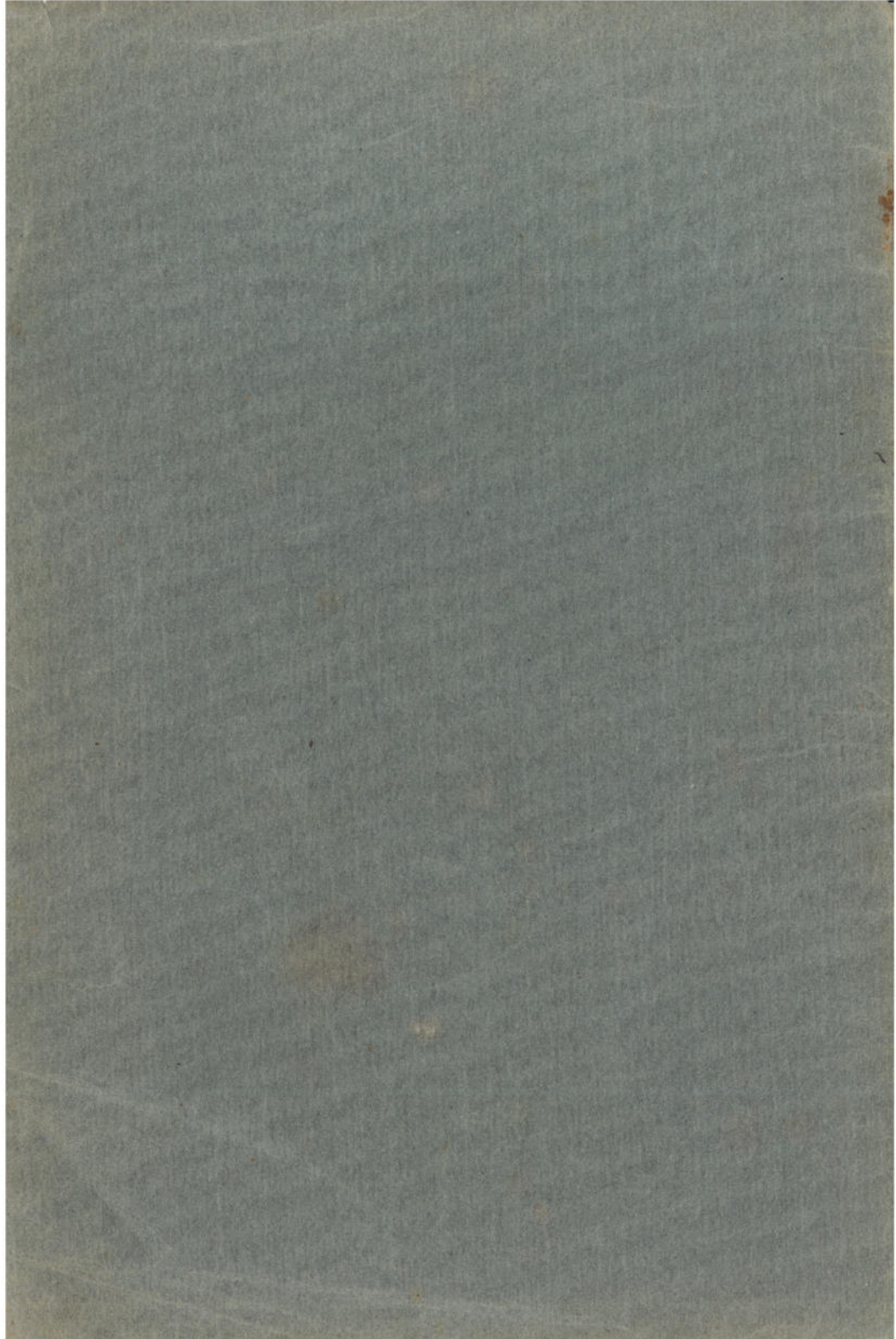


LA VIE EST UN COMBAT,
LA VIE EST UNE ARÈNE
OÙ LE DEVOIR GRANDIT
DU TRIOMPHE OBTENU;
C'EST LE SENTIER QUI MONTE
ET PAS A PAS NOUS MÈNE
AUX SOMMETS D'OÙ LA VIE
EMBRASSE L'INCONNU!



La vita è un combattimento,

In cui il dogliere è più grande
del trionfo ottenuto;
È il sentiero che sale

Passo a passo noi stessi,
Fino alla cima da cui la vita
Attraversa l'ignoto!



GIUSEPPE GRASSA



IL DOLOROSO ANNUNCIO

IL "RAID,, ROMA TOKIO. Due aviatori precipitano e muiono.

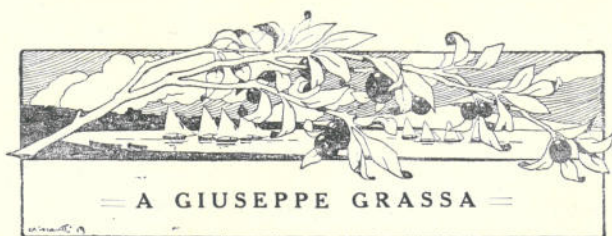
LONDRA, 14 aprile, sera.

L' « Agenzia Reuter » riceve da Karaki: Un messaggio da Bushire annuncia che gli aviatori italiani Gordesco e Grassa sono giunti a Bushire la mattina dell' 11. Al momento di atterrare l'aeroplano si è sfracellato al suolo presso il consolato di Francia.

I due aviatori sono rimasti uccisi.



Il Capitano MARIO GORDESCO
compagno di volo di GIUSEPPE GRASSA.



Il *raid* Roma-Tokio, quel *raid* che pareva una leggendaria fantasia, che fu organizzato e finalmente iniziato, ha voluto le sue vittime.

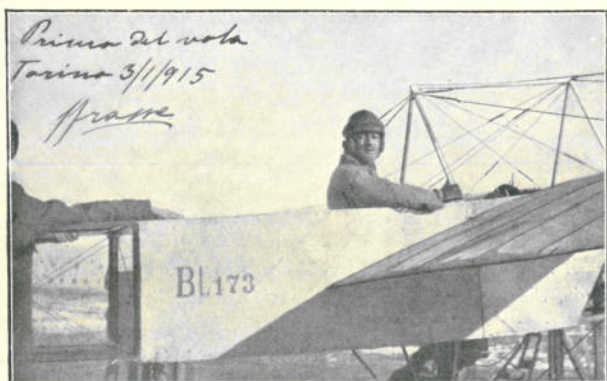
Gli ultimi telegrammi hanno fatto capire, a tutta quella categoria di persone che non sanno, o che vogliono denigrare stando sedute a tavolino, come il *raid* fosse un'audace impresa; come questo *raid* abbia dell'epopea.



GRASSA Sergente.

Oggi è giorno di cordoglio; ma, come appunto nella tristezza e nel pianto più intensamente spiccano i ricordi di chi trapassa, voglio

che nel ricordare vi sia tutta la passione che il sentimento dell'amiz-
cizia, intrecciato fortemente al sentimento del dolore, detta.



Sul Blériot.



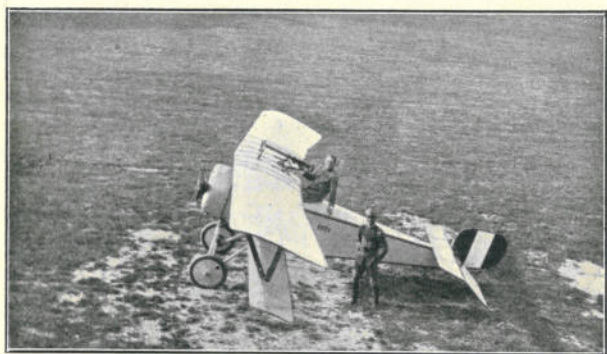
Alla Scuola di Centocelle.

Raccontiamo così, come si narra la leggenda « *au coin du feu* »
nella penombra, abbassando il tono e l'intensità della voce, in modo
che vi sia religione come recitando una preghiera, quasi parlassimo

sulla tomba del nostro amico sepolto laggiù, vicino al suo compagno d'impresa e di morte; quasi la nostra voce fosse come il murmure



La caduta a Centocelle.



Il Nieuport di GRASSA.

lieve del golfo persiano. Così, per il sacrificio ed il martirio di due audaci, l'ampia baia di Bassora custodisce un altare italiano, uno

di quegli altari eroici su cui eterno aleggia lo spirito del nostro popolo più civile e più forte, attraverso il mondo.

Il passato aviatorio di GIUSEPPE GRASSA è come il passato di ognuno dei componenti di quel piccolo manipolo di audaci che tentarono le vie del cielo, in quel periodo di tempo in cui l'aviazione era ancora considerata una pazzia.

↳ Dall'animo focoso e pieno di entusiasmo, quasi nelle sue vene fosse trasfuso un po' di quel foco dei vulcani della sua isola, GIUSEPPE GRASSA era di Mazzara del Vallo (Sicilia); entrò nel Novembre 1913 quale allievo ufficiale nel Battaglione Aviatori e vi fu promosso Sottotenente nel Maggio 1914.



GIUSEPPE GRASSA col suo apparecchio.

Nel Novembre dello stesso anno incominciò il corso di pilotaggio a Mirafiori ed ebbe il suo brevetto al Campo di San Giusto vicino a Pisa, esattamente nel Maggio 1915.

Si stavano allora provando ed adottando gli aeroplani del tipo «Parasol Macchi» ed il GRASSA fece passaggio su questo apparecchio al Campo di Malpensa.

L'immane guerra intanto era scoppiata ed il GRASSA nel Giugno 1915 parte per la fronte facendo servizio presso le Batterie di Artiglieria; servizio che svolse con spirito di abnegazione e con sacro entusiasmo di patrio amore, sino al Dicembre dello stesso anno, riuscendo ad avere un encomio solenne per i vari servizi prestati.

Questo tipo di apparecchio intanto veniva scartato dal Regio Esercito e si adottava al suo posto il « Caudron ». Il GRASSA rientra dal fronte, fa passaggio sul « Caudron » a Mirafiori, ed è destinato come istruttore per gli allievi osservatori a Roma.

Qui dimostra il suo sangue freddo in una caduta, che per altri sarebbe forse stata fatale, riuscendo ad uscirne incolume.

Ma i suoi compagni erano alla fronte e GIUSEPPE GRASSA



GIUSEPPE GRASSA col suo apparecchio.

chiede di passare agli aeroplani da caccia, ed accontentato nel suo desiderio, in soli cinque giorni alla Malpensa riesce a conseguire il brevetto sul piccolo « Nieuport » e con la sua « mosca ronzante e pungente » viene destinato alla 76^a Squadriglia di S. Maria la Longa.

In questo periodo di tempo di emozionante ricerca degli apparecchi nemici, nel terso cielo del Carso, GIUSEPPE GRASSA riesce a stanarne e ad abbatte due.

Per le vive emozioni e per la vita non adatta al suo temperamento fisico gracile, il GRASSA si ammala e rimane tre mesi in pericolo di vita; viene di conseguenza riformato, contro sua volontà.

La passione del volo era per GRASSA, come in gran parte per coloro che conoscono la sublime bellezza ed il fascino dell'emozione del volo, come un'amante che sempre chiama e che non vuole essere abbandonata, ed esso riuscì ad entrare nel Maggio 1917



GRASSA e STOPPANI.

come pilota collaudatore e direttore di campo ai Cantieri Aeronautici Ansaldo a Torino.

Il GRASSA era uno stilista del volo e specialmente dell'acrobazia del volo; non si sarebbe certamente detto che con la sua struttura fisica avesse potuto avere tanta resistenza e tanta forza; lo dimostrò in *raids* che erano parte dei *raids* del dopo guerra, per dimostrare la bontà non solo degli apparecchi, ma dello stesso allenamento e dell'efficienza dei nostri piloti di pace.

Il GRASSA compie, dopo guerra, un primo *raid* di allenamento Torino-Napoli in un solo volo, e doveva più tardi cimentarsi in un'impresa ben più audace, quale il *raid* Torino-Barcellona, compiuto in unione al pilota Mario Stoppani.

E qui si apre un piccolo capitolo di gloria dell'audace caduto. In Spagna il GRASSA lega Barcellona-Madrid con un volo meraviglioso e stupisce, con le sue esibizioni audaci, il popolo della



Volando attorno al "Mafalda", a Barcellona.

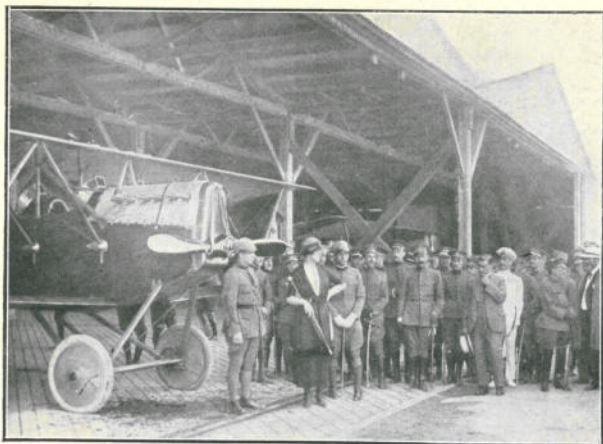
capitale della Penisola Iberica. Vola a Madrid tanto basso sull'arena della «Corrida dei Tori» che lo spettacolo viene interrotto ed il pubblico entusiastico applaude al glorioso aviatore italiano che tanto conosce la perfezione dell'arte del volo.

In un meeting aereo in Spagna, per una disgraziata panne di motore, non riesce primo, ed è costretto ad atterrare in un piccolo campo in aperta campagna, capottando classicamente, e riesce qui pure a torsi incolume.

Ritornando in Patria trovò la nostra aviazione non sorretta e non protetta, e allora pensò di arruolarsi in quel corpo d'aviazione civile che la Direzione Civile d'Aeronautica aveva costituito in Roma. Questo nel gennaio 1920.

Il grande *raid* Roma-Tokio era stato organizzato. È qui inutile voler discutere sul lungo ritardo dell'inizio di questa prova, come è inutile voler sondare la vera causa per cui questa impresa fu promossa.

Erano già partiti gli apparecchi Caproni da lungo tempo e questo *raid*, troppo criticato dalla stampa italiana, doveva suscitare nel-



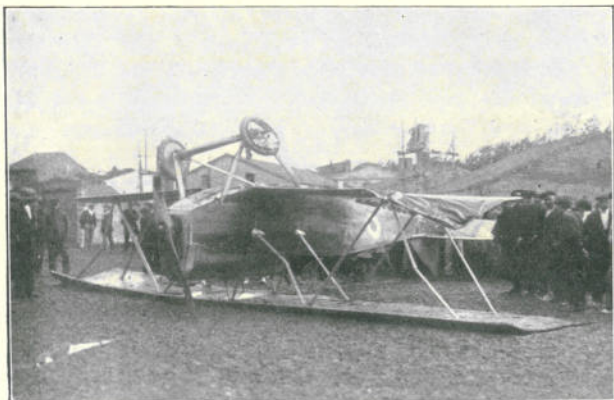
Il battesimo d'un apparecchio in Spagna.

l'animo di coloro che vivamente sentivano che l'aviazione italiana non doveva essere seconda a nessuna e poteva affermarsi in qualunque prova, se pur audacissima, un desiderio vivo di prendere parte con la loro forza, affinché una volta ancora le ali italiane avessero tanta gloria quanta seppero strapparne sui cruenti e ampi della guerra.

E GIUSEPPE GRASSA fece domanda di far parte di quell'audace schiera che doveva iniziare la trasvolata attraverso mezzo mondo per unire la nostra capitale alla capitale dell'Impero del Sole di Levante.

L'11 Marzo la squadriglia, composta di 5 aeroplani Ansaldo,

parte, salutata da una vera folla di ufficiali dell'aviazione e di amici, da Centocelle. I nomi degli uomini che conducono le poderose macchine volanti verso la lontana mèta, danno la garanzia della



La "capottata", in Spagna.



Gli apparecchi partiti per Tokio.

riuscita dell'impresa audace. GRASSA ha giurato di tentare tutto pur di riuscire, ed è partito, con a bordo il Capitano Gordesco, Comandante, sorridendo agli amici, con quel suo chiaro sorriso di

bimbo sognante. Fece le prime tappe con gli altri apparecchi; la squadriglia, per ragioni tecniche, più tardi si è scissa, e GRASSA prende il primo posto nel gruppo, avanzando sempre.

Tocca Aleppo ancora in unione all'apparecchio pilotato dal Capitano Ranza, quell'apparecchio che doveva poi più tardi essere abbattuto dalle mitragliatrici dei ribelli Curdi.

Il pilota GRASSA tocca Bagdad il giorno 7 del mese di Aprile, festeggiatissimo dalla popolazione.

Per ragioni ancora sconosciute ma che si possono presumere



I piloti della Squadriglia partita per Tokio.

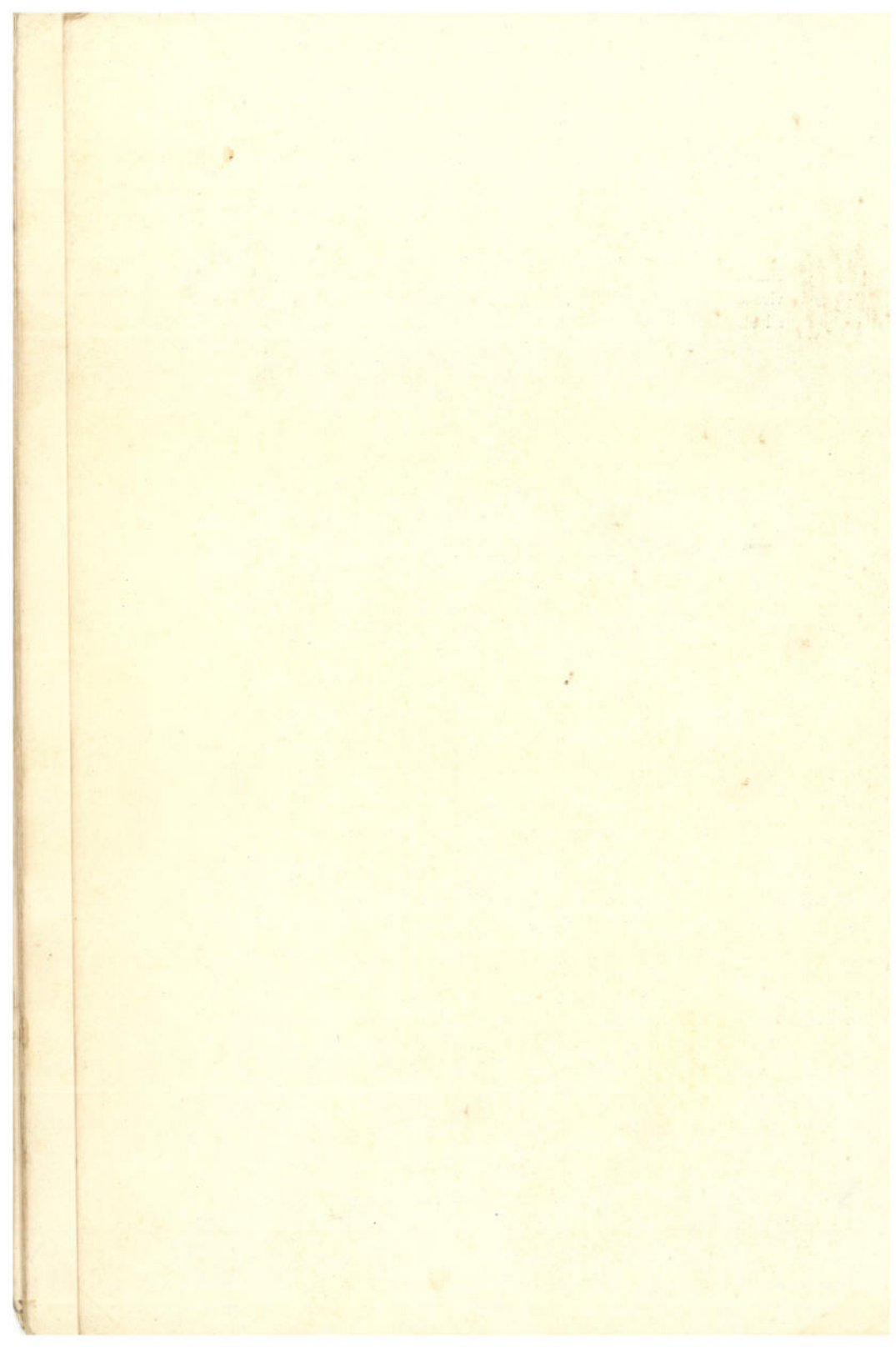
assolutamente non dipendenti nè dall'abilità del pilota nè da difetto dell'apparecchio, il pilota GIUSEPPE GRASSA, mentre stava per toccare un'altra delle tappe, che dovevano condurlo verso la mèta d'oriente, a 50 km. da Bassora, mentre all'orizzonte si profilava l'ampio golfo persiano, quasi chiamante a sentire le canzoni nostalgiche che ripete il mare indiano, trovò la morte.

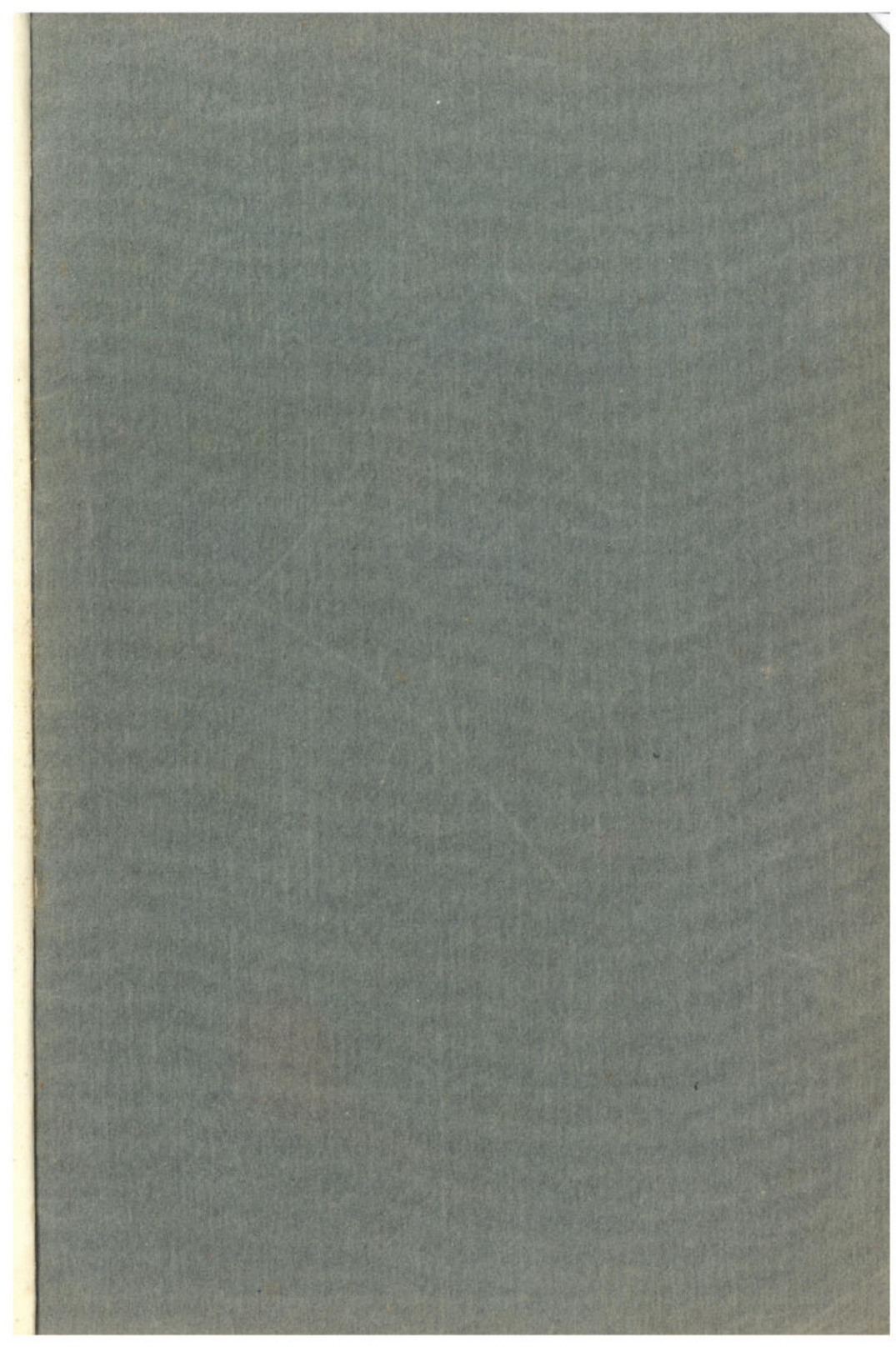
Ora a Bushire v'è una tomba che racchiude due dei nostri amici, due di quegli audaci che tentarono l'impresa; ognuno può sentire con quanta passione e con quanto cordoglio ogni pilota italiano e ogni amante dell'aviazione si unisca alla famiglia ed agli amici per piangere su coloro che ieri difendevano il nostro cielo bellissimo, e che oggi, come allora, per la gloria della nostra bandiera, hanno fatto di questa stessa bandiera il loro sudario di morte.

« Tutte le rose agli eroi », e nasca su quelle tombe una di quelle profumatissime rose di Gerico, che, come il sempre-vivo, rimanga non solo di colore eguale, ma anche di profumo, quale simbolo di quel ricordo che rimane in noi mortali e che rimane nella storia del *raid* Roma-Tokio, come la più forte delle affermazioni di volontà, come il più incisivo dei segni, che imprime con il suo rosso vivo di sangue, ancora una volta l'immortale titolo di eroe vicino ad un nome di italiano.

PIERRE LA PIPE.







Tipografia
VINCENZO BONA
TORINO

(52486)