

Il primato italiano di distanza in volo rettilineo



I tre record ottenuti a bordo di un S.64 da Ferrarin e Del Prete tra la fine di maggio e gli inizi di giugno del 1928 furono solo il preludio del compimento, da parte degli stessi protagonisti, di un'altra storica impresa: il volo senza scalo tra l'Italia e il Brasile.

Ovidio Ferrante

La conquista di tre record mondiali (distanza in circuito chiuso, durata in volo e velocità sui 5.000 Km) da parte di Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete, tra il 31 maggio e il 3 giugno 1928, negli stessi giorni in cui si stava svolgendo con pieno successo la Crociera Aerea del Mediterraneo Occidentale, aveva aperto un orizzonte di grandi prospettive per la Regia Aeronautica, tesa al raggiungimento di sempre più grandi e importanti affermazioni. Con questa impresa, i due aviatori, che avevano volato

senza scalo per 7.666,616 km, in 58 ore e 34 minuti, percorrendo per 51 volte il circuito ubicato sulla costa laziale tirrenica tra Torre Flavia (Ladispoli) e il faro di Anzio, distanti tra loro 74,045 km, avevano superato di quasi cinque ore il precedente record statunitense di durata in volo e di ben 3.000 km quello di distanza detenuto dai tedeschi. A questi due primati assoluti si andava ad aggiungere il record mondiale di velocità sulla distanza di 5.000 km, 139,177 km/h, omologato per la prima volta dalla FAI (Fédération Aéronautique



In apertura, in alto, un'immagine dell'S.64 a Montecelio durante gli ultimi preparativi prima della partenza per il Brasile: il velivolo, posizionato alla sommità della pista inclinata, era tenuto frenato da un gancio che veniva staccato dal pilota mediante un comando elettrico all'inizio della corsa di decollo con il motore alla massima potenza; al centro, Del Prete, Ferrarin e l'ing. Marchetti festeggiati subito dopo la conquista dei tre record mondiali di distanza in circuito chiuso, durata in volo e velocità sui 5.000 km. In questa pagina, in alto, Ferrarin colto dall'obiettivo mentre sta completando la vestizione prima di decollare alla volta del Brasile sotto lo sguardo divertito del gen. Armando Armani, capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, giunto da Roma per assistere alla partenza; sopra, i lavori di controllo e revisione del motore, un FIAT A.22 a 12 cilindri e 550 CV di potenza appositamente elaborato per il tentativo di record.

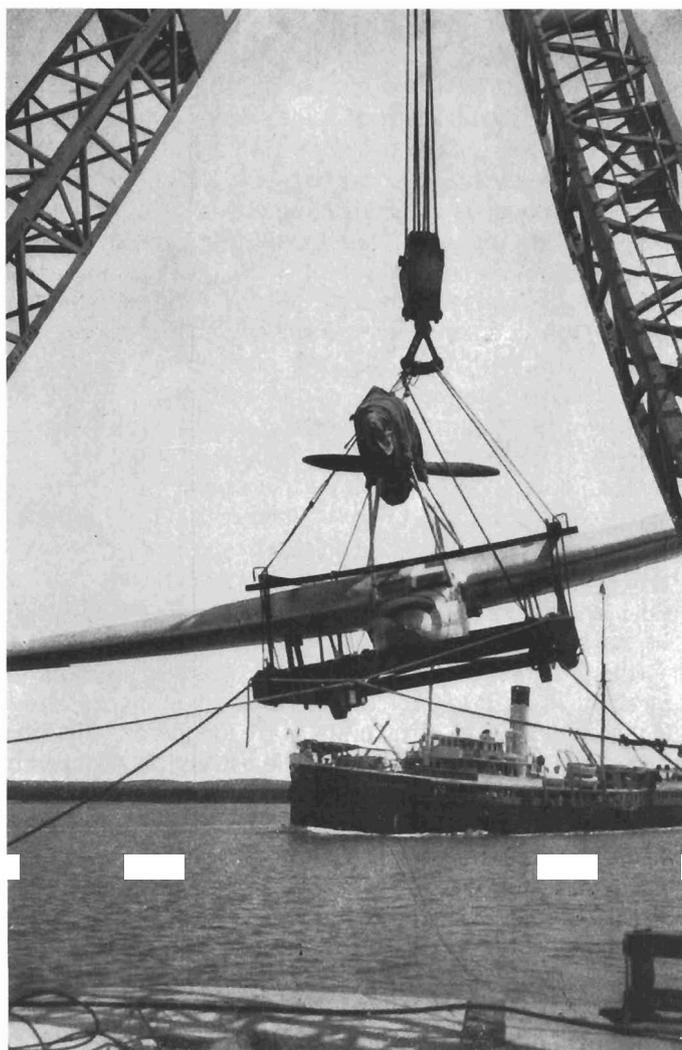
Internazionale) perché mai conquistato da nessuno prima d'allora. Il successo, accuratamente progettato a tavolino, oltre a segnare la svolta impressa alla Forza Armata da Italo Balbo, da poco nominato sottosegretario di Stato della Regia Aeronautica, doveva rilanciare in campo internazionale l'immagine dell'aeronautica italiana un po' appannata dopo le trasvolate atlantiche senza scalo di Charles Lindbergh (5.670 km) e di Clarence D. Chamberlin e Charles A. Levine (6.294 km). Infatti, i tre record, che rimettevano a pieno titolo l'Italia in corsa nella gara per la conquista dei primati aeronautici, erano, in realtà, la prova generale del vero obiettivo da conseguire: compiere un volo dall'Italia al Brasile con velivolo e motore di progettazione e costruzione interamente nazionale e, allo stesso tempo, guadagnare il "Premio De Pinedo" istituito dalla Camera di Commercio Italiana di San Paolo con il generoso contributo della locale comunità di connazionali. Il premio, di 500mila lire, era destinato all'equipaggio italiano che per primo, entro il 1928, avesse collegato le coste dell'Italia con quelle del Brasile, con un volo, anche a tappe, da compiersi in 60 ore, se effettuato con aeroplano terrestre, e 96 ore con idrovolante.

Nel giugno del 1927 fu dato inizio al programma per la conquista del record, articolato nei seguenti punti: progettazione di un velivolo con autonomia di almeno 8.000 km; costruzione di un motore di potenza pari o superiore a 500 CV; realizzazione, sull'aeroporto di Montecelio, di una pista di volo inclinata per facilitare il decollo a pieno carico di carburante; scelta dei membri dell'equipaggio.

La possibilità di costruire un velivolo terrestre da primato era stata prospettata dall'ing. Alessandro Marchetti, capo progettista della SIAI, proprio nei giorni in cui Lindbergh aveva attraversato l'Atlantico. L'idea venne subito presa in considerazione, senza esitazioni, sia da Mussolini sia da Balbo, ambedue convinti del prestigio e del consenso derivanti dalla conquista di record aeronautici e dal forte impatto che tali imprese esercitavano sui giovani, nuove leve dalle quali trarre schiere di aviatori d'alto profilo.

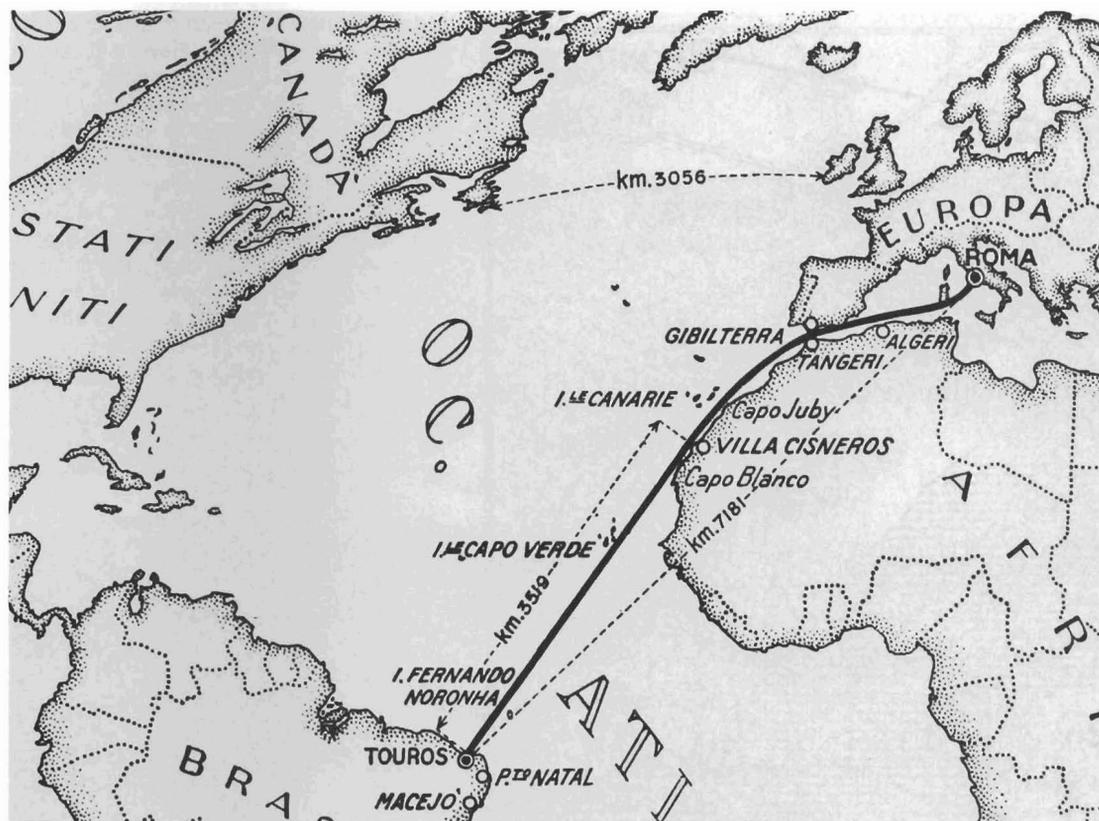
In brevissimo tempo il Ministero dell'Aeronautica stipulò i contratti per la costruzione del velivolo e del motore. Alla SIAI fu commissionato lo studio e la costruzione di un velivolo terrestre da competizione, con autonomia di almeno 10.000 km, da produrre in due esemplari, e alla FIAT fu data commessa per lo studio e la produzione di un motore, di adeguata potenza e affidabilità, da fornire in quattro esemplari. Nell'arco di cinque mesi Marchetti progettò uno dei suoi più grandi capolavori, un velivolo monoplano, monomotore, denominato S.64, con caratteristiche innovative assai spinte, che mutuava in parte alcune concezioni tecniche già adottate con successo nell'architettura d'insieme dell'idrovolante S.55. La novità più interessante era rappresentata dall'ala in legno, costruita in un solo pezzo, della lunghezza di 21,50 m, strutturata su tre longheroni, di profilo spesso al centro e rastremata alle estremità. All'interno erano alloggiati 27 serbatoi di benzina di diversa grandezza – costruiti dalla ditta francese André, in metallo Durall chiodato – di cui uno fungeva da collettore centrale, tutti collegati fra loro da un circuito di erogazione controllato da rubinetti di commutazione a comando manuale per consentire il consumo di carburante dall'esterno verso l'interno e mantenere equilibrato l'assetto dell'aereo durante il volo.

Marchetti sviluppò il velivolo attorno a questa ala collocando sul dorso il castello motore con il propulsore e l'elica,



sulla parte centrale del bordo d'entrata una minuscola cabina di pilotaggio, del peso di appena 30 kg, assai avanzata verso l'esterno, e posteriormente i due travi di coda per sostenere l'impennaggio verticale monoderiva, i piani di profondità, il pianetto stabilizzatore a incidenza variabile in volo e il profilatissimo carrello fisso d'atterraggio. Il trasporto dell'ala, appoggiata a "coltello" su un lungo carrello trainato da un trattore, da Sesto Calende all'aeroporto di Cameri, scelto per l'assemblaggio e le prove di collaudo in volo, si rivelò assai difficoltoso per la carreggiata molto stretta delle strade, per la presenza di alberi e curve a gomito e per il complicato attraversamento del ponte in ferro sul Ticino. Inoltre, a Oleggio, fu necessario demolire la parte troppo bassa e sporgente di un balcone sulla via centrale dell'abitato e smussare lo spigolo dell'oratorio di San Rocco all'uscita di via Borgomanero.

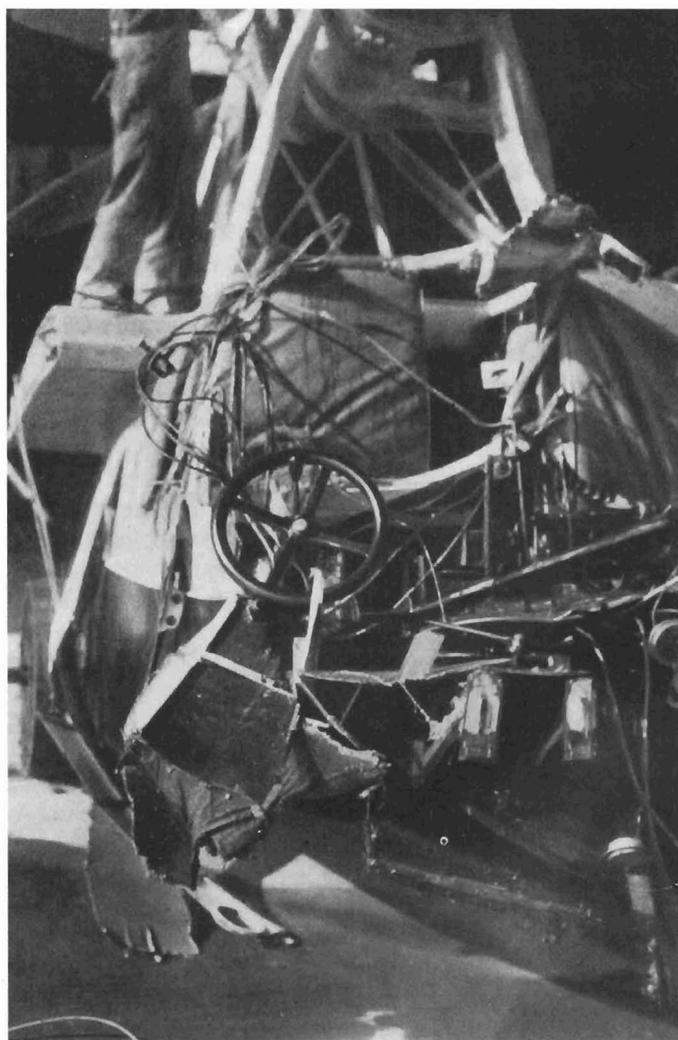
Parallelamente alla costruzione del velivolo, presso la FIAT venne messo a punto il motore A.22, un 12 cilindri in linea a "V", raffreddato ad acqua, di 54.000 cm³ di cilindrata con potenza complessiva di 550 CV. L'ing. Tranquillo Zerbi, progettista del motore, uno dei più potenti all'epoca disponibili in Italia, apportò alcune modifiche per ottenere un incremento di potenza necessario per il decollo con un carico massimo di benzina di circa 4.000 kg, per mantenere basso il consumo di carburante e olio lubrificante e per assicurare un regolare funzionamento per tempi lunghi sotto massimo sforzo. Il 21 marzo 1928, dopo tre mesi di prove al banco, iniziate a metà di dicembre dell'anno precedente, il motore venne inviato alla SIAI per essere montato sull'S.64 alla sommità di una snella struttura formata da due tralicci a "N" affiancati, costruiti con tubi d'acciaio carenati, nel cui interno passavano i comandi di accensione e controllo del regime del motore, i circuiti dell'acqua di raffreddamento e i cablaggi del contagiri e dei teletermometri della temperatura del-

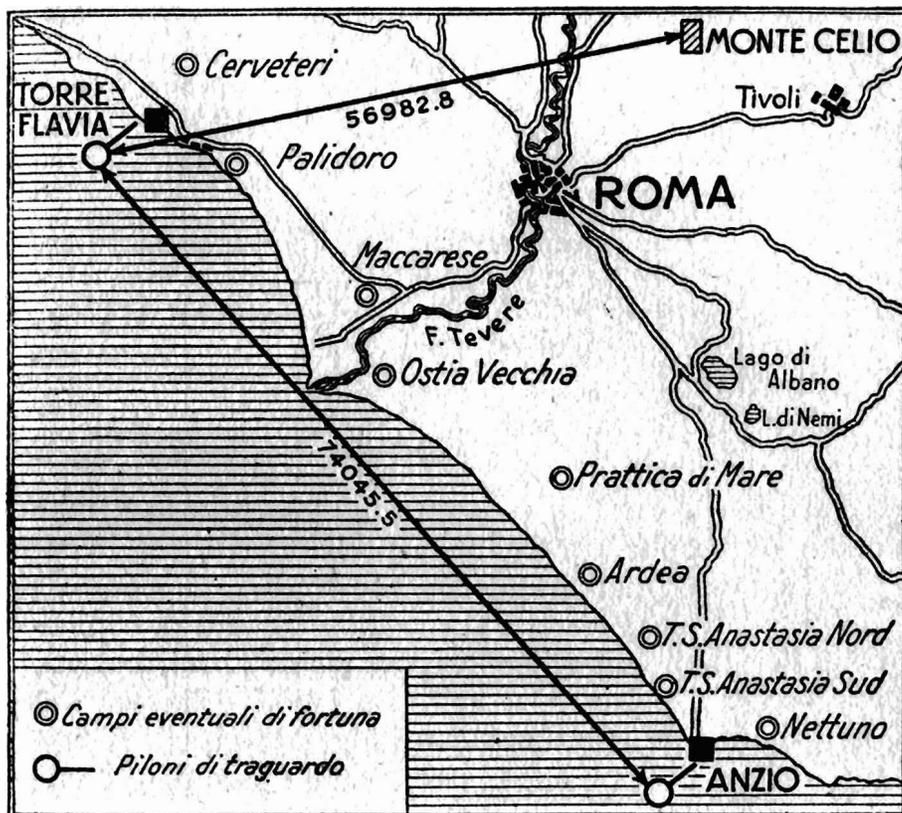


Nella pagina a fianco, in alto la pista inclinata a Montecelio venne progettata dal col. del Genio Aeronautico Alfredo Crugnola e costruita dalla Società di impianti stradali Puricelli; in basso, l'imbarco dell'S.64 per Rio de Janeiro: il velivolo venne donato al Brasile, dove restò custodito sino all'inizio della seconda guerra mondiale, dopo la quale se ne persero le tracce. A sinistra, cartina del volo Italia-Brasile compiuto da Ferrarin e Del Prete: il percorso omologato dalla FAI fu di 7.188,260 km ma, in realtà, ne furono percorsi 8.100. Sotto, i rottami del SIAI S.62 estratti dalle acque dove il velivolo precipitò per il cedimento di un'ala, mentre era in volo nei pressi di Rio.

l'olio. Per proteggere il motore, Marchetti aveva realizzato una carenatura a guscio d'uovo, di eccellente penetrazione aerodinamica, alla base della quale, anteriormente, aveva alloggiato il serbatoio dell'olio, mentre posteriormente fuoriusciva l'albero motore con l'attacco dell'elica bipala di legno. Minuziosa cura era stata riservata anche all'equipaggiamento della cabina di pilotaggio, all'interno della quale erano stati installati una radiotrasmittente Telefunken, per i soli messaggi lanciati da bordo, e una notevole quantità di strumenti, altimetri, contagiri, termometri, manometri, bussole, sestanti, orizzonti artificiali, cronografi, regoli calcolatori e altri accessori da navigazione, tutti doppi o tripli, che Ferrarin trovò eccessivamente ridondanti e «[...] di molti dei quali si sarebbe potuto fare a meno, con notevole beneficio sull'autonomia del volo».

Il 3 aprile 1928 Alessandro Passaleva, pilota collaudatore della SIAI, compì il primo volo prova sul campo di Cameri, alla presenza di Marchetti, dell'ing. Guido Schiatti, responsabile delle operazioni di assemblaggio del velivolo, dei dirigenti della società, di Arturo Ferrarin e Carlo Del Prete, quest'ultimo già due volte trasvolatore atlantico, ambedue piloti di grande fama e consolidata esperienza prescelti per formare l'equipaggio dell'S.64. Dopo una serie di evoluzioni, seguite da un atterraggio compiuto senza alcuna difficoltà, Passaleva mise in evidenza le eccellenti caratteristiche di manovrabilità della macchina e l'elevata finezza aerodinamica – un indice di 16, mentre aerei di pari classe ne raggiungevano a malapena uno di 11 – che consentiva il sostentamento in aria con un impegno di potenza assai limitato. Altrettanto soddisfatto rimase Ferrarin che – dopo un volo di familiarizzazione, effettuato qualche ora dopo con Del Prete e il motorista Gino Cappannini – dichiarò: «[...] ha la dote di mettersi subito in linea di volo; qualità bellissima che gli consente di prendere immediata velocità e abbrevia-





A sinistra, cartina del circuito chiuso sulla costa tirrenica laziale, tra Torre Flavia e il faro di Anzio. Tra il 31 maggio e il 3 giugno 1928, la distanza di 74,045 km fra i due punti fu percorsa da Ferrarin e Del Prete per 51 volte, volando senza scalo per 7.166,616 km in 58 ore e 34 minuti, conquistando così tre record mondiali (distanza, durata in volo e velocità sui 5.000 km). Nella pagina a fianco, da sinistra, Ferrarin, Mussolini, Del Prete e Balbo sulla pista inclinata di Montecelio dopo il trasferimento in volo da Cameri, dove l'S.64 effettuò i primi voli officina. La pista di Montecelio era necessaria per lo svolgimento dei voli di prova e per i decolli a pieno carico.

re lo spazio per il decollo [...] la sensibilità del comando in volo è paragonabile a quella di un buon apparecchio da caccia». Mentre a Cameri l'S.64 effettuava i primi voli officina, sull'aeroporto di Montecelio si stavano completando i lavori per ultimare la pista inclinata necessaria sia per i voli di prova – ne vennero compiuti oltre 50 – sia per le prove di decollo a pieno carico. Questa infrastruttura, progettata dal col. ing. Alfredo Crugnola e costruita dall'impresa stradale milanese del commendatore Piero Puricelli sotto la direzione del magg. Luigi Biondi, direttore tecnico dell'aeroporto, consisteva in un tracciato di 1.300 m, orientato nord-sud, con tratti di differente larghezza, in ordine crescente, da un minimo di 15 m sino ai 47 nella parte terminale. Costruita in cemento catramato per i primi 800 m, e a fondo catramato per i successivi 400 m (oltre a un centinaio di metri terminali in terra battuta), la pista venne successivamente prolungata di altri 400 m sistemati a massiciata a proseguimento dei quali, in considerazione dei decolli a carico massimo di carburante, per maggior sicurezza, vennero spianati altri 500 m di terreno. Il tutto con un onere complessivo di 900mila lire, costo assai contenuto se si considera l'imponenza dei lavori di sbancamento del terreno e delle opere di drenaggio e canalizzazione delle acque. L'intero tracciato, a pendenza costante, decresceva da un massimo del 6,5% sino a quota zero nell'ultimo tratto. Il 19 aprile, Ferrarin e del Prete, con a bordo il motorista Gino Cappannini, trasferirono in volo l'S.64 da Cameri a Montecelio, ove ebbe inizio l'ultima serie di controlli al velivolo tra i quali la taratura dell'indicatore di velocità, che fece registrare una velocità massima al suolo di 235 km/h con motore a regime di 2.100 giri, e la sostituzione dell'elica di legno con un'altra più grande, dello stesso materiale, del diametro di tre metri. Di seguito vennero effettuate le prove di decollo a pieno carico e quelle in volo, compiute

dal 26 aprile al 3 maggio. I dati ottenuti confermarono le eccellenti performance del velivolo, portato gradualmente dal peso totale di 4.428 kg al peso massimo di 6.000 kg: corsa di rullaggio di 880 m, quota massima di 1.200 m e consumo medio orario di 58 kg di benzina, in cinque ore di volo condotto a 300 m di altezza con motore al regime di 1.400 giri. La conquista dei tre record, avvenuta come detto tra il 31 maggio e il 3 giugno, dette subito la certezza che esistevano ragionevoli e ampi margini di sicurezza per tentare la prova oceanica e tutta l'organizzazione, dopo una sola giornata di sosta, tornò immediatamente al lavoro per mettere a punto la conquista del nuovo primato. L'urgenza era determinata dalla necessità di tentare la prova nei primissimi giorni di luglio, poco meno di un mese di tempo, per sfruttare il favore della Luna piena durante le fasi del volo notturno. In questo stretto periodo di tempo, l'S.64 venne completamente revisionato, furono controllate tutte le installazioni di bordo e vennero sostituiti il motore e le tubazioni dei circuiti dell'acqua di raffreddamento e del carburante mentre a Del Prete, reduce dalla doppia trasvolata oceanica compiuta l'anno prima con De Pinedo, fu affidato il non semplice compito di studiare e pianificare la rotta più conveniente. Dovendo decidere tra la rotta ortodromica, un percorso in linea retta dall'Italia al Brasile che comportava il sorvolo delle montagne della Sardegna, dell'Atlante e di parte del deserto africano, e una variante più lunga di 400 km, ma molto meno rischiosa, seguendo la costa nord occidentale dell'Africa, dallo Stretto di Gibilterra fino a Villa Cisneros, non ebbe esitazione e scelse quest'ultima.

Unico dato variabile, da decidere all'ultimo momento, la località di atterraggio, legata alle condizioni meteo al momento della partenza. Alle previsioni del tempo provvedeva il prof. Filippo Eredia, capo dell'Ufficio Centrale di



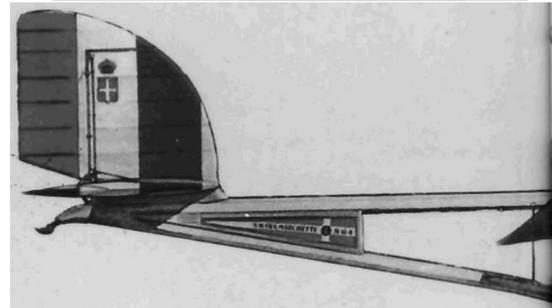
Meteorologia della Regia Aeronautica, che, a partire dagli ultimi 15 giorni di giugno, aveva iniziato a compilare un bollettino elaborando i dati raccolti dalle stazioni meteo della Spagna, dell'Algeria e del Marocco.

Se le condizioni meteo fossero state favorevoli, sul velivolo sarebbero stati caricati 3.800 kg di benzina con i quali era possibile coprire una distanza di 9.000 km e ciò avrebbe consentito l'atterraggio all'aeroporto di Caravellas, a circa 800 km da Rio de Janeiro. Il giorno della partenza, però, le condizioni meteo non ottimali – pressione atmosferica di 759 mm e temperatura di 27 °C – consigliarono, per prudenza, di limitare il carico di carburante a 3.600 kg, sufficienti per un percorso di 8.400 km, e optare per l'atterraggio a Porto Natal.

Terminati gli ultimi, meticolosi controlli e riesaminati tutti i possibili imprevisti, il 3 luglio, alle ore 18.51, Ferrarin e Del Prete lanciarono il pesante S.64 sulla pista inclinata, dalla quale staccarono le ruote dopo una corsa di decollo di 1.200 m, mettendo la prua verso Roma, lungo una direttrice appositamente scelta perché priva di ostacoli. Il velivolo, infatti, con un rateo ascensionale di appena 0,25 m al secondo, alla velocità di 180 km/h aveva bisogno di tre chilometri per raggiungere una quota di appena 15 m. Questa durissima e incerta fase del decollo si protrasse fino a un'altezza dal suolo di 300 m, sufficiente, in caso di necessità, per tentare un atterraggio di fortuna. L'ora serale della partenza era stata scelta con attento studio per avere aria più fresca, portata dal "Ponentino" romano, e per arrivare sia a Gibilterra sia in vista delle coste brasiliane con la luce del giorno. A lume di Luna si sarebbe, invece, svolta la navigazione sul Mediterraneo e gran parte di quella sull'Oceano Atlantico. Raggiunta una quota di relativa sicurezza, Ferrarin e Del Prete si misero in rotta per il Tirreno, che raggiunsero alle

19.08 attraversando la costa laziale in prossimità di Ostia, dirigendosi verso la Sardegna, che superarono a sera ormai inoltrata dopo aver doppiato Capo Ferrato. Calata la notte, il volo proseguì verso la costa africana, nettamente delineata dalla luce della Luna, dove si verificò il primo degli imprevisti che si susseguirono sin quasi al primo pomeriggio del giorno seguente. In prossimità di Algeri, infatti, ondate di caldissimo vento africano abbassarono sensibilmente il rendimento del motore tanto che Ferrarin, temendo di dover scaricare carburante per diminuire il peso del velivolo, decise di spostarsi a nord, verso Capo de Gata, per trovare aria più fresca.

Alle 3.15 del mattino, raggiunto Capo de Gata, comparve inaspettata la nebbia che, estendendosi in fitti banchi sino allo Stretto di Gibilterra, ostacolò seriamente la navigazione, che venne affidata ai soli strumenti. Al passaggio di Gibilterra, avvenuto alle prime luci dell'alba del 4 luglio (erano state compiute 10 ore e 30 minuti di volo e percorsi 1.780 km), il dissolversi della nebbia lasciò il posto a vaste formazioni nuvolose assai spesse, che costrinsero i due aviatori a volare un po' sopra le nubi, per navigare in aria calma, e un po' sotto, per sfruttare la componente in coda dell'Aliseo che incrementava la velocità di circa 30/40 chilometri orari. Le nubi si diradarono soltanto in prossimità di Capo Juby da dove, sparite finalmente e comparso il cielo sereno, l'S.64 proseguì il volo in perfette condizioni di visibilità e tempo, tenendosi a bassa quota, lungo le coste della Mauritania, sino a Villa Cisneros, raggiunta verso le 15.30 (ora locale) del 4 luglio, punto d'inizio della traversata atlantica, dall'Africa sino alle coste del Brasile. Dai rilevamenti eseguiti da Del Prete durante il volo per controllare l'angolo di rotta, a Villa Cisneros erano stati coperti circa 3.780 km in 22 ore alla velocità media di 174 km/h, all'incirca metà dell'intero percorso del quale restava da compiere la parte più critica, 3.519 km

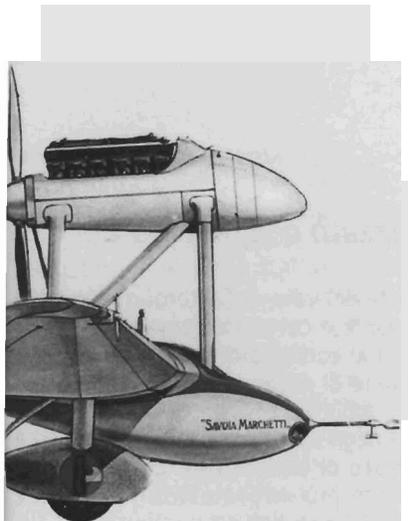


In queste pagine, in senso orario da sopra, Arturo Ferrarin viene insignito dal Duce della Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico, i solenni funerali di Del Prete a Rio De Janeiro, illustrazione del SIAI S.64, Ferrarin e, a seguire, Del Prete estratti dai rottami dell'S.62 con il quale precipitarono nelle acque dell'isola di Governador mentre effettuavano un volo dimostrativo.

sull'Atlantico e altri 500, almeno, sul territorio brasiliano.

Il volo sull'Oceano, iniziato sul fare della sera, dopo aver scavalcato i rilievi montuosi delle isole dell'arcipelago del Capo Verde, alti sino a 800 m, rappresentò la fase più impegnativa di tutta l'impresa che mise a dura prova sia la resistenza fisica dei piloti sia quella strutturale dell'aeroplano. Infatti, durante la notte, il velivolo entrò nella fascia dei temporali equatoriali e ciò costrinse i due piloti a salire sino a 4.000 m, nel tentativo di passare sopra le perturbazioni ed evitare pericolose sollecitazioni alle strutture dell'aereo. La quota raggiunta, tuttavia, non fu sufficiente a evitare la fortissima turbolenza e fu necessario destreggiarsi tra le torreggianti formazioni di cumuli alla luce dei lampi e tra violenti rovesci d'acqua che, per tutta la notte, resero critica la stabilità del velivolo, governabile solo a prezzo di grandi sforzi. Alle prime luci dell'alba del 5 luglio la violenza dei temporali iniziò a scemare, ma il volo continuò tra sconfiniate formazioni nuvolose ancora per molte ore, durante le quali Del Prete effettuò decine e decine di rilevamenti di Sole con il sestante marino, calcolando a mente le rette di altezza e mantenendo corretto l'angolo di rotta senza significative variazioni.

La precisione di questi rilevamenti ebbe conferma quando alle 15.15 (ora locale) venne avvistata, come da stimato, la costa del Brasile, raggiunta 24 ore dopo aver lasciato Villa Cisneros e coperto in volo una tratta oceanica di 3.500 km alla velocità media di 146 km/h. In totale, a quel momento, dalla partenza da Montecelio erano stati percorsi 7.450 km, in 44 ore e 9 minuti, alla velocità media di 168 km orari. La consapevolezza d'essere prossimi alla meta ridette forza ai due aviatori, che decisero di puntare direttamente su Bahia, dove contavano di atterrare in breve tempo, lungi dall'immaginare che un imprevisto dell'ultimo momento avrebbe impresso, per quattro ore, una pericolosa e drammatica svolta alla fase conclusiva del volo. Seguendo la linea della costa, dopo qualche tempo l'S.64 si trovò avvolto in una fitta nebbia seguita da una pioggia torrenziale che, riducendo al minimo la visibilità all'esterno, impedì l'individuazione di uno dei campi di fortuna sparsi nella zona. Fu presa allora la decisione di tornare immediatamente indietro e portarsi nella zona con cielo sereno dove era stata raggiunta la costa e poi dirigersi verso Porto Natal, per atterrare nello scalo della compagnia francese Latécoère. In quest'incerta fase della navigazione, condotta con



l'ausilio degli strumenti poiché le nubi, nel frattempo, s'erano infittite ed era ricomparsa la nebbia, si profilò il rischio di restare senza carburante mentre continuava senza esito la spasmodica ricerca di un'area idonea dove potere poggiare le ruote. Sul villaggio di Touros, non molto distante da Porto Natal, Ferrarin stimò, con buona precisione, che l'ultima riserva di benzina era ormai quasi del tutto esaurita, per cui decise di atterrare sulla spiaggia dove, dopo pochi metri di rullaggio, le ruote sprofondarono nella sabbia danneggiando i sostegni del carrello e parte della cabina di pilotaggio. Nei serbatoi, come verificato nei giorni seguenti, erano rimasti poco meno di 15 l di carburante. Nei giorni seguenti, il sig. Decio Forneca e il suo assistente, ambedue commissari

dell'Aero Club di Porto Natal, designati all'apertura e al controllo del barografo sigillato, accertarono e dichiararono che il percorso compiuto da Ferrarin e Del Prete risultava di 8.100 km, coperti in 48 ore e 14 minuti. Tuttavia, la FAI ne omologò soltanto 7.188, cioè la distanza ortodromica tra Montecelio e Natal, nuovo record mondiale di volo rettilineo che superava di 894 km il precedente primato di Chamberlin e Levine. Allo stesso tempo, era stato compiuto il primo collegamento senza scalo tra l'Italia e il Brasile e conquistato anche l'ambitissimo "Premio De Pinedo". L'S.64, l'altro grande protagonista del record, dopo una serie di vicissitudini per il recupero dalla spiaggia di Touros e impossibilitato a rimettersi in volo a causa dello sprofondamento di una delle due ruote del carrello nel terreno cedevole della pista di Natal, venne trasportato via mare a Rio e poi donato al Brasile. Ai giorni dei trionfi e dei festeggiamenti, seguirono, purtroppo quelli della tragedia e del lutto per la morte di Del Prete, deceduto a seguito delle gravissime ferite riportate in un incidente aviatorio accadutoogli, assieme a Ferrarin, durante

un'esibizione a Rio de Janeiro. Nel programma dei festeggiamenti, infatti, erano previsti alcuni voli dimostrativi con l'S.64 che però, non essendo ancora arrivato da Natal, venne sostituito con un idrovolante SIAI S.62, rimesso in linea di gran fretta dopo essere rimasto per lungo tempo smontato e chiuso in un magazzino. Alzatisi in volo con questo aereo sull'Isola di Governador, non lontana da Rio, a causa del cedimento di un'ala durante una virata, Ferrarin e Del Prete precipitarono, da una quarantina di metri, nell'acqua del porto, da dove vennero tratti in salvo con fatica da marinai e portuali prontamente accorsi. Le ferite più gravi le aveva subite Del Prete, che riportò la frattura di entrambe le gambe, una delle quali dovette essere subito amputata. Il 16 agosto, svanite le speranze di una possibile guarigione, sopravvenne la morte. Cinque giorni più tardi avrebbe compiuto 31 anni. Sulla facciata della casa natale, a Lucca, sulla targa che ne ricorda la memoria, fu scritto: «[...] Visse rivolto a riguardar nel sole aquila sì non gli s'affisse unquanco» (Dante, Paradiso, I, 58). □