto più grande onore in quanto a pochi minuti di distanza la vittoria si rinnovò per suo stesso merito contro un secondo velivolo austriaco. Il nostro ardimentoso cacciatore rivolse prima la mitragliatrice contro un grosso apparecchio da bombardamento, di tipo germanico e lo rovesciò presso Sant'Elia di Treviso. I due aviatori furono fatti prigionieri. Ma non fu pago della buona preda e continuò la caccia. Ed ecco un altro « Brandenburgo » che avanza verso il Sile. Nuova battaglia e nuova vittoria. Il bombardiere nemico precipita; nelle acque del fiume si rinvennero, fra i rottami, i cadaveri dei due aviatori.

La caccia notturna ha avuto così il suo vittorioso inizio. E' una promessa mantenuta, un elemento di nuova forza e di maggior sicurezza per l'avvenire, un nuovo progresso per l'aviazione italiana, un nuovo duplice trionfo per un aviatore che già conosce tutti i pericoli e tutte le glorie ».

Il risultato di questo improvviso trionfo fu che le incursioni notturne finirono. Centinaia e centinaia di vite umane furono risparmiate e, con esse, milioni di capitali in case ed opere.

I nemici avevano dedotto che gli italiani possedessero ormai la maniera di fare la caccia di notte e desistettero da nuove azioni notturne. La vittoria di Ancillotto destò larghi consensi e ammirazione in tutti gli aviatori italiani ed alleati; suscitò la meraviglia in quelli nemici.

Il Commissario dell'aviazione telegrafò a Giannino complimentandolo « per la promessa mantenuta ».

Per questo fatto superbo gli venne assegnata un'altra medaglia d'argento al valore con la seguente motivazione:

« Pilota d'ardire e valore impareggiabile, esempio mirabile di elette virtù militari, primo in Italia si accinse a dar la caccia di notte ad apparecchi avversari superando con audacia ed ardimento difficoltà e dando valore di possibilità nell'arduo problema. E di notte, alzatosi in volo, al primo segnale d'allarme, dell'avvicinarsi di velivoli nemici — bombardieri d'innervi città — in pochi minuti riusciva con audace manovra



Ancillotto con Guido Mattioli ed il tenente Marzari la mattina della partenza per il raid Roma-Varsavia

ed esito felice, a colpire ed abbattere l'uno dopo l'altro due di tali apparecchi ».

« Cielo del Piave, la notte del 2 luglio 1918 ».

Veramente la proposta era stata per un'altra medaglia d'oro; mentre qualcuno aveva giustamente suggerito che, per un fatto simile che dimostrava le facoltà magnifiche di organizzazione per la caccia notturna era giusto decorare Ancillotto dell'Ordine Militare di Savoia.

La cosa rimase così. Ma se oggi si ritornasse sul secondo proposito e alla conseguente decretazione alla memoria di lui, si verrebbe giustamente a riconoscergli con quella onorificenza altissima, che si concede solo per straordinari fatti che esigono oltre all'eroismo l'organizzazione, gli stupendi risultati ottenuti con mesi e mesi di paziente ed eroico allenamento al volo notturno, compiuto sotto l'imperversare del fuoco nemico.

Resta inoltre sancito nella storia della guerra mondiale il fatto che l'unico aviatore che abbia abbattuto apparecchi in caccia notturna è stato Giannino Ancillotto.

Soltanto l'aviatore inglese Warnerfood riuscì in qualcosa di simile; ma si trattava di un dirigibile, e preso in pieno dalla luce di molti riflettori; tanto che quel valoroso poté anche lasciar cadere le proprie bombe sull'enorme massa dell'aeronave.

E quando la Medaglia d'Oro Ernesto Cabruna, nel suo racconto sull'assalto al Drago di Rustignè, più sopra riprodotto, scrive che « se Giannino non fu l'unico Pilota, nella guerra mondiale, che abbattè avversari in caccia notturna, fu certo l'unico che seppe abbatte due », ha sicuramente presente nella memoria l'eccezione dell'inglese Warnerfood, ma come vittoria notturna su un *avversario*, a parte che questo si trovasse su aeroplano o su dirigibile.

Il primato conquistato da Ancillotto è rimasto tale. Non esistono altri che di notte abbiano abbattuto un aeroplano. Tantomeno due; e a pochi minuti l'uno dall'altro!

IL RAID AEREO
ROMA - VARSAVIA

La fine della guerra vittoriosa non rappresentò un limite per l'entusiasmo dell'Eroe. La Vittoria era una rinascita. Nuovi aspetti di vita nazionale si profilavano. E lui non era di quelli che sentivano bisogno di riposo.

Era tornato al paese con la famiglia. Aveva attraversato il fiume sacro e riveduto i luoghi cari alla sua fanciullezza. Intorno alla sua villa distrutta v'era la desolazione e la morte. Fortini in cemento armato e cimiteri ne contornavano i ruderi. Tornavano nel Veneto i coloni ed i profughi; un intenso fervore di vita ricominciava a pulsare in quei luoghi che erano stati ridotti a basi strategiche di distruzione.

Ma Giannino Ancillotto fino alle ultime ore della guerra aveva fatto parte delle squadre di mitragliamento della superba « massa caccia », creata e comandata da Pier Ruggero Piccio, e fino all'ultimo istante si era prodigato per un più grande trionfo della sua Patria.

Lasciava dunque ai suoi la cura di ricostruire la casa avita, per riprendere il volo verso indeterminate mete d'onore.

Giunge frattanto a Roma, a Centocelle, dove era stato organizzato un gruppo sperimentale di comunicazioni aeree. I nostri apparecchi di guerra, i gloriosi SVA furono i primi a formare in tutta Italia un regolare servizio di comunicazioni che quotidianamente collegavano la Capitale con ogni regione d'Italia. Ancillotto anelava però di spingersi ben più alto e più lontano.

A Torino, in quella magnificā Aeronautica Ansaldo dovuta al dinamismo antiveggente dei fratelli Perrone e diretta dall'intuito creatore e animatore dell'ing. Giuseppe Brezzi si stavano preparando le ali tricolori per lanciarle oltre confine. E' realmente un merito dell'ing. Giuseppe Brezzi — cui il Regime fascista a riconoscimento del suo alto valore conferiva in seguito il laticlavio — quella formidabile opera di propaganda che i nostri SVA, compirono tra il 1919 ed il 1920 in tutte le parti del mondo. Tanta genialità e bellezza d'opera doveva poi cadere nel disfattismo insensato dell'antifascismo al potere, dopo aver messo l'Italia all'avanguardia in quanto a progresso aviatorio.

Fra le nazioni che promettevano di divenire ottimi mercati per gli apparecchi italiani v'era la Polonia, la quale aveva per l'Italia viva simpatia in ricordo delle legioni polacche da noi organizzate con i prigionieri di nazionalità polacca, negli ultimi tempi della guerra.

Si attribuiva grande importanza ad un raid Roma-Varsavia da eseguirsi a tempo di record; e per questo fu scelto Giannino Ancillotto; egli accettò di buon grado.

In qualche giorno di assiduo lavoro a Centocelle, dove ebbi il privilegio di collaborare con lui insieme al ten. Marzari, furono fatti rapidamente i preparativi per l'impresa e la mattina dell'11 settembre 1919 l'apparecchio spiccò il volo.

Ancillotto aveva già dato però una parola sacra a Gabriele D'Annunzio; che in quello stesso giorno entrava in Fiume, seguito dal consenso di tutti gli Italiani e con il completo appoggio di Benito Mussolini forte delle imponenti masse fasciste moltipicatesi d'incanto dopo la fondazione dei Fasci del 23 marzo.

Il raid si svolse velocissimo, ottenendo a Varsavia un grande successo, come fra l'altro può provarlo questa simpatica lettera immediatamente scritta dal Ministro della guerra polacco all'ardito aviatore:

MINISTER SPRAW WOJSCKWJCK

Varzawa Dn 11-9-1919 R.

Al Signor Tenente
ANCILLOTTO Cav. GIOVANNI

Signor Tenente

Da lungo tempo, poichè da secoli le più cordiali relazioni

hanno congiunto la Polonia con la Vostra Patria, la gloria dell'Italia, la sua antica coltura ed i suoi fatti epici hanno trovato sempre calorosa eco fra i Polacchi, dei quali i migliori e i più illustri avevano attinto la scienza nelle celebri Università Italiane, in Padova e in Bologna. La Polonia durante lunghi secoli ha considerato l'Italia quale sua maggiore fedele amica.

Nei tempi più prossimi non una volta sola fu consacrata la fratellanza delle armi italo-polacche. Basti ricordare le imprese eroiche per l'Unità Italiana e la partecipazione di valorosi figli d'Italia negli slanci della Polonia verso la liberazione della Patria dalle catene d'invasori durante il 19° (decimo nono) secolo.

Fu quindi grandissima la nostra gioia, quando la sorte della Grande Guerra diresse la nave del nostro popolo verso fini in comune colla vostra Patria. Dalla lotta sanguinosa essa ne è uscita ancor più lucente, più potente. Dai torbidi delle medesime lotte è rinata alla vita, come la Fenice dalle sue ceneri, la nostra cara Patria.

In questo momento storico di decisioni per la Polonia si stringe ancor più l'antica amicizia italo-polacca e uno degli indimenticabili annunziatori di questo fatto importante siete stato Voi Signor Tenente.

Siete arrivato da noi, dopo aver vinto inusitati ostacoli dello spazio e dell'atmosfera, grazie alla Vostra perfettissima tecnica e intrepido coraggio, apportandoci il saluto che emana dal cielo Italiano. Vi abbiamo calorosamente salutato.

Con caldissimo cuore vi diciamo addio.

Portate alla Vostra cara Patria i segni della nostra cordiale amicizia grata, piena di quei sentimenti di sorella che la Polonia ha nutrito sempre per l'Italia tanto nel tempo del suo massimo splendore, quanto nei suoi momenti crudeli e che sempre nutrirà.

Da tutti i petti polacchi vi segue un grido unanime:
Evviva l'Italia!

Per il Ministro della Guerra
Il vice Ministro: STEFAN MAJEWSKI
Generale di Brigata

Inoltre lo stesso Presidente della Repubblica, Paderewsky, lo volle più volte suo ospite.

Conseguenza di quella riuseita impresa fu che la Polonia adottò gli apparecchi italiani, SVA e BALILLA, apparecchi costruiti in seguito anche nelle officine statali di quel nobile paese.

Giannino Ancillotto avrebbe potuto trattenersi in Varsavia a suo piacimento tanto era l'entusiasmo e l'affetto di cui la cittadinanza lo circondava. Ma Fiume lo attendeva. Aveva dato una parola da eroe, sentendo che la Patria reclamava ancora la sua opera di soldato e di cittadino; e, rifiutando anche la partecipazione al raid Roma-Tokio, volse le ali verso il Quarnaro per dare tutto sè stesso alla grande Causa.

LA PASSIONE DI FIUME

Il giorno stesso che Gabriele D'Annunzio scriveva a Benito Mussolini: « Caro Compagno;... il dado è tratto. Parto ora. Domattina prenderò Fiume con le armi. Sostenete la Causa vigorosamente durante il conflitto », Giannino Ancillotto, dunque, nello spiccare il volo verso Varsavia dava una prova di fatalismo, di splendente fiducia in se stesso: poichè l'aquila si assentava dopo aver lasciato l'anima sulla macchina che portava il Comandante incontro alla Città Olocausta.

Respiro iperbolico il suo: compirà un raid, rischiosissimo rispetto alle possibilità aeronautiche del tempo, così, perchè non può mancare ad un impegno; e dopo verrà subito a prendere il suo posto fra i compagni. Giudicando dal proprio animo sa che gli aviatori sciameranno tutti dalla parte del Quarnero. Potrebbe egli tardare?

Infatti la schiera fu stupenda. E Fiume l'accolse con una funzione provvidenzialmente materna, quasi per difenderla dallo sgretolamento definitivo delle file, disgregate ormai dall'ignominioso disfattismo governativo.

Fiume segnò per l'aviazione la base della ripresa. Il gesto di Keller che bombardò Montecitorio con una... bomba degna del luogo e del suo contenuto, dette inizio all'offensiva fascista aviatoria. Longoni ed io avevamo in segreto favorito il movimento col più grande entusiasmo e la più grande fede, compiendo anche viaggi segreti a Fiume.

E se è vero che gli aviatori divennero legionari per amor di Fiume e per l'onore d'Italia, pare quasi che il Carnaro abbia a sua volta operato il prodigio di proteggerli con lo scudo del suo insuperabile nome da ogni insidia come da ogni disfatta, serbandoli alla Patria nella loro interezza acquistata su nei cieli del fronte, ove sorsero superbi e superbamente scrissero le immortali pagine del loro trionfo.

Io segno qui, tra i vivi, al posto d'onore, il nome dei morti: Bini e Zeppegno, nel cielo di Fiume; Scaffidi e Ferri nel cielo di Pisino, reduci da Trieste ed Edoardo Colombo. E poi i feriti: maggiore Lombard, caduto presso il Tagliamento nel suo volo di fuga da Torino; e Tessore reduce da Roma, atterrato capottando sul Vippacco e De Renzi, caduto in Croazia su di un idrovolante.

Tra gli idrovolantisti cito, a memoria, i nomi di Casagrande, Guazzetti, Savino, De Renzi, Briganti e tanti altri.

Indi proseguo alla rinfusa, citando i « viennesi » Granzarolo, Censi e Sarti; i « bolzanini » fuggiti in gruppo da Bolzano: Donadelli, Bertozzi, Laghini, Bonino, Scaffidi, Bini, Miglietta, Moroni e Fracasso, fuggiti sotto la pioggia e giunti sul Carnaro dopo un volo di oltre trecentocinquanta chilometri sulle Alpi. Dal campo di Ajello a Campofornido spiecarono il volo legionario: Valori, Luzzatto, Ferri, Guerra, Caiero, Zeni, Capurro, Liberati, Arrigoni, Martinetti e Fiorasi, ecc. ecc.

A questi manipoli aggiungo gli isolati: Bottalla e Pescarmona, Keller e Cattoi. E poi Carminati e Cabruna, Sales, Zoboli e Bacula:

E infine i nomi superbi di Locatelli e Ancillotto, piloti senza pari.

D'Annunzio affida il comando di tutta l'aviazione fiumana al tenente di vascello Casagrande il quale dà subito inizio ai lavori di adattamento del campo di Grobnico, ed alla costruzione degli hangars.

Ancillotto era giunto a Fiume con una semplice divergenza dalla rotta di ritorno del raid. Almeno per quanto ne sappiamo. Di lui è raro conoscere gli avventurosi superamenti, giacchè egli sa tenere in pugno il caso beffardo e chiudere l'informazione nelle proprie labbra di volitivo, come cosa superflua.



Mio caro Ancillotto,
dopo la nostra conversazione, ti rinnovo la mia fiducia per quel che ti proponi di fare cooperando all'azione del nostro compagno Ceccherini e del nostro compagno Locatelli.

Il problema dell'Adriatico si fa sempre più duro. E noi siamo i soli difensori del diritto, qui. Bisogna fare intendere che la soluzione sta nel lasciarsi qui e nel

servizi di noi. E non avremmo
più da temere sbarchi o
eccessi. Verremo dunque, terremo
il Patto, e renderemo
sempre più severa la nostra
disciplina, pronti al sacrificio.

Mani eroiche - come
le tue e quelle dei compagni -
saranno forse più abili
che le mani diplomatiche
di Darmate.

Vi abbraccio. Buon viaggio!

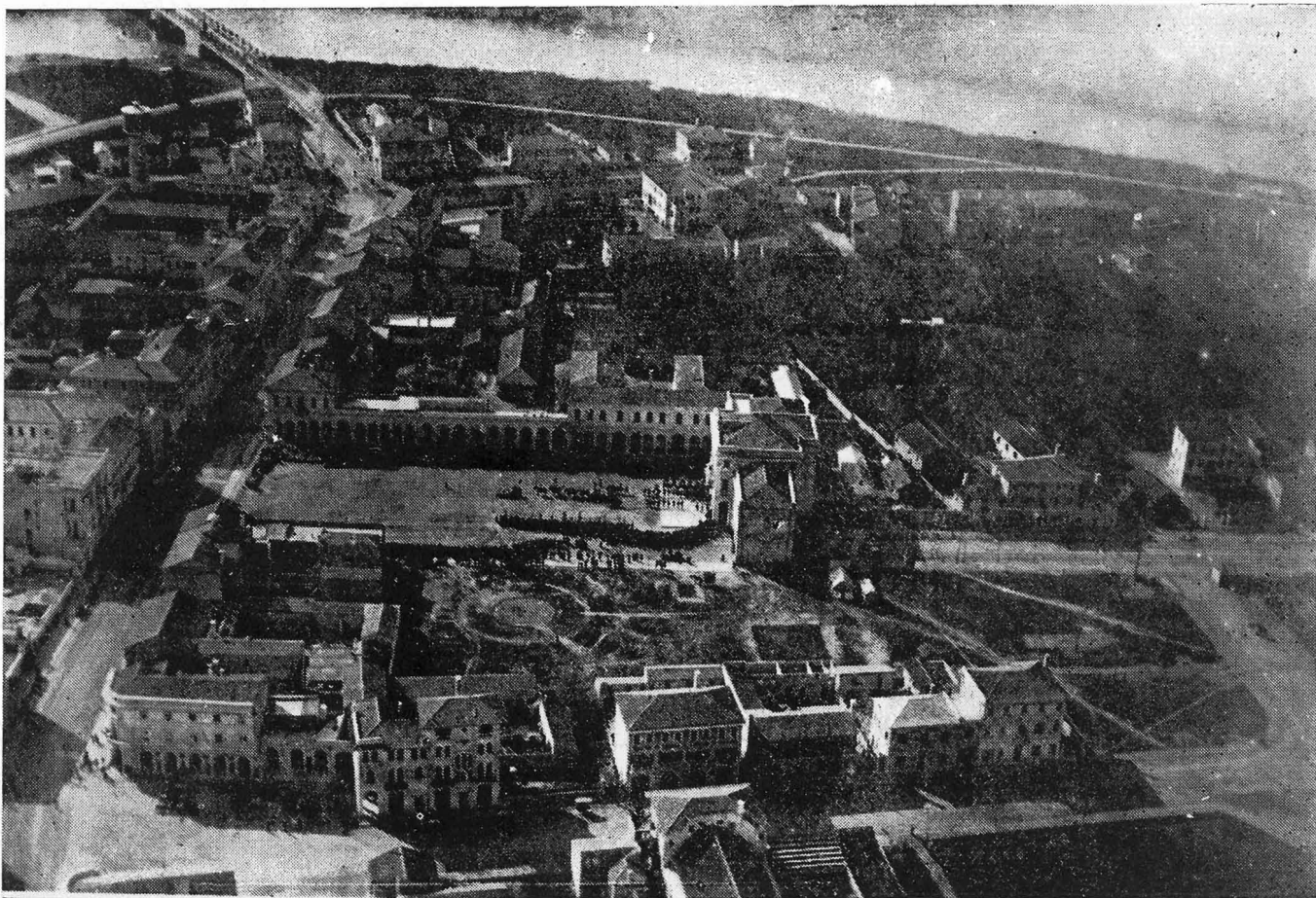
Il tuo

Gabriele d'Annunzio

22.
~~XII~~
1919.



Giannino Ancillotto nel 1924



I funerali di Giannino Ancillotto a San Donà di Piave

Ma questa stessa semplicità lascia intravedere la più grande strafottenza di fronte a un numero forse maggiore di difficoltà superate. La presenza del rischio, dopo tutto, doveva, in un insorto, logicamente triplicarsi per le precarie condizioni di autonomia. L'episodio d'ognuno insegna.

Ma le gesta compiute dagli aviatori legionari sono tali e tante che un romanzo di gran mole non basterebbe a contenerle. Ho detto un romanzo. Si tratta infatti di fughe drammatiche, perchè ogni aviatore andò a Fiume in volo. E per ogni fuga è una trama di strattagemmi spesso rocamboleschi, atti impensati di ardimento, prove eccezionali di fede, di amore, sfide pazzesche al destino. Ci sono aviatori che hanno rischiato la vita prima ancora di prendere il comando delle leve. Ci sono quelli che hanno volato in condizioni atmosferiche assolutamente impossibili. Alcuni sono caduti in vista di Fiume. Altri si sono salvati per vero miracolo. E tutti hanno offerto lo spettacolo di una gara nella quale non si sa se il trionfo di ciascuno sia dovuto all'abilità della manovra o al tormento della passione o alla strepitosa benevolenza del caso.

Secondo una certa notizia apparsa nella cronaca dei giornali romani di allora due « ladri » aviatori fuggirono dal campo di Centocelle su due apparecchi da caccia, dei quali non si ebbe più notizia. Erano stati aiutati da noi. Ebbene: costoro erano due ufficiali aviatori di Fiume, Carminiani e Tessore; in veste di motoristi, avevano per oltre un mese rappresentata la loro parte sotto falso nome, raggirando le autorità di Torino e di Roma, con tale e così squisita arte da commedianti, da suscitare ad un tempo la commozione e il riso. Essi fuggirono alla presenza di tutta la ufficialità del campo, proprio mentre l'orizzonte si oscurava di nubi carichi di pioggia. E puntarono disperatamente verso il lago di Bracciano, su, su verso l'Appennino, affogati nelle nubi, bersagliati dal vento, frustati dalla pioggia, accecati dai lampi, in cerca del mare.

E salirono a quote altissime, senza altro orientamento che la intuizione. E valicarono l'Adriatico. E superarono la bora. E si ritrovarono. E si perdettero fino a non vedersi più. L'uno finì sul greto del Vippacco, dove si fracassò un braccio, mentre l'altro sbucò, sull'imbrunire, dalla nuvolaglia fosca sul Campo

fumano di Grobnico, piovento dal cielo, come guidato dalla mano di Dio.

E' un episodio. E io lo sfioro appena, come si fa quando si accenna. Ed è nulla. E' appena un anello della sbalordente catena, la quale ha macchie di gloriosissimo sangue. Tutto quanto aveva di più prezioso l'aviazione italiana di guerra, era là.

Ricordo ancora lo scontento del magg. Iurgens al sapere che io ero a cognizione dell'impresa e non avevo detto nulla!

Contro Cagoja che sconsacrava la fede, tutto l'amore, tutti gli istinti cavallereschi, ogni carità umana, le Teste di Ferro — come D'Annunzio chiamò i suoi legionari e per i primi gli aviatori — opposero volontà, iniziativa, azione con la certezza di « potere » quanto di più chiaro i martiri della guerra avevano loro dato in eredità.

Il primo a toccare terra fiumana (Keller e Cattoi erano entrati in Fiume a fianco di d'Annunzio) è l'asso Cabrana. E' il 13 settembre 1919.

Il 12 ottobre un manipolo di arditi condotto da legionari aviatori dà l'assalto al campo d'aviazione della Ditta Ansaldo di Torino e sono quattro gli aviatori che, pronti a compiere severamente tutto il loro dovere senza risparmio di sofferenza, spiccano il volo verso il Carnaro.

Due arrivarono a Fiume dei quali uno è Ciero.

Il maggiore Lombard, ora generale, che non vorrebbe nè mortificare il suo desiderio di darsi con tutta la potenza e oltre, in miracolo, ai cieli della Patria, per una « panne » di motore è costretto ad atterrare malamente, capottando; si frattura il braccio sinistro e si ferisce gravemente alla testa. E' il motorista Gemelli suo passeggero, rimasto incolume, che provvede a ricoverarlo nell'Ospedale militare. Ma dopo pochi giorni è trafugato, curato nascostamente in casa di amici e fratelli di fede, e liberato: questa impresa temeraria fu compiuta con quella coscienza e prontezza che caratterizzava l'eroismo del tenente Adriano Bacula. Egli portò via il maggiore Lombard dall'Ospedale di Mestre, a notte alta, con una delle sue classiche beffe, pari al « prelevamento » dello SVA eseguito al Lido di Venezia per avere il modo di recarsi a Fiume.



Il tenente Giovanni
Ancillotto, del
Comando d'Aviazione,
è autorizzato a circolare
in città e a passare per
vostri posti di controllo.

Fiume: novembre 1914.

Il Comandante
Gabriele d'Annunzio

Un altro episodio mi tenta, mi seduce: quello dello S.V.A. requisito a Padova dal pilota Bellaria e dall'osservatore Cartosio, con infiniti sacrifici. Ma bisogna proprio raccontare:

L'apparecchio requisito era un monoposto. C'entrava dunque soltanto il pilota. Ma Cartosio, « il più fedele e il più costante dei legionari » « anima alata anche quando non vola con rombo » come disse di lui d'Annunzio, al momento della partenza pensò che sarebbe stato avvilente raccomandarsi al treno, ad un camion od alle gambe, per il tragitto Padova-Fiume. E fece la proposta a Bellaria di salire a bordo anch'egli. Non ci furono obiezioni. Non c'è nulla di impossibile per gli aviatori del Carnaro: e Cartosio si fece legare all'ala superiore, proprio come un pazzo da legare. Quando tentarono di « decollare » fu un affare serio, perchè l'apparecchio non riusciva ad alzare la testa; gli pesava troppo; anche perchè il terreno era quello di un vecchio campo sparito sotto un'alta vegetazione d'erba... pacifista. Ma Bellaria si ostinò. E proprio mentre era sul punto di cozzare contro una fila di pioppi, balzò a muso in su verso il cielo. Se non gli fosse riuscita la disperata manovra l'amico Cartosio sarebbe finito sotto l'aeroplano col motore sulla schiena. Tutto andò bene fino a Capo d'Istria. Il volo sul mare fu fulmineo. E non si capisce come il vento non abbia strappato dalla legatura quel cencio di carne umana che si incurvava lassù, agli orli dell'ala, sotto le raffiche spaventevoli, come un'offerta volontaria all'uragano.

Ma improvvisamente ecco il nemico buono: la bora.

I due volontari vi cozzano d'impeto. E la penetrano. Sono raffiche, turbini, trombe; vuoti improvvisi e spinte tremende. L'apparecchio traballa, sobbalza, si tuffa, s'impenna, scivola e rulla e scricchiola. Nè è possibile dominarlo, altro che obbedendo ai capricci di quel fenomenale tumulto aereo. Bellaria fa sforzi sovrumani per deviare verso il mare. Cartosio non ha niente da fare: attende soltanto di sapere se è proprio venuta la grande ora.

Ma il cuore che domina l'apparecchio è più tempestoso della stessa tempesta. E il Carnaro è raggiunto dopo quattro ore sul campo di Grobnico, dove gli accorsi all'arrivo degli scam-

pati si accorgono che il serbatoio dell'apparecchio atterrato non ha nemmeno una goccia di benzina...

Questi erano i non comuni camerati di Ancillotto a Fiume. Ne derivò un ambiente incredibile, non ancora del tutto descritto, dove egli, eroe fra eroi, trascorse giorni avventurosi con la naturalezza d'un personaggio da Olimpo.

La cronaca che li riguardava non aveva cronista, tanto ogni fatto risentiva la poesia. Un giorno, mentre D'Annunzio stava compiendo sull'Anarissimo una delle solite esplorazioni con quel « MAS » reso storico dalla Beffa di Buccari, Giannino Ancillotto, che v'era insieme con Cabruna, fu preso da un maroso e travolto lontano. Egli era nuotatore; ma il mare schiumava, e quando il « MAS » rivenne alla sua volta, subito si scorse la difficoltà del recupero, causa la linea rientrante dei fianchi del battello e la poca elevazione di questo sull'acqua che non permetteva di utilizzare il lato a sottovento. Ad ogni tentativo Giannino veniva pericolosamente sbattuto contro il fianco dell'imbarcazione, eppoi respinto. Fra l'altro faceva un freddo intenso. Da mezz'ora egli lottava in acqua ed era ormai sfinito. Finchè a bordo escogitarono un modo per riprenderlo: fu lanciato un salvagente con una sagola scorrente ad una gru di siluro; così sarebbe stato certo possibile issarlo discosto dal fianco; per due volte la manovra andò a vuoto; le mani di Giannino non avevano potuto giungere a quel galleggiante, che gli passava accanto nell'evoluzione del « MAS ». L'eroe stava per annegare.

La Medaglia d'Oro Cabruna, uno degli amici suoi più cari, un compagno della battaglia contro il Drago stava già per gettarsi in suo soccorso malgrado fosse inesperto al nuoto.

Giannino era consapevole di questo e pur pericolando sempre più, gridò in un estremo appello delle sue forze di desistere da quel proposito che l'avrebbe perduti tutti e due.

Fortunatamente alla terza volta riuscì ad afferrare; e dirigendo egli stesso dalle acque burrascose la difficile manovra ritornò come Dio volle a bordo.

Quanta abnegazione anche in questo episodio! Egli stava affogando; di momento in momento i gorgi stavano per inghiot-

tirlo con l'ultima speranza; e malgrado ciò, di una sola cosa si era preoccupato: della generosità dell'amico, forse fatale.

Gabriele D'Annunzio aveva ben di che fidare con giovani simili. Bastava guardare i loro petti: c'era più azzurro lì che nel cielo.

Gli aviatori che si gettarono nella fiammeggiante voragine ardevano tutti d'un desiderio divinamente folle di dedizione alla Patria.

Più di trecento sono i voli compiuti in missione: Carmignani e Vivante vanno a Parigi, Cajero e Granzarolo a Bologna, Capurro a Brescia, Tessore ad Udine, Lombardi a Novi Ligure, Cajero a Verona, Guazzetti ad Ancona a Pola ed a Venezia, Bottalla a Milano, Donatelli a Zagabria ed a Trieste, Sales ad Udine, Pescarmona ad Aquileja a spargere fiori sulla tomba di Randaccio, Savino molte volte sulla Dalmazia, sull'Istria e sulla Croazia.

In mezzo a questo complesso movimento Giannino Ancillotto ebbe la sua grande parte, esplicando numerose e delicate missioni affidategli dal Comandante che portava tutte a termine con intelligente tenacia.

E' così che la Causa Fiumana conta Giannino Ancillotto fra i suoi più importanti sostenitori.

*NEI CIELI INVIOLATI
DELLE ANDE*

Anelare a gesta sublimi non significava ormai, per Gianino Ancillotto, essere insaziato di conquista negli spazi e sopra gli uomini; emerge in lui una coscienza che romanamente intende mostrare un simbolo di civiltà in nome dell'Italia ad ogni vittoria personale. E' al servizio di un'idea sorta con un'aristocrazia d'uomini dalla Grande Guerra e dalle rivelazioni sociali di essa.

E' il momento dei pionieri, soli ma nella maturità della loro forza d'animo.

Da Torino l'ing. Giuseppe Brezzi continuava ad irradiare nel mondo le saettanti ali tricolori che già avevano conquistato ogni mercato. Gli apparecchi italiani erano usati in tutte le grandi nazioni, Stati Uniti compresi; poichè con quelli i nostri aviatori avevano spinto il loro volo su tutti i continenti. Se Ferrarin e Masiero avevano portato nel cielo di Tokio gli aeroplani italiani realizzando il più lungo volo in apparecchio terrestre, Maddalena e Guido Mattioli con la Transvolata dell'Europa ed il Giro dei Paesi baltici avevano compiuto il più lungo volo in idrovolante. Se Antonio Locatelli aveva unito Buenos Ayres a Valparaiso, collegando con un solo volo l'Atlantico al Pacifico, una schiera di aviatori italiani esaltava in tutti i cieli la gloria di Roma e d'Italia.

Lasciato Fiume nel 1921, Ancillotto volse verso le Repubbliche dell'America Centrale. All'Equatore compiva numerosi voli influendo vigorosamente sull'invio della Missione italiana

in quella Repubblica. Subito dopo passò nella grande Repubblica del Perù dove il suo nome era ben noto.

Le gesta leggendarie compiute in guerra circolavano fra il popolo di quel paese; e quando Ancillotto comparve nel cielo di Lima il più grande entusiasmo percorse la capitale peruviana. Si attendeva da lui qualche cosa di grande, di nuovo. Egli non era uomo da deludere tale aspettativa. Avrebbe violato il regno misterioso dei *Condors*. L'eroe italiano era giunto sulle coste del Pacifico deciso a far balenare il tricolore al disopra delle Ande in un modo e in luogo allora accessibili soltanto alle aquile.

E fu pari alla propria fama. Il 2 maggio 1921 il suo « Ballilla » si alzò agilmente dal campo di Lima, puntando risoluto nell'azzurro. Non esisteva la maschera per le alte quote, nè la « combinazione » riscaldata ad elettricità; v'era solo l'invincibile cuore di Giannino Ancillotto che lottava per l'onore del suo paese attraversando cieli lontani ed inviolati.

L'intera nazione peruviana seguiva con ansia e passione fraterna la meravigliosa prova giustamente ritenuta insormontabile. Ma Giannino Ancillotto spaziava gagliardo presso le altezze della Cordigliera; le sorvolava superandole di gran lunga, roteava ad oltre settemila metri di quota, calmo, sicuro. Le vette immacolate gli ricordavano le Alpi e le vallate scure gli riportavano alla mente le vallate dell'alto Veneto invase dal nemico e da questo poi ripercorse fuggendo sotto la mitraglia degli aviatori.

Giunto alla meta, più che un entusiasmo fu un'esaltazione generale ad accoglierlo.

Tutto il Perù vibrò di stupore e di affetto per un simile Ambasciatore di un'Italia nuova.

Questo brano che tolgo da un giornale peruviano dell'epoca, potrà far capire meglio il grado di emozione che dominò l'avvenimento:

« Il pilota aviatore Giannino Ancillotto ha battuto il record Sud-Americano di altezza ed il *record mondiale di atterraggio*. In pochi minuti scomparve tra le nuvole in direzione delle elevate cime delle Ande Peruviane dove, fino al presente,

nessun aviatore si era arrischiato; difficile impresa, ma l'intrepido e valoroso Ancillotto non s'intimorì dei gravi ostacoli da vincere per quanto il raid che aveva progettato fosse da Lima alla Città di Cerro de Pasco, centro minerario del Perù. Il volo maestoso del velivolo provocò un entusiasmo indescrivibile, perchè tutte le popolazioni indigene vedevano per la prima volta solcare il loro cielo da una macchina alata guidata da un valoroso e ardito figlio d'Italia. Un'ora e mezzo dopo la sua partenza da Lima sorpassava le più alte vette delle Ande (il monte Meigg che ha una elevazione di 5357 metri sul livello del mare, dove solamente i maestosi *Condors* avevano dominato fino al giorno prima) e scendeva sereno e tranquillo tra il delirio del popolo della città di Cerro de Pasco che si trova ad una elevazione di 4330 metri sopra il livello del mare (*la città più alta del Mondo*), essendo così l'Ancillotto il primo fra tutti gli aviatori ad atterrare ad una così elevata altezza.

Ricordiamo la rara coincidenza per la quale, come il primo aviatore a sorvolare le Alpi fu un aviatore Peruviano, il compianto Chavez, il primo a sorvolare le Ande Peruviane doveva essere un Italiano; così le due bandiere di due nazioni amiche hanno contraccambiato per prime i saluti sopra le loro più alte vette.

Ora è festeggiatissimo in quella città... ».

La colonia italiana di Lima e di Calao preparavano speciali festeggiamenti all'Eroe delle Ande, come lo chiamava la stampa, allorchè fosse ritornato ripercorrendo la rotta compiuta.

Dai seguenti brani di una lettera del R. Agente Consolare de Cerro de Pasco, gentilmente concessimi, si potrà valutare qualche altro particolare importante e specialmente quello della ripresa del volo da Cerro alla volta di Lima :

« L'entusiasmo suscitato dall'arrivo a volo dell'aviatore Ancillotto raggiunse il delirio.

L'emozione da ognuno provata alla vista di questo primo volo Lima-Cerro, tanto maestoso e audace, fu grande al punto che si vide qualche lagrima sul volto di più d'uno degli estatici spettatori.

La città imbandierata, colma di popolo, dal momento che prese terra non finiva di applaudirlo; e gli evviva all'Italia, al Grande Aviatore Ancillotto superarono ogni aspettativa.

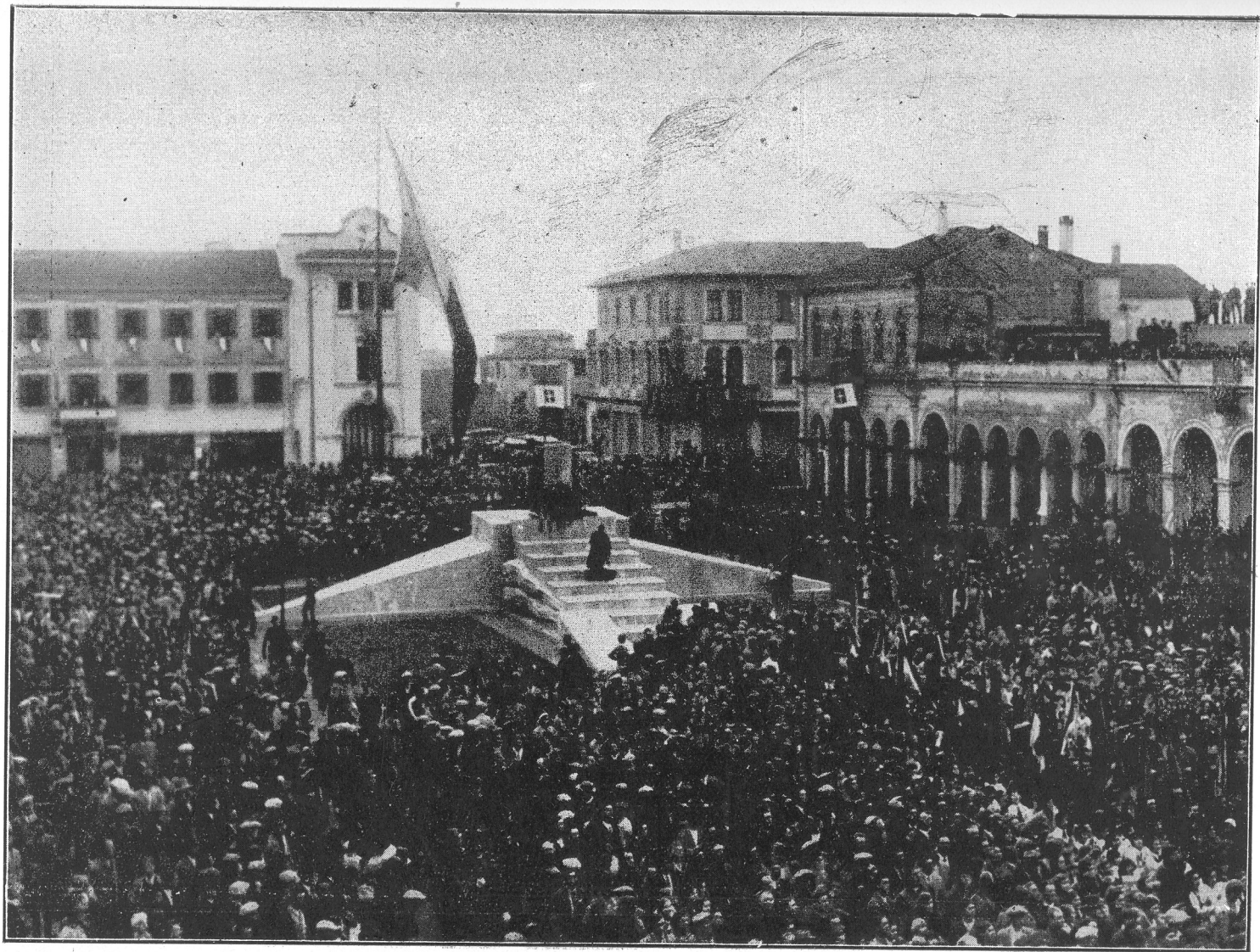
In suo onore fu dato un sontuoso banchetto da tutte le Autorità; altre affettuose grandi manifestazioni si stanno preparando.

La città intera ha proclamato Ancillotto Eroe Mondiale dell'aviazione; ed io per primo e la colonia tutta, andiamo orgogliosi di annoverare fra i connazionali l'Aviatore Ancillotto che tanto rialzò il nome d'Italia all'estero e nel Perù in particolare, del qual bene godiamo anche noi ora e godranno gli Italiani che nelle epoche future risiederanno in queste regioni ».

« Ancillotto è ripartito a volo dalle alte montagne di Cerro de Pasco per Lima attorniato da una moltitudine di gente entusiasta e presa da un tremito di profonda apprensione perchè non v'era un campo di aviazione, ma una piccola vallata, con tutto intorno spaventevoli burroni; e, data l'altezza, il motore funzionava a stento; ma la sua perfezione tecnica portò di nuovo l'apparecchio sulle altissime cime del monte Meigg; e ritornò trionfante a Lima dove la città imbandierata lo ha proclamato Cittadino Illustre. Ebbe una medaglia d'oro con brillanti, da Lima e da altre città Peruviane; da Lima pure un magnifico lavoro a ricordo di questo volo, un grande blocco d'argento finemente lavorato raffigurante le Ande, le capanne coi Pelli Rosse, i lama che pascolano, le miniere coi lavoratori, un lavoro pregevolissimo e tanti altri ricordi di valore e varie pergamene ».

Quando poi una sorte maligna e contraddittoria troncava la giovane vita dell'Eroe che tutto aveva osato, il Perù, memore che sul suolo italiano esisteva un ricordo marmoreo in onore di Chavez aderiva con grande slancio all'iniziativa mia e dell'Aero Club di elevare un monumento a Giannino Ancillotto e, da nobile nazione, inviava il contributo più cospicuo e generoso.

L'OPERA
PER LA RINASCITA ITALIANA



La solenne inaugurazione del monumento a San Donà di Piave



La benedizione del monumento a Giannino Ancillotto

Mentre l'Eroe altrove glorificava nel suo nome la Patria, l'organismo dell'aviazione nazionale stava giungendo al culmine del disfacimento; merito orrendo di un governo pavido d'ogni vittoria; mentre, chiamato dal sacro destino d'Italia, Benito Mussolini, conduceva le decise squadre del Fascismo all'assalto della bestia negatrice.

Ancillotto, fascista perchè « italiano nuovo », tornando alle sue terre svolse fra i coloni veneti una fervida opera di civismo e di reazione contro il canagliume rosso che tentava di avvelenare la regione italiana più provata dalla guerra.

E non di rado all'efficacia della persuasione verbale l'Eroe si trovò a dovere associare quella delle sue braccia atletiche. La sua propaganda personale fu quanto mai fortunata nella regione del Piave dove le popolazioni avevano un rispetto religioso per lui e per la sua famiglia benefica che, a brevissima distanza dallo sconvolgimento tremendo, aveva già saputo riorganizzare le terre, le case dei coloni e soccorrere ogni sorta di bisognosi. Per opera della madre era stato fondato a San Donà di Piave un rifugio destinato agli orfani di guerra; e non v'era uno spettacolo più toccante e umano del caro Giannino in mezzo allo stuolo dei ragazzi, che vedevano in lui non solo l'Eroe leggendario ma anche il loro salvatore e patrono.

E' facile intuire a qual grado la distruzione dell'aeronautica ferisse il suo cuore di soldato e di giovane nato per compiere imprese audaci. La trionfale attività dell'aeronautica italiana era stata troncata. Il più grande volo delle ali tricolori per i

cieli del mondo rimaneva un sogno; e solo pochi fedeli, non illusi sebbene delusi, quali noi eravamo, mantenevano viva ancora la fiamma dell'aeronautica attaccandosi disperatamente a Benito Mussolini che additava la via della rinascita e della salvezza.

Ricordo che una sera parlando con Giannino della situazione aeronautica ci avvenne di fare il riassunto di quanto era stato distrutto; e rievocammo in proposito una relazione letta a un'adunata di aviatori tenutasi a Torino in quei giorni. Si trattava d'una relazione molto precisa e impressionante, redatta dall'ing. Ceretto ex ufficiale del Battaglione Aviatori. La riproduco nella parte essenziale:

« Nell'estate del 1918 l'aviazione italiana aveva raggiunto per perfezione di apparecchi e motori, per potenzialità di produzione, per coraggio ed abilità di piloti ed osservatori, uno dei primi posti tra le aviazioni di tutte le nazioni combattenti. Oltre trecento tecnici specializzati, e circa 500.000 operai lavoravano in tutta Italia nelle officine e nei campi di aviazione; la produzione giornaliera superava i 60 motori completi, dei quali una notevole parte destinata alle nazioni alleate, Francia, Inghilterra, Stati Uniti, superava i 30 aeroplani pure completi e pure essi in parte destinati alla Francia ed alle nuove squadriglie americane; raggiungeva le 200 eliche, senza contare poi le numerosissime riparazioni di motori ed apparecchi. La produzione aviatoria italiana stava per raggiungere il primato del mondo, mentre alla fronte piloti ed osservatori nostri già avevano da tempo e su apparecchi non sempre adatti, conquistato il primato dell'eroismo.

Ma, come furono necessari due anni di allenamento assiduo per formare buoni piloti e creare nel 1917 le prime ottime squadriglie, furono altresì indispensabili quattro anni di assidui studi, di esperimenti per formare buoni tecnici specializzati, che ideassero e facessero costruire ottimi apparecchi italiani.

Solo nel 1918 la schiera dei nostri tecnici può finalmente lanciare dalle potenti officine i nuovi apparecchi italiani, capaci di sostituire ed assai superare quelli stranieri; solo nell'estate del 1918 la nostra guerra nell'aria si può finalmente fare con ottimi apparecchi italiani.

L'Armistizio sorprende l'aviazione al massimo sviluppo della sua potenzialità; le officine hanno moltiplicato e perfezionato la produzione con nuovi severi metodi di aviazione; gli uffici tecnici, retti ormai da ingegneri competenti e capaci, creano ogni giorno apparecchi e motori migliori: il personale navigante ha acquistato fiducia nella nostra produzione e reclama per la caccia, la ricognizione, il bombardamento i nuovi apparecchi italiani.

All'Armistizio, l'aviazione italiana rappresentava un valore immenso, in parte reale, in parte potenziale, di qualche miliardo; se bene indirizzata, essa avrebbe potuto diffondere i nostri apparecchi ed il nostro personale in tutto il mondo, con vantaggi morali e materiali inestimabili per l'Italia. Invece il Governo dell'epoca e le varie Direzioni d'aviazione hanno fatto a gara per dissipare malamente e rapidamente quanto di buono si era creato ed accumulato durante la guerra. Ed infatti, per riassumere in linee schematiche, ma impressionanti, lo sgoverno degli incompetenti negli ambienti d'aviazione, dopo l'Armistizio, si può affermare:

1) Che sono quasi del tutto scomparse, a favore di consorzi formati da pochi privati, le materie prime e lavorate per aviazione, accumulate dalla Direzione Approvvigionamenti d'Aeronautica, e del valore di qualche miliardo. Così l'aviazione italiana ritornerà fra poco a ricercare all'estero i materiali di aviazione, di cui pure aveva tanta abbondanza nei suoi magazzini!

2) All'Armistizio l'aviazione italiana aveva circa 30.000 motori e 20.000 apparecchi. Una gran parte di essi potevano essere facilmente e vantaggiosamente esportati, ma ciò non fu fatto, perchè le Missioni per l'Aeronautica all'Estero furono quasi sempre composte da incompetenti; non soltanto di cose di aviazione, ma anche di tutte le questioni industriali e commerciali.

3) Circa 10.000 erano i piloti italiani, quasi tutti giovani ed entusiasti. Ma dopo il congedo nessuno pensò a loro, nessuno provvide al loro allenamento, anzi, spesso furono cacciati dai campi come persone pericolose. E così si va rapidamente perdendo la generazione degli ottimi piloti di guerra, che costò allo

Stato centinaia di milioni, e che non sarà più possibile ricostituire.

4) Nessun aiuto venne mai concesso alle ditte costruttrici, nessun serio affidamento ai tecnici. E così, per necessità di guadagno e di vita, si va rapidamente perdendo il gruppo di tecnici d'aviazione, che il mondo ci invidiava, ma che i nostri ambienti ufficiali mai hanno compreso ed aiutato ».

Evidentemente, con una situazione simile, c'era poco da fare. Nessuna parola e nessun gesto persuasivi sarebbero stati capaci di rappresentare un briciolo d'interesse nazionale per i paradossali politicanti e uomini al potere in quel tempo; il combattentismo e l'eroismo erano di questi i nemici naturali, prima come conseguenza ideologica e dopo come reazione generica alle vive forze combattentistiche capeggiate da Mussolini.

Ancillotto stabilì che soltanto nelle colonie, più lontano dall'inimicizia burocratica e panciafichista, bisognose inoltre d'immediati soccorsi di volontarismo ed eroismo. gli rimaneva un terreno pratico per rendersi utile.

In quei giorni la rivolta serpeggiava nella Libia; e si erano veduti i vecchi e gloriosi Caproni 450 reduci dalla guerra esplicare un lavoro prezioso riuscendo perfino a trasbordare tutta la popolazione civile di Tarhuna, mentre altri apparecchi rifornivano di munizioni e viveri i fortini avanzati.

Battaglia, aviazione, valore, civiltà, laggiù non erano disgiunti in concetti incompatibili fra loro; laggiù dunque Ancillotto, pilota patriottico, pensava di poter riprendere il volo.

Acceso da subitanea, studiosa volontà di propaganda, desiderava di dare al proprio paese dimostrazioni di facilità che ne accrescessero lo spirito coloniale. Era convinto della necessità che il popolo della nuova Italia dovesse crearsi una più vasta coscienza di espansione per esplicitare appunto in pieno le sue superiori qualità colonizzatrici. Aveva veduto nelle Americhe quanto era stato creato intelligentemente e tenacemente dai coloni italiani; e il suo primo moto d'animo s'era prodotto dal desiderio che queste meravigliose fibre di pionieri

potessero un giorno esplicare il loro rendimento in favore diretto del paese d'origine.

Ed eccolo partire alla volta della Somalia portando con sè un copioso materiale scientifico per organizzare spedizioni esplorative all'interno. Avrebbe fatto tanto volentieri in volo quel viaggio. Era stata messa in programma l'esplorazione delle più recondite plaghe delle colonie italiane. Nei nostri colloqui prima della partenza studiavamo le possibilità dell'aviazione coloniale sia nel campo civile che militare. Tracciavamo le rotte per le varie regioni e se ne traevano dati finanziari e commerciali degni di attenzione.

Ancillotto vedeva chiaramente nell'aviazione la chiave di volta del problema coloniale. « L'Italiano è affettivo ed è per questo che ancora non ha uno spirito africano. Mettiamo la Somalia a 4 giorni di volo dall'Italia ed a quei coloni sembrerà di essere in Sicilia. Metti Tripoli ad un giorno da Roma e vedrai rifiorire d'incanto il popolamento della colonia. Metti cento apparecchi al comando di un uomo in gamba e vedrai la rivolta araba sparire nel giro di due anni! ».

Partito che fu si ebbero di lui poche notizie. La passione e il lavoro isolato nel continente nero l'avevano assorbito.

Non potè assistere così alla Marcia su Roma, all'avvento del Fascismo, del quale egli stesso era stato un preparatore. Ma non fu considerato assente da Colui che non sa dimenticare: infatti quando nel 1923 Benito Mussolini, durante la sua visita nel Veneto, si recò ad inaugurare il Ponte sul fiume sacro a San Donà, volle pilotare personalmente la macchina di Giannino con a bordo il di lui fratello, l'ing Luigi, il quale, venuto incontro, Gli era stato presentato da Ferrarin, Faccenda e me; percorse a forte andatura le strade del Trevigiano e giunto a San Donà, il Duce si recò a salutare, prima fra tutti, la madre dell'Eroe che con le sue gesta e su quel fiume aveva immortalato l'aviazione italiana.

Ancillotto intanto tra un volo e l'altro sulla lontana Somalia aveva trovato il modo di far lavorare la mitragliatrice. Mi piace riprodurre in proposito questa breve lettera di riconoscimento:

SOMALIA ITALIANA

Il Governatore

Mogadiscio, 17 maggio 1923

Al Signor Tenente cav. Ancillotto Giovanni
Mogadiscio

Da pochi giorni la S. V. era giunta in Colonia quando per effetto della situazione politica militare che andava delineandosi al confine per l'avvicinarsi di grosse colonne abissine si manifestò la necessità di mettere in efficienza, come misura precauzionale, alcuni apparecchi del soppresso Nucleo d'Aviazione. Ella, confermando le altissime benemerienze già acquisite durante la guerra, con spirito veramente patriottico, non appena ebbe di ciò notizia, si offerse spontaneamente per tale incarico, pur conoscendo quali difficoltà avrebbe incontrato, sia per deficienza di mezzi che di personale, ed in breve tempo riuscì a mettere in efficienza due apparecchi, alcuni autoveicoli, eseguendo persino un volo.

Di tale cooperazione per l'assetto difensivo della Colonia Le sono veramente grato.

Con osservanza sincera
Il Governatore
F.to RIVERI

Come si vede da questo documento che accenna appena alla realtà delle cose l'Eroe aveva ben speso il proprio tempo. L'apparecchio da lui rimesso insieme alla meglio aveva volato a bassa quota sulle tribù ostili, suscitando un vero terrore; perchè fra l'altro quelle genti, ancora ignare dell'aviazione, lo avevano preso per un essere celeste. E fu in seguito a questa azione, e alla cura messa nel riattivare l'aviazione lasciata in abbandono dal passato Governo, che fu proposto per l'alta onorificenza della Stella d'Italia.

La notizia della vittoria del Fascismo gli giunse con grande ritardo mentre si trovava all'interno della colonia. Si affrettò a tornare in patria, coll'animo commosso e trepido, sicuro delle future fortune per l'aviazione.

Rientrò in Venezia con un carico di fauna africana che destinò al Giardino Zoologico di Roma e in parte ospitò nella villa di San Donà.

Giunto al proprio paese ed appreso minutamente l'avvenuto svolgimento degli eventi, Ancillotto espresse la sua convinzione profonda che Benito Mussolini dopo aver salvato l'Italia l'avrebbe guidata col Suo genio verso una nuova grandezza.

L'AGGUATO DEL DESTINO

La nuova atmosfera italiana aveva preso totalmente l'animo di Ancillotto. Intendendo seguire con diligenza l'opera rinnovatrice di Benito Mussolini, Giannino si era dato agli studi. Voleva rifare tutta la sua cultura ed arricchirla; dando nello stesso tempo le proprie energie ai problemi di ricostruzione, di potenziamento nazionale.

La sua famiglia era impegnata a fondo nella bonifica delle paludi venete di Busatonda; ed egli che conosceva quei luoghi alla perfezione per averli sorvolati durante i mesi del periodo bellico, partecipava con entusiasmo all'attività del padre e dei fratelli che di questi grandi lavori erano ormai i pionieri, come voleva la tradizione familiare. Nelle vaste distese di terre invase dalle acque ed a queste contese con fatica assidua, quotidiana, si accatastavano i cumuli di pericolosi proiettili e di frammenti metallici, ricordo della recente guerra; ma nulla arrestava il lavoro.

Soldato e cittadino. Nell'aprile dell'anno I dell'Era Fascista, il Comune di Treviso ne riconosceva le due virtù conferendogli la cittadinanza onoraria di quella città.

Raro esempio di severa modestia, Giannino Ancillotto, rifulgè dagli onori e dalle feste. Lo volevano candidato politico, ed egli si schermiva; volevano affidargli cariche pubbliche ed egli ricusava perchè preferiva accordare alla sua mente un periodo di riflessione per maturare lo spirito negl'insegnamenti ricevuti dalla guerra e dalla propria precoce e tumultuosa esperienza.

In tale stato d'animo si trovava quando nell'ottobre 1924 le Medaglie d'oro, che avevano indetto un raduno nei luoghi consacrati dalla Vittoria, gli annunziarono una loro visita, anche per onorare la tomba d'una Medaglia d'oro, quella del capitano Tito Acerbo sepolto provvisoriamente nel cimitero di San Donà di Piave.

Alla vigilia dell'arrivo dei gloriosi camerati, il 18 ottobre Giannino stava a Milano. Partì dunque nella notte per trovarsi all'alba a San Donà e preparare l'accoglienza. Era solo e filava sulla sua Alfa Romeo attraverso una nebbia insidiosa. L'aquilotto dominatore delle nubi e delle tenebre, con lo sguardo diritto rifiutava ogni timore. Abituato a ben altre velocità ed a ben altri ostacoli non pensava minimamente all'agguato del destino che lo attendeva ad una svolta rapida della strada viscida e solitaria. I fasci dei proiettori, arrestandosi e confondendosi nella nebbia, davano l'impressione d'un proseguimento del rettilineo. Così la macchina precipitava in un fossato fangoso e, rovesciandosi, immobilizzava sotto di sé l'Eroe magnifico.

All'alba veniva scoperto da alcuni passanti. Tratto fuori si vide che era finita. La sua anima era volata fra i Grandi Spiriti che tutelano le sorti della Patria.

L'emozione fu enorme.

Esi spiega il perchè: Giannino era il « cavaliere azzurro » la cui sorte, buona o cattiva che potesse essere, sembrava legata indissolubilmente alle vicende del cielo e non a quelle della terra.

Non solo: egli era l'invincibile! Malattie, ferite, non lo diminuiscono, ma lo temprano! Cadute, bombe, fiamme, uragano, formano nella sua storia di ardito come un unico tema, sul ritmo impetuoso d'una risata beffarda, metallica, vittoriosa. *Perficetur igne!*

Anche l'impensabile si era spesso coalizzato per fermarlo; e invano. Inseguito e mitragliato da un compagno, per un errore evidentemente dovuto a spirito di dovere e a grande coraggio, colpito e impedito a difendersi riesce tuttavia a trarsi fuori.

Si veda qui l'impressionante episodio attraverso il racconto che il cap. Serafini, uno dei due eccezionali protagonisti, con



Comune di Treviso

Treviso, 15 Aprile 1924

Ill^o Sig. COMM. GIANNINO ANCILOTTO

VENEZIA (Zattere)

Ho l'onore di accompagnare alla S.V.Ill. copia della consigliare deliberazione 14 febbraio 1924 colla quale venne conferita a V.S. la CITTADINANZA TREVIGIANA e mi è gradita la circostanza per rinnovarLe i sensi di gratitudine di questa Civica Rappresentanza e della popolazione di Treviso, per quanto V.S. ha fatto per la salvezza di questa città durante il fortunoso periodo di guerra dell'anno 1918.

Prego V.S.Ill. di gradire gli atti del mio più deferente omaggio.



IL SINDACO

Sr. Luigi Faravone

squisita cortesia ha voluto scrivere per questo libro commemorativo:

« Verso la fine di agosto del 1918 una sera verso le sei o le sette il telefonista della 77^a Squadriglia Spad di cui ero il Comandante, venne a consegnarmi un fonogramma: una pattuglia assai numerosa di apparecchi nemici si dirigeva verso le nostre linee su S. Donà di Piave. Poichè una pattuglia della mia squadriglia era già in volo di crociera e altri apparecchi erano in rifornimento o inefficienti momentaneamente per revisioni giornaliere, decisi di partire da solo e mi diressi verso S. Donà.

A quattromila metri circa trovo infatti sul Piave un gruppo di una decina di apparecchi austriaci che incrociavano lungo il fiume. Non veduto mi portai in loro prossimità; ad un certo momento il capo pattuglia puntò decisamente verso le proprie linee; mi avvicinai allora a quello che ritenni l'ultimo apparecchio del gruppo e mi accingevo a prenderlo di mira quando mi sentii sparare alle spalle; due caccia che non avevo veduti mi attaccavano a non più di 150 metri.

Con una serie di manovre mi liberai di loro che in verità non insistettero nell'attacco e raggiunsero il gruppo.

Ero sulla via del ritorno poichè fra l'altro era già tardi, quando vidi vicino a S. Donà un violento fuoco delle nostre batterie antiaeree. Seguendo gli scoppi scorsi l'apparecchio a cui erano diretti i colpi, volare sui duemila metri di quota.

Mi avvicinai e subito l'apparecchio si diresse verso le linee nemiche. Non ebbi più dubbio della sua nazionalità. Picchiando a tutto motore lo raggiunsi e gli feci sopra un giro per meglio identificarlo e per mettermi in favorevole posizione di sparo. Ebbi l'impressione di distinguere bene le croci ai bordi delle ali e poichè egli continuava a dirigersi verso il Piave, decisamente lo attaccai in coda. A meno di cento metri feci fuoco e dopo pochi colpi lo vidi impennarsi e virare sulla sinistra. Ma allora distinto mi apparve il tricolore sul timone di direzione!...

Speravo di non averlo colpito, ma invece lo vidi scendere in candela. Inutile descrivere il mio stato d'animo: chi sarà? Dove l'avrò colpito? Ha picchiato per un qualche centinaio di

metri, poi si è rimesso in linea di volo per alcuni secondi, quindi di nuovo in candela e poi in linea di volo ancora e per fortuna questa volta sino al campo.

Una parte del mistero che mi assillava intanto era svelato, l'apparecchio era uno Spad di nuovo tipo della mia Squadriglia, le sue caratteristiche mi erano poco note, specie viste dall'alto, poichè in volo l'avevo portato soltanto io.

Ma chi sarà il pilota? Mi avvicinai a sfiorare l'ala e mi fu facile riconoscerlo: era Giannino Ancillotto. Rientrato in Squadriglia il mattino, dopo una breve assenza dal campo per malattia, informato dell'allarme degli apparecchi nemici, non aveva saputo rimanere inattivo, e non trovando altri apparecchi pronti, era partito con lo Spad nuovissimo. La sua splendente stella lo aveva miracolosamente protetto. Il mio colpo gli aveva sfiorato la testa ed era andato a colpire il serbatoio della benzina proprio innanzi al viso.

La sua emozione fu grande, grandissima, ma forse minore della mia... e certo di minore durata, perchè sino a quando non scesi sul campo e non cademmo l'uno nelle braccia dell'altro, il mio cuore ebbe battiti e sussulti che nessun apparecchio medico avrebbe potuto registrare.

I colpi dell'artiglieria nostra, la direzione del suo volo decisamente verso le linee nemiche, la nuova sagoma dello Spad, il camoufflage delle ali superiori che avevano verso le estremità due grandi macchie scure confondibili con le croci nere, la cattiva visibilità dovuta all'ora tarda e alle particolari condizioni di luce, mi avevano tratto in inganno e per pochissimo non costarono la vita ad uno dei miei più cari amici, ad uno dei più grandi piloti nostri e del mondo.

Fu tanto fortunato in quella circostanza il « Nane » che, avendo nel nastro della mia mitragliatrice una pallottola perforante ed una incendiaria, l'ho colpito proprio con la meno pericolosa, altrimenti... ma meglio non pensarci che mi viene la pelle d'oca anche ora dopo tanti anni ».

Purtroppo la fortuna di Giannino fu rapita da un giuoco di luce. Egli era uso a passare le nubi; ma la nube stavolta



Il monumento a Giannino Ancillotto a Caravaggio



La colonia montana di Venezia intitolata a Giannino Ancillotto

adombrava il suolo. E la sua « splendente stella » vi era caduta, finita, come una folgore misteriosa.

Molte migliaia di telegrammi giunsero da ogni parte d'Italia e dall'estero.

Trasportato il corpo a San Donà, ebbero luogo in suo onore manifestazioni degne di un Principe da leggenda, quale l'Eroe era stato.

La salma di Giannino Ancillotto, deposta sino da lunedì mattina 20 ottobre nella camera ardente preparata nella sala delle adunanze consiliari al Municipio, ebbe per tutta la giornata l'omaggio reverente di cittadini e autorità. Gente d'ogni condizione riempì di firme il registro collocato nel Municipio. Prime fra tutti le centocinquanta medaglie d'oro ospiti di San Donà nella notte dalla domenica al lunedì, lasciarono su quel foglio prima della loro partenza per Redipuglia, un attestato di affetto verso il compagno.

Poi la casa municipale fu continuamente la mèta di un vero pellegrinaggio: alla sera del lunedì più di settemila persone avevano adempiuto il pietoso omaggio. Gruppi numerosissimi di coloni dipendenti dalle aziende agricole della famiglia Ancillotto arrivarono dai paesi contermini a San Donà di Piave per la cerimonia funebre, che si svolse il giorno dopo al mattino con un concorso enorme di folla, di rappresentanze militari, civili e politiche e di cittadini, convenuti da ogni parte.

Tolgo dal *Gazzettino* del 22 ottobre l'imponente elenco dei nomi:

« Il Comando generale e il commissariato dell'Aeronautica sono rappresentati dal maggiore Collalto, il Governo dal Prefetto di Venezia, cav. di gr. cr. Pesce, il quale rappresenta anche il Presidente del Consiglio on. Mussolini. Sono presenti i comm. Fornaciari, Commissario del Comune di Venezia, il senatore Fradeletto, gli on.li Barbieri, Sandrini, Trentin, Erova; il gen. della Milizia col. Micheroux de Dillon, il col. Bassi, comandante del 55° fanteria, il cav. uff. Palmano, Presidente della Commissione Reale, col. cav. Casorzi, l'assessore Van den Borre per il Comune di Treviso, l'ammiraglio Piazza, coman-

dante della Piazza Marittima di Venezia con tutto il suo Stato Maggiore, il Sindaco e la Giunta municipale di San Donà con tutti i membri; ing. Guarinoni, dr. De Faveri, il dr. Janna, Marco Bastianetto, G. D'Avanzo, ing. Bellutti, il col. Quarelli, consigliere della Prefettura di Venezia; il comandante della Serenissima capitano Granzarolo, il comm. Settimio Magrini, segretario della Deputazione provinciale (anche per fratello on. I. M. Magrini); il magg. dei carabinieri Abrile, e poi una rappresentanza numerosa ed eletta delle medaglie d'oro, ritornata da Gorizia per i funerali: on. Antonio Locatelli, on. Bruno Gemelli, magg. Zappelloni, cap. Ciancabilla, capitano Giulietti, cap. Cabruna, le vedove del gen. Papa e del colonnello Gioppi e il gr. uff. Carlo Allegri; il comm. Pancino della Cassa di Risparmio di Venezia; l'avv. Cesare Torri di Vicenza, il maggiore Chiarandà di Friddani, del 71° fanteria per il presidio militare di Venezia, mons. G. Costantini, segretario del Patriarca di Venezia, ecc.

Anche le associazioni, i sindacati e i comuni della provincia sono larghissimamente rappresentati. Bandiere e gagliardetti sono allineati numerosissimi ai lati della piazza del Municipio, davanti al palazzo Comunale dalle cui finestre pendono abbrunati il gonfalone di San Donà e la bandiera tricolore. Al centro della piazza un reparto del 3° Artiglieria Treno comandato dal tenente Porfiglio, un altro del centro aviazione da caccia comandato dal sergente Mastroianni e un plotone del 6° Artiglieria pesante, col tenente Ottaviani, inquadrano l'affusto di cannone.

Tra le rappresentanze comunali, i gagliardetti, le associazioni e le altre personalità notiamo: Comuni di Ceggia, San Michele del Quarto, Torre di Mosto, Musile, Portogruaro, con l'assessore Mecchia e il segretario cav. Fontebasso; Sindaco e Fascio di Fossalta, Fasci di Noventa, Salgareda, San Michele, Portogruaro, sindaco di Meolo Simonato, Chiarani, di Cessalto; sindaco di Grisolera, comm. Fabbris; signor Janna, per l'assistenza alle famiglie dei Caduti; Presotto, sindaco di San Stino; assessore Bellis per il Comune di Oderzo, Fascio di Cavazuccherina, gr. uff. Mazzotto, gen. Filippini, comm. Coletti di Treviso, G. Bortolotto per la Banca Mutua Popolare; Banca S. Li-

Le medaglie d'oro avrebbero voluto salutare
vivo, in questa sua casa, l'eroico loro fratello
Giovanni Anullotto, che un amaro ingiusto
destino ci ha repentinamente stoppato.

Divolgono il loro pensiero ed elevano i loro
cuori alla sua memoria indimenticabile, nella
fedele certezza che Egli sia nel cielo degli Iroi
tra coloro che bene mentarono della Patria.

22. X. 1926

Raffaele Paolini

~~Zorzi~~

Amleace Rosin

Autunno Rossetti

Udovico Fautin

~~Giuseppe~~

Angelo di Canico

~~Luigi~~

Carlo Buttigieg

~~Anna~~

Paolo

Anna Lo-scattoli

Giuseppe

Roberto

Cara Chiniotto

Lolanda

Maria

Giuseppe

Concetta

Anna

Maria

Il padre di Frat. Giuseppe

Giuseppe

Anna Paolini

Amira Ferrari ved. Gen. Comita

berale, Credito Veneto, comm. Gobato, prof. Ronchi, capitano Lelli e tenente Scallisi, in rappresentanza del Genova Cavalleria, dott. Sattin per la cattedra ambulante d'agricoltura, una rappresentanza con gagliardetto del Fascio femminile di Venezia; insegnanti e alunni delle Scuole elementari, tecniche e ginnasiali; Società operaie di S. Donà e Ceggia, il gagliardetto del nastro azzurro di Venezia, scortato dal consigliere avv. Toffano, associazione combattenti di Venezia, col Consigliere Graziadei; Sezioni Mutilati di San Stenin, Musile, Portogruaro, San Donà, col presidente dr. Bastianetto; Motta di Livenza; Mary Janna per le famiglie dei caduti, esploratori cattolici di San Donà e Noventa, reparti di fascisti e di Balilla.

La piazza, tutta bianca di polvere infocata, è una selva di vessilli: cordoni di militi trattengono la folla che si assiepa dietro di essi. Tutti gli edifici circostanti hanno esposte bandiere abbrunate, e durante i funerali tutti i negozi chiudono completamente, dando alla cittadina una fisionomia di attesa raccolta e silenziosa ».

In mezzo alla solennità del rito religioso svoltosi fra le colonne del Duomo parate a lutto, e la commozione muta del popolo al duplice passaggio del corteo funebre lungo la via principale della città, e il balenare delle gloriose bandiere, un'ondata incredibile di fiori accompagnò l'affusto di cannone, la cassa, la sciabola e la sciarpa azzurra, le medaglie e le decorazioni, lucenti simboli di travaglio eroico: fiori gettano le fanciulle sul selciato per addolcire al dormiente l'urto delle ruote, fiori cadono dalle finestre socchiuse, fiori piovono da apparecchi SPA e SVA volanti a bassissima quota. Istintivo, tacito, concorde fu in tutti questo stimolo a un omaggio floreale; perchè nei fiori v'è il senso dell'alba, della purezza; e la giovinezza di Giannino Ancillotto, da poco passata come una radiosa ora mattutina, solo così si poteva degnamente commemorare.

Poesia, emanata da lui fin oltre la vita.

Anche le parole di cordoglio formano quindi un seguito di espressioni toccanti e queste danno volo a un inno. Ecco il messaggio del Duce alla famiglia Ancillotto:

« Notizia morte eroico Giannino Ancillotto mi ha turbato e commosso. Lo conoscevo personalmente lo ammiravo per ciò che aveva fatto in guerra e per la sua opera di cittadino devoto in ogni istante e atto della vita alla causa della Patria. Lo stupido agguato del destino aumenta la mia tristezza. Vi prego accogliere sensi mio cordoglio e mio alto omaggio pia memoria ».

BENITO MUSSOLINI

E quello del Presidente dell'Ass. Naz. dei Mutilati:

« Nome intera Associazione esprimo commossa devozione profondo cordoglio improvvisa dipartita puro eroe che morte aveva risparmiato sul campo contrista nostra famiglia che ogni giorno segna un lutto ogni giorno rinnova una speranza ».

CARLO DELCROIX

Dalle parole di estremo saluto proferite dal cav. gr. cr. Pe-
sce mi piace far risaltare queste:

« ... egli fu un puro eroe, nel senso più largo e più completo della parola, eroe leggendario, di poesia degnissimo e di storia. D'ordinario l'occasione crea l'eroismo, ma anche si nasce eroi, come si nasce poeti; e Giannino Ancillotto apparteneva a questa eletta schiera: il suo eroismo schietto, per innata semplicità, senza sussiego e senza iattanza, aveva il fascino della più alata poesia ».

E più oltre:

« Basterebbero questi soli fatti per consacrarlo all'immortalità. Possiamo perciò affermare con sicurezza che malgrado lo strazio del suo corpo egli è sempre vivo in mezzo a noi. Non è morto, ma dorme, come la fanciulla dell'Evangelo.

Della fanciulla aveva la modestia e la verecondia questo terribile abbattitore di velivoli, che dolce negli occhi ed umile

in tanta gloria, disdegnava gli elogi e si schermiva dal parlare di sè, pago di militare fra coloro che il Carlyle chiamava *eroi taciturni*.

No, non muore interamente chi lascia con le sue opere traccie nel cuore dei viventi ».

Il senatore Fradeletto affermò nel suo commosso discorso che Giannino Ancillotto « possedeva le innate virtù dell'eroismo: la fede senza limiti, l'audacia consapevole, la sfida d'ogni pericolo, il disdegno della morte ». E giunse a questi periodi tanto alati quanto definitivi:

« Io ricordo che quando si decise di offrire a Giannino Ancillotto una targa e si volle darmi l'incarico di dettare una iscrizione allusiva al fatto quasi miracoloso (l'abbattimento del 4° draken attraversandolo col proprio aeroplano) io non seppi che riassumerlo in questo motto latino: *Flamma inter flamas*.

Sì, egli fu veramente fiamma, e non soltanto in quell'unico momento e in senso letterale, ma fiamma sempre e in significato morale: fiamma d'entusiasmo, fiamma di devozione, fiamma di offerta alla Patria ».

« E questo giovane, la cui breve vita poteva ben dirsi una pagina di storia e un canto di poema, egli che poteva a buon diritto andare orgoglioso dell'opera propria, era ignaro d'ogni enfasi, d'ogni posa, d'ogni vanteria; schietto di parola e di modi; affettuoso nella sua casa; gentile con gli amici. Rare volte al maschio valore si congiunse così spontaneamente come candida sorella, la semplicità ».

E poco più tardi il paterno cuore di Luigi Luzzatti, nell'intervenire per l'erezione di un monumento ricordava come l'Eroe avesse sempre cercato di combattere, idealmente « per non perdere nella pace le audaci esperienze dei pericolosi viaggi, nulla sperando, nulla chiedendo, ignaro della modesta semplicità delle

grandi opere compiute, cosicchè la medaglia d'oro lo sorprende senza inorgoglierlo... ».

E per lui e sul suo nome liricamente concludeva :

« Per tal guisa consoleremo i nostri dolori per la perdita immatura di eccelsi cittadini, che, purificati nella consuetudine dei voli celesti, scendendo dall'alto fortificano la terra col loro esempio e colla nostalgia di aure migliori ».

*LE ONORANZE
ALLA MEMORIA DELL'EROE*

Non era ancora passata l'eco della tremenda sciagura, quando in Italia e in varie parti del mondo si pensò di onorare la memoria dell'Eroe.

Ma già il giornale *L'Aviazione* aveva preso l'iniziativa per l'erezione di un monumento ricordo a San Donà di Piave. Questa iniziativa veniva poi passata all'Aero Club d'Italia, il quale apriva una pubblica sottoscrizione che aveva per prima l'adesione del Duce.

Il lontano Perù non solo aderiva all'idea, ma inviava anche una generosa sottoscrizione di fondi, la maggiore che sia stata fatta in tale circostanza.

Contemporaneamente, per l'intervento di Arturo Mercanti, che aveva avuto Giannino Ancillotto al suo Gruppo Sperimentale di Comunicazioni Aeree, veniva presto eretto un monumento a Caravaggio sul luogo della sciagura.

Gabriele D'Annunzio, passando di lì, aveva invocato un simile ricordo; vedeva ora appagato il suo desiderio inteso a glorificare uno dei suoi migliori e devoti legionari.

La caratteristica e pregevole opera porta la seguente epigrafe:

A
GIANNINO ANCILLOTTO

MEDAGLIA D'ORO

*Volontario leggendario che per epiche
gesta, nella grande guerra, ebbe il bacio
della Gloria*

quì

tragicamente perito.

*Auspice il Fascio, Caravaggio materna
e fiera delle italiche virtù, questo ricordo
innalzò, pegno d'amore.*

Nato a S. Donà di Piave il 15 Novembre 1896

Morte a Caravaggio 16 Ottobre 1924

E infine si giunse al progetto del monumento da erigere sulla principale piazza di San Donà di Piave. Era stato deciso di dargli la forma d'un aeroplano sormontato da una simbolica colonna romana, che il Comune dell'Urbe avrebbe donato quale riconoscimento di un suo cittadino onorario, glorificato in Campidoglio in pieno periodo bellico per le sue gesta.

Il Ministero dell'Aeronautica presiedeva direttamente alla esecuzione del complesso lavoro, affidato all'architetto Lombardi

Il 16 novembre 1931 aveva luogo l'inaugurazione.

Riproduco dal *Corriere della Sera*, alcuni brani del resoconto della cerimonia; vi si ritrova vivida la commozione dell'ora; e, quel che conta, la prova chiarissima che a sei anni di distanza dalla morte di Giannino Ancillotto nulla pareva avere interrotto il muto dialogo della sua anima presente con l'anima dell'Italia fascista:

« Cavalleresca la memoria e austero il rito. San Donà di Piave ha voluto innalzare un monumento alla gloria di un suo figlio inoblbiabile e inoblbiato ».

« Il monumento, che San Donà di Piave ha fatto sorgere nella sua bella e larga piazza tutta veneta, testimonia la continuità di una vita, non celebra un funereo rito di morte ».

« San Donà di Piave, tutta nuova, fresca, luminosa, piena di quel lindore casalingo che hanno queste borgate venete risorte dopo la guerra, ha partecipato con gioia e con orgoglio alla festa che le dava modo di dimostrare un'altra volta, e con paterna fierezza, il proprio amor di patria. Giannino Ancillotto è tornato a camminare oggi per la sua San Donà ».

« Il monumento che l'architetto Lombardi ha eretto oggi all'Eroe, raffigura un velivolo appoggiato nel mezzo della vasta piazza. Dalla carlinga si eleva una colonna spezzata che reca il luminoso nome ».

« Da ogni centro della provincia, da ogni paese della plaga martoriata e gloriosa, sono venute rappresentanze di combattenti, di mutilati, di giovani fascisti, con labari, bandiere, gagliardetti. Un'adunata guerriera intorno al guerriero immortale. Un'assemblea di giovinezza per specchiarsi nel fulgore di quell'eroismo. Spettacolo superbo, di forza e di gloria, che sulla sponda del fiume sacro alla Patria acquistava la grandiosità propiziatrice di un rito ».

« L'on. Balbo è arrivato alle 10 circa, con un treno speciale. Il giovane ministro veste la divisa di generale dell'Aeronautica in grande uniforme, e quando appare nella piazza un intenso scrosciare di applausi e di evviva al Duce lo accoglie. Lo circonda un brillante stuolo di ufficiali dell'Aeronautica e della Milizia. Gli è vicino l'on. Giuriati, venuto da Venezia in automobile. I due gerarchi sempre fra applausi calorosi, fra *alalà* dei fascisti, e il suono delle musiche, fanno il giro della piazza e salgono poi una tribuna d'onore che s'erge quasi di fronte al monumento, fra un palpitare di pennoni tricolori ».

« Vediamo, fra le molte personalità il prefetto di Venezia, conte Bianchetti; il preside della Provincia, comm. Garioni; il segretario federale di Venezia, avv. Valtorta in rappresentanza del podestà Alverà; il generale dell'Aeronautica Oppizzi;

il podestà di San Donà dott. Bortolotto; il segretario federale, Cesco Ancillotto, fratello dell'Eroe.

La cerimonia s'inizia con la benedizione del monumento fatta da mons. Sarretta. Il prelado sale poi la tribuna e rivolge un patriottico discorso al ministro, dicendosi santamente orgoglioso di benedire un tal simbolo di eroismo patrio e di sovrumano ardimento. Egli ha rievocato, fra l'altro, la vita di Ancillotto, mettendone in rilievo, con paterno affetto, la dolcezza dell'animo e la virile fermezza. Brevi parole ha pronunciato poi l'on. Diaz, presidente dell'Aero Club ».

« L'on. Diaz fa la consegna del monumento al podestà dottore Bortolotto il quale, rispondendogli, si dichiara fiero di essere custode di un monumento che sorge a pochi passi dal Piave, sulle cui acque si specchiò più volte l'ala del velivolo dell'Eroe, quando vi sorvolava impavido ed intrepido per scacciare il nemico.

Gli squilli echeggiano. Un silenzio profondo subentra in tutta la piazza. L'on. Balbo accenna a parlare. Egli dice che gli aviatori d'Italia, quelli della guerra e quelli della pace, sono oggi tutti presenti a questo rito che esalta, in Giannino Ancillotto, l'ala indomita della Patria guerriera. Nei campi della penisola e d'oltre mare -- egli dice -- dai quali le aquile spiccano ogni giorno il volo anche per quelli che non hanno ritorno, la vita si ferma oggi per un minuto di raccoglimento. Non si è ancora spento nell'aria il rumore dei motori, l'aria stessa è ancora mossa dal frullio delle eliche, che appare all'occhio del pilota usato a scrutare gli spazi infiniti la figura leggendaria dell'Eroe ».

« Giannino Ancillotto è un monito ai giovani che sopravvivono, perchè dice loro come tutto sia possibile osare. Tutto è possibile osare a chi ha nel cuore una grande fede e la pone al servizio di un grande ideale. Nulla è impossibile a chi vola e combatte per l'Italia. Giannino Ancillotto non è un eroe morto, ma una bandiera vivente, nelle cui pieghe noi affidiamo il nostro destino, perchè egli lo sospinga sempre più in alto e più lontano, perchè porti sempre più in alto e più lontano il tricolore e il segno del littorio, simboli di un'Italia sempre più gran-



Per il Monument all'eroe
Comenta viaire Orelli
che compenso successore

offerta personale tre = mille =

B. Mussolini



Le decorazioni di Giannino Ancillotto



Il gagliardetto dei Volontari di Guerra intitolato a Giannino Ancillotto



Cara e grande Sorella,
il vero dolore, quanto
più è memoria, tanto è più
silenzioso.

Non ardisco involgere molte
parole alla madre del mio
compagno che, pari al più
alto destino, ebbe sì triste
e iniquo l'ultimo destino.

Or è alcune settimane,
parso per luogo funebre ove
non è alcun segno



71
mio amore e il mio
dolore furono misure
te dello schianto del mio
petto.

Ecco, alla memoria di Lui,
il segno della costanza e
della prodezza firmata.

Ed ecco un lieve dono, che
è come la presenza assidua della
mia devozione.

Il Vittoriale
17 ottobre
1925.

Giuseppe di Annunzio

de, sempre più potente e sempre più temuta. Fra la commossa attenzione dell'immenso uditorio, l'on. Balbo conclude dicendo che davanti al monumento di Ancillotto egli sente che le parole non sono adatte per chi ha, come egli ha, l'onore di rappresentare coloro che più degli altri operano nel silenzio e cioè gli aviatori d'Italia. « Ma non posso trattenere, — grida l'on. Balbo — la suprema invocazione che mi sale dal cuore come una promessa e come un giuramento: **Giannino Ancillotto! Aquila dagli artigli invincibili, ala temprata nel fuoco! Noi, i tuoi compagni, ti promettiamo di disprezzare quella cosa miserevole che è la vita per far sì che sull'ala d'Italia splenda sempre quella luce di gloria che tu le hai donato! ».**

« Grandi acclamazioni echeggiano e si rinnovano più volte. il ministro scende poi dalla tribuna seguito dall'on. Giuriani e si reca ad ossequiare la madre dell'Eroe. La pia signora, sul cui volto splende il dolore come solo sa splendere il dolore sul volto di una madre italiana, fa il giro del monumento sorretta dal marito, e seguita dal figlio Cesco, dalle figlie e dagli intimi. Giovani fascisti intanto salgono sul monumento recando corone e fasci di fiori. In pochi minuti esso ne è coperto, e sembra arderne. Le musiche si intrecciano ai canti ».

Oggi, nel decimo anniversario della fulminea dipartita di quel Generoso verso le quote ultrasideree, la Patria memore rinnova il lauro sui monumenti a lui dedicati quale imperituro ricordo di un alto, indomito ideale; e sulla pietra che ne rinserra la spoglia preziosa, dispone fiori come un mistico messaggio alla sua bontà indimenticabile.

Oggi, nel decennale di un diuturno rimpianto, che è stimolo alla fede ed alla grandezza, il popolo Veneto chiama con orgoglio il proprio figlio, il fanciullo volatore, quasi visibilmente volteggiasse sulla terra natale difesa un giorno con violenza di gigante.

Principi od eroi, tecnici o poeti, cavalieri o fanti che lo cobbero e lo applaudirono, odono con un eguale amore risuonare, in quest'ora, distinto il nome di Giannino Ancillotto dentro il rombo degli stormi.

Modello genuino dell'« italiano nuovo », egli fu un esempio dei più mirabili fra quelli che dettero speranze all'insonne artefice della rinascita: il Duce.

Sublime aquilotto anche nella passione umana, non ebbe nemici che non fossero i nemici della Patria; ma fu ammirato perfino da loro.

« Uomo e arcangelo », dice la Poesia.

« Figlio, soldato, vedetta », dice la Realtà.

Ed è pur sempre poesia.

INDICE

Premessa	Pag.	5
La prima giovinezza di Giannino	»	17
Volontario di guerra e aviatore	»	21
Alla guerra	»	27
L'« asso » abbattitore di <i>draghi</i>	»	33
Il trionfatore delle fiamme	»	41
La medaglia d'oro e l'altissimo elogio del Duca d'Aosta	»	61
Dai duelli aerei diurni a quelli notturni	»	71
Il Raid aereo Roma-Varsavia	»	83
La passione di Fiume	»	89
Nei cieli inviolati delle Ande	»	105
L'opera per la Rinascita italiana	»	111
L'agguato del destino	»	121
Le onoranze alla memoria dell'Eroe	»	137