

N. 86
Maggio/Giugno 2020

RISM

RIVISTA ITALIANA DI SANITÀ MILITARE



STORIA, CULTURA E SCIENZA

RISM

Rivista Italiana di Sanità Militare
Periodico di Storia, Cultura e Scienza

Direttore

Fabio Fabbricatore
direttore_rism@yahoo.it

Grafica e impaginazione

Clara Mosso

Direzione e Redazione

Piazza Guido Gozzano n. 15
10132 Torino
Tel. 3332928228
rivista_rism@yahoo.it

Garanzia di riservatezza

I dati personali forniti per l'indirizzario vengono utilizzati esclusivamente per l'invio della pubblicazione e non vengono ceduti a terzi per nessun motivo.

(D. Lgs. 196/2003 - Codice in materia di protezione dei dati personali).



GDPR - RISM E I DATI DEI PROPRI LETTORI

RISM sta aggiornando i propri protocolli di gestione della privacy in occasione dell'entrata in vigore del Regolamento generale sulla protezione dei dati (GDPR) nell'Unione Europea. I dati dei nostri Lettori trattati da RISM consistono nel nominativo e nell'indirizzo email, raccolti a seguito di richieste specifiche o segnalazioni di terzi. Essi vengono custoditi in archivio specificamente dedicato e protetto da password.

Le attuali impostazioni o il modo in cui i dati verranno trattati non subiranno modifiche.

I nostri Lettori non dovranno effettuare alcuna operazione: qualora invece non intendano ricevere ulteriormente la rivista, dovranno inviare una email a rivista.rism@yahoo.com e il loro nominativo verrà cancellato dalla mailing list.

Regole per la collaborazione a RISM

La collaborazione alla Rivista Italiana di Sanità Militare è libera, volontaria e gratuita. Le opinioni espresse dagli Autori, così come eventuali errori di impaginazione, non impegnano in alcun modo la responsabilità del periodico né dei componenti della Redazione.

Gli elaborati dovranno pervenire entro il 15 di ogni mese dispari (gennaio, marzo, maggio, luglio, settembre, novembre) su supporto elettronico (come allegato email) con immagini ed eventuali tabelle e figure, all'indirizzo rivista_rism@yahoo.it.

La pubblicazione degli stessi, successiva alla valutazione da parte del Comitato di Redazione, avverrà sul primo numero disponibile, salve eventuali scadenze dovute a ragioni di cronaca. L'accettazione è condizionata al parere della redazione, che non è tenuta a motivare la mancata pubblicazione.

La Rivista accetta per la pubblicazione lavori scientifici, comunicazioni scientifiche, ricerche storiche, articoli di cronaca, editoriali (solo su invito), recensioni (a seguito di consegna di una copia del volume da recensire in segreteria) ed ogni altro contributo storico, tecnico o scientifico rilevante e comunque caratterizzato da originalità.

Gli Autori sono responsabili del contenuto del testo e della sua originalità, così come del possesso dei diritti di pubblicazione relativi alle eventuali immagini, illustrazioni o tabelle a corredo del testo.

Una volta accettati i lavori divengono di proprietà della Rivista e non possono essere nuovamente pubblicati in tutto o in parte senza il consenso esplicito della Rivista stessa, e comunque citando espressamente il numero della RISM come fonte. I lavori, le foto ed i supporti informatici rimarranno custoditi agli atti della Redazione e non saranno restituiti anche se non pubblicati.

I testi andranno salvati in formato DOC (Microsoft Word) e, salvo specifici accordi con la Redazione, non dovranno superare le 5000 battute.

Le immagini dovranno essere consegnate nei formati JPG o TIFF con la risoluzione minima di 300 dpi, numerate progressivamente e corredate dalle opportune didascalie.

La pagina iniziale del testo deve contenere: • Titolo del lavoro in italiano • Il nome e cognome di ogni Autore • Il recapito, telefono, fax ed e-mail dell'Autore cui si deve indirizzare la eventuale corrispondenza.

Citazioni: i riferimenti bibliografici dovranno essere segnalati nel testo, numerati progressivamente ed indicati tra parentesi.

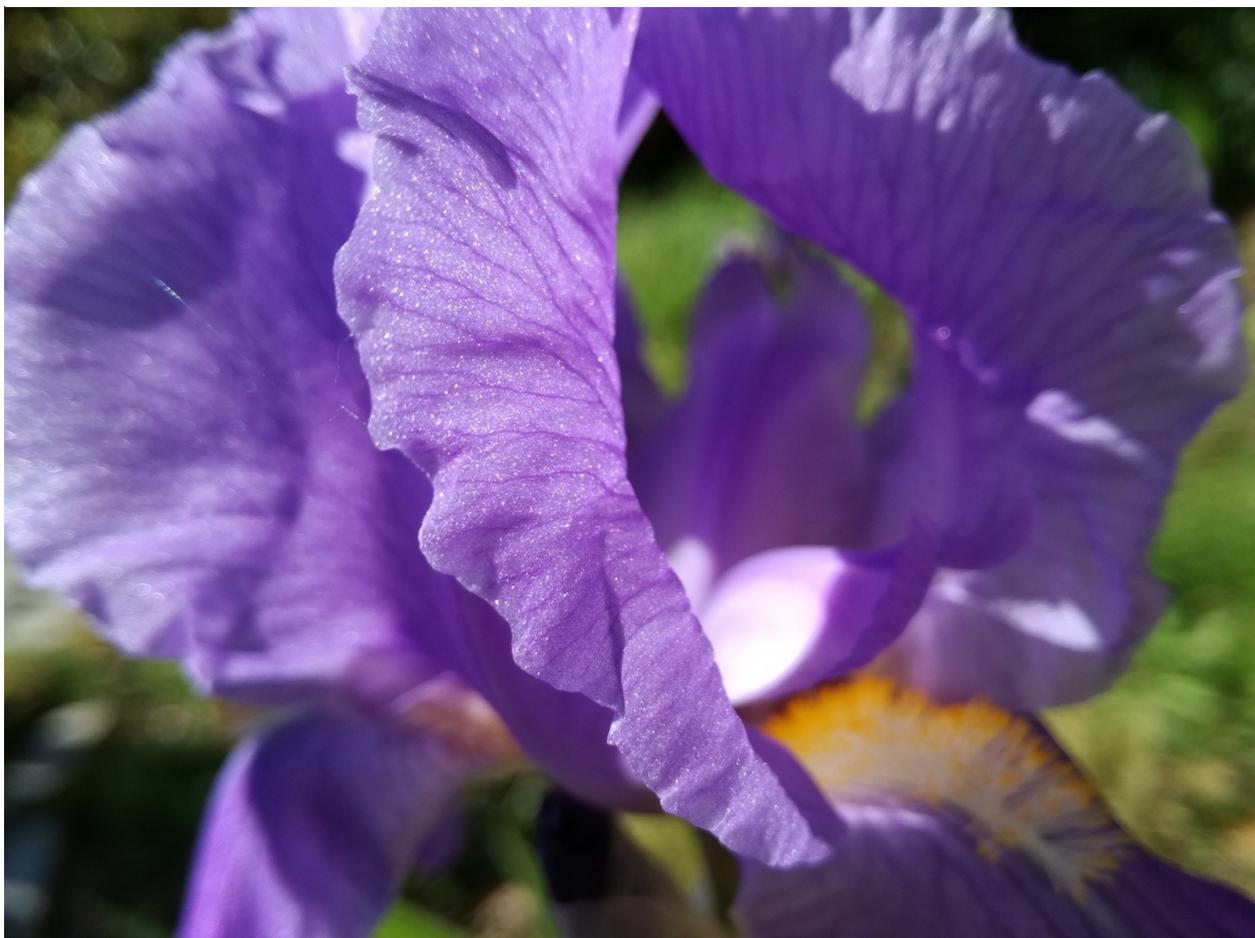
Bibliografia: i riferimenti bibliografici dovranno essere limitati ad una selezione dei titoli principali.

Autorizzazioni e riconoscimenti: Le citazioni estese, i dati ed i materiali illustrativi ripresi da pubblicazioni precedenti debbono essere autorizzate dagli Autori e dalle case editrici, in conformità con le norme che regolano il copyright. Tali autorizzazioni vanno inviate in copia via email unitamente all'articolo all'attenzione della Redazione (rivista_rism@yahoo.com).

Uniformità: La redazione si riserva il diritto di apportare al testo minime modifiche di forma e di stile per uniformità redazionale.

Presentazione dell'autore: è richiesto l'invio di un breve curriculum vitae ed i punti di contatto dell'Autore (indirizzo, tel., fax, e-mail).

IL PROFUMO DEI FIORI



Il profumo dei fiori

I primi tepori, associati alle ore di luce sempre maggiori, ci hanno fatto intendere che stia arrivando l'estate, improvvisa e forse inattesa. Il profumo dei fiori entra nelle nostre case dalle finestre finalmente aperte e sembra chiamarci fuori a vivere una natura che forse avevamo dimenticato.

E un po' di stupore, naturalmente, ci ha colti.

Ma come, fino a pochi giorni fa portavamo il maglione...

In realtà sono trascorsi più di ottanta giorni da quando una edizione straordinaria dei TG e una improvvida conferenza stampa della Presidenza del Consiglio, indetta frettolosamente a tarda sera in un momento di scarsissima *audience*, ci notificavano senza alcuna al-

ternativa l'inizio di un lungo periodo di isolamento forzato obbligatorio, edulcorato dal termine -a molti ostico- *lock-down*, giustificato dalla volontà di contrastare il contagio dilagante del SARS CoV-2, ormai noto come "CoViD 19".

Giorni e giorni di martellante campagna terroristica hanno spaventato a morte la cittadinanza con immagini di reparti di terapia intensiva affollati di persone intubate e in fin di vita, filmati di lunghe teorie di autocarri militari che trasportavano salme di morti "di CoViD" destinati alla cremazione senza che un'autopsia ne avesse effettivamente accertato la correlazione fra il decesso e il virus.

E' stato ripetuto fino all'ossessione che il virus, probabilmente -ma la realtà

non la conosciamo e forse non la sapremo mai- "uscito" da un laboratorio cinese è aggressivo, refrattario a qualsiasi cura e praticamente imbattibile.

Una sorta di "peste" del XXI Secolo che a tratti è sembrata destinata a condurre tutti verso una prematura e atroce conclusione della propria esperienza terrena.

Non è nostro compito -ancorchè siamo una rivista che tratta di "sanità"- esprimere un giudizio definitivo su questa vicenda.

Anche perché, a quasi sei mesi dall'inizio di questa crisi, la parola "fine" è ancora ben lungi dall'essere scritta.

Schiere di esperti, lautamente compensati con denaro pubblico, stanno continuando a dichiarare qualunque cosa smentendosi immediatamente dopo, e al cittadino comune non rimane che un salvifico percorso introspettivo, che concentrandosi sulla propria esperienza e sui propri affetti gli eviti di perdere il senno.

Il termine "distanziamento sociale", orrendo ossimoro che ci impone di andar contro la nostra stessa natura *sociale* di esseri votati all'aggregazione, è divenuto la regola, portando con sé conseguenze che si rifletteranno a medio e lungo termine sulla società nel suo complesso e sulle regole della convivenza civile.

La cattiveria, l'arroganza e la prevaricazione sembra stiano facendosi spazio in una società sempre più rassegnata, sonnolentemente disciplinata e ormai avvezza a far la coda in silenzio per qualsiasi necessità, come nella Russia brezneviana di cinquant'anni fa.

A noi innamorati della storia tutto questo preoccupa e non poco, perché la nostra libera coscienza di cittadini è fortemente avversa a qualsiasi costrizione motivata dall'incertezza e da ragioni che ci ricordano tristemente il sinistro mondo descritto da George Orwell nel suo capolavoro "1984".

Ma la Storia, lo sappiamo bene, ha dei

tempi che vanno oltre la nostre capacità di mediare fra gli stimoli contrastanti del quotidiano.

Non ci resta che osservare. Con attenzione e spirito critico, pronti a denunciare tutto ciò che rischi di condurci verso una "libertà condizionata". Di arresti domiciliari, oltretutto incolpevoli, ne abbiamo avuto abbastanza.

Concludo queste riflessioni, cari lettori, presentandovi un numero particolarmente ricco, che si apre con la storia del Tenente Nicosia, un I.M.I., raccontata dal nostro Fabio Cecchi, il racconto di una vicenda straordinariamente simile alla cinematografica "Fuga dell'Ottobre Rosso", un saggio sulle origini della tossicologia bellica e un interessante articolo di Clara Mosso sul ritorno -in circostanze affatto diverse dagli eventi che avevano dato loro origini- delle Navi Ospedale.

Nonostante la quarantena -più arresti domiciliari che una vera misura di protezione a nostro parere- siamo ancora sul pezzo.

La redazione di RISM non è rimasta con le mani in mano e, per dare una parvenza di regolarità a giornate tremendamente piatte ed uguali l'una all'altra, si è rimboccata le maniche e profittando del tempo a disposizione ha allestito un numero un po' più ricco del solito.

Ci auguriamo che sia l'inizio di una nuova stagione, più ricca di stimoli e di approfondimenti: nell'attesa degli sviluppi, a tutti voi il nostro augurio di buona lettura!



Miles

STORIA DI UN I.M.I.: IL TENENTE NICOSIA



di Fabio
Cecchi

Il Tenente Nicosia (a destra) con la moglie, il giorno del matrimonio

Francesco Nicosia è stato uno dei 710.000 Internati Militari Italiani della seconda guerra mondiale. Uno dei 430.000 catturati nei Balcani. Nel 1943 era Tenente in forza al II battaglione della 49ª Divisione fanteria Parma, al comando del Generale Enrico Lugli (1889-1966). L'8 settembre la Divisione era dislocata tra Valona, Argirocastro, Tepeleni (Tepelenë, 48 km a sudest di Valona), Santi Quaranta (Sarandë, 180 km a sudest di Valona). Il giorno successivo dal comando del IV Corpo d'Armata arrivò l'ordine di non ostacolare le truppe tedesche che entravano a Valona (circa 3.000 uomini) e il 10 fu ordinato a tutti di consegnare le artiglierie, i mortai, le mitragliatrici e i fucili, come era stato convenuto. Verso mezzogiorno i tedeschi avevano già circondato il comando di Divisione, quelli dei reparti dipendenti e disarmato tutti i militari. Il 13 settembre circa 10.000 uomini tra ufficiali e soldati furono trasferiti a Drashovica e il giorno successivo a Manrova (Drashovicë e Mavrovë, sudest di Valona), per essere mandati in Germania. Il 15 i partigiani comunisti attaccarono i tedeschi di guardia al

campo. Durante lo scontro molti prigionieri furono uccisi o feriti, molti altri ne approfittarono per fuggire sulle montagne e si dispersero in Albania, aiutati dalla popolazione locale (circa 5.000 secondo le fonti ufficiali del Regio Esercito italiano). Il trasferimento da Castoria al campo di Doblin (Dęblin, 118 km a sudest di Varsavia) richiese tre giorni di marcia a piedi e quattordici di ferrovia, attraverso Grecia, Bulgaria, Serbia, Croazia, Ungheria, Germania, Polonia. Il Tenente Nicosia riuscì a scrivere un corposo diario a cui diede il titolo *Lager in Polonia. Estasi e rancori*, ottobre 1943, che tenne sempre nascosto nella fodera del cappotto. Lo scritto, che io ho avuto la fortuna e l'onore di leggere in anteprima, è incredibilmente ricco di descrizioni degli angusti e insalubri ambienti del lager, di riflessioni su se stesso, sui compagni, sulla situazione politica dell'Italia in guerra e perfino su quello che avrebbe potuto essere il suo futuro, di confessioni delle speranze spezzate dalla vita nel lager e perfino di immagini poetiche. Nicosia aveva la vena del narratore. A mano a mano che si procede con la lettura si viene comple-



Il Tenente Nicosia con un collega

tamente assorbiti dalle pagine, cariche di straordinario realismo. Sembra di essere proprio lì, in quel luogo di pena. Qualche esempio: *"Ecco perché e come io, che stavo con altri a presidio dei territori greci occupati, mi trovo qui:...i miei superiori diretti mi hanno ordinato di consegnare le armi ai tedeschi (è stata una amichevole cessione, trattandosi di alleati); i tedeschi mi hanno fatto salire in treno con la promessa dell'immediato rimpatrio e una mattina mi sono svegliato in Polonia [...] Prima di caricarci sulla tradotta di Florina ci fu offerto di restare a collaborare con i tedeschi, ma senza rischio della pelle, in seconda linea. A Hoenstain, dopo aver preso la mia impronta digitale, mi fu proposto di entrare col grado di soldato semplice nella S.S. Qui, non è molto, si sono aperte le iscrizioni nell'organizzazione Tod."* Nicosia, come la grande maggioranza dei suoi compagni, rifiutò le offerte di arruolamento nel nuovo esercito della RSI che periodicamente venivano fatte loro da ufficiali repubblicani inviati in Germania e in Polonia. Non rimase altro che affrontare la pri-



Le piastrine personali

gionia, che nessuno sapeva quanto sarebbe durata. Le interminabili, deprimenti giornate: *"...gli ufficiali sono qui, nella baracca n. 2 di questo campo di Ary-lager. Lavano la biancheria, ramazzano ripuliscono i barattoli elevati a dignità di gavetta, fabbricano cucchiai di legno, discutono sulla spettanza di burro e sulla razione di pane, leggono, scrivono, sperano. E aspettano, perché il mestiere dell'internato (questo nome ce l'ha dato la cortesia dei germanici a distinzione tra ex-alleati e nemici) è aspettare. Di tutti i nemici è rimasto uno solo: il tempo. Per combatterlo c'è il sonno, la lettura, il lavoro, la passeggiata finché la clemenza della stagione lo permette. Ma il tempo non si arrende; le ore indugiano lente ad invecchiare, stentano a morire..."*

Su quanto si patisse la fame in quei luoghi indegni dell'umanità è stato scritto molto, ma il racconto del Tenente Nicosia aggiunge pagine davvero toccanti. Il rancio, distribuito due volte al giorno, consisteva in un mestolo di zuppa di brodo vegetale, di colore bianco se c'erano tante patate, rosso se prevalevano i cavoli. Niente carne, solo un po' di grasso che affiorava nella gavetta. Gli uomini erano spinti alla disperata, incessante ricerca di cibo: *"Ho veduto dei nostri dare l'assalto ad un secchio di ossi, fuori dalla cucina. Chi dalla mischia usciva con un osso lo ripuliva ben bene dai minimi lacerti di carne e tenerume, poi con una pietra lo rompeva e ne succhiava il midollo. Intorno un po' d'invidia ammantata di dignità [...] I beni economici di questa società in nebulosa, sono il pane e le sigarette; la molla morale: il bisogno di occupare le menti e le mani."* Si sopportavano anche umiliazioni che in altri frangenti nessuno avrebbe tollerato: *"Lungo i reticolati di cinta, ronda dei prigionieri affamati in attesa che scenda la manna sotto forma di pane, patate, barbabietole e sigarette che i polacchi gettano qualche volta nel campo [...] le adiacen-*



Un momento di relax

ze della cinta sono affollate come un autobus, e la parabola di una patata è seguita da una fulminea partita di rugby [...] Quando uno rientra con il trofeo di una barbabietola o d'un pezzo di pane, porta i segni della canizza...". La razione giornaliera di pane distribuita dall'amministrazione tedesca era di 300 grammi: assolutamente insufficiente. Subito si organizzò l'economia di baratto: *"...mezza pagnotta procurata cedendo una camicia"*, di giorno tra i prigionieri all'interno del campo e di notte con i contadini polacchi che furtivamente si avvicinavano ai reticolati. E poi il bisogno di fumare, uno dei pochissimi sollievi in quelle giornate vuote. La razione mensile era di 75 sigarette ma per un pezzo di sapone da bucato se ne potevano avere 10, che per quanto venissero usate con estrema parsimonia,

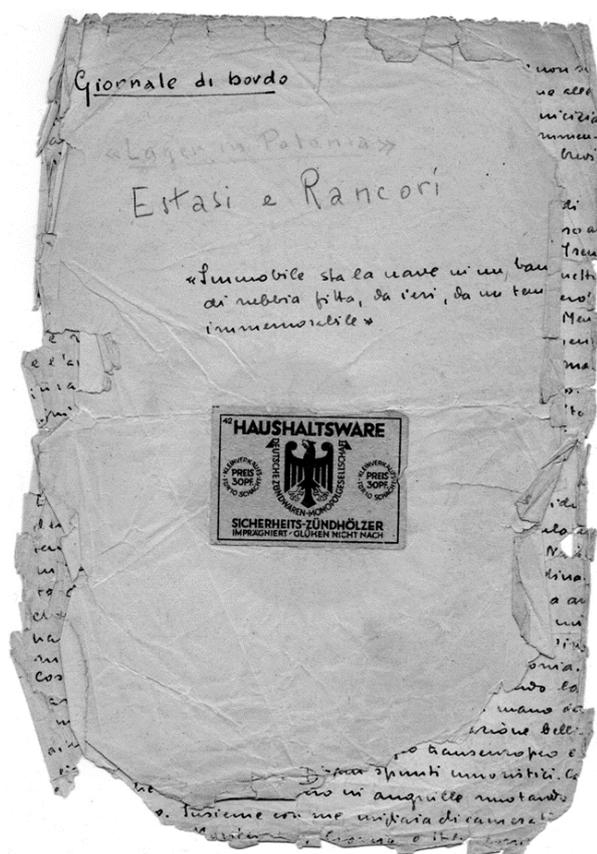
non bastavano mai. I fumatori non gettavano via neanche le cicche: "Per soddisfare il desiderio di fumo sono ridotto a cercare mozzoni per la camerata. Non sono il solo. Pochi sono quelli che hanno ancora sigarette e le cicche diventano introvabili."

Soltanto il 31 ottobre del 1943 fu concesso ai prigionieri di scrivere a casa una cartolina di sette righe con risposta preimpostata, e l'obbligo di rispettare alcuni divieti: parlare o lamentarsi del trattamento, rivolgersi a enti, comandi, società, rappresentanze diplomatiche, fare cancellature e sottolineature, vietati segni e puntini di reticenza. Allora cominciò lo stillicidio dell'attesa delle risposte, altro motivo d'angoscia quando tardavano troppo o non arrivavano. Quella vita proseguì per tutto il 1943 e l'anno successivo, tra l'alternarsi della pioggia e della neve in inverno, il caldo torrido in estate, tra una perquisizione alle baracche sempre più sporche, le privazioni, gli stenti, la morte per malattia di molti compagni, la partenza di quelli che si arruolavano nella Repubblica di Mussolini, e l'arrivo irregolare di notizie più o meno confuse dall'Italia, devastata dai bombardamenti alleati. Con la nostalgia che consumava gli animi. In quei mesi il Tenente Nicosia fu trasferito con gli altri nei lager di Hoenstein, Sandbostel e Wietendorf, in Germania, dove conobbe Giovannino Guareschi, che nei lager compose *La favola di Natale* e il *Diario clandestino*. Il 13 aprile del '45 i tedeschi, spinti dall'avanzata degli anglo-americani abbandonarono il campo, che qualche giorno dopo passò sotto l'amministrazione inglese. Il 18 luglio cominciarono i rimpatri: il 12 settembre Nicosia era al Brennero, il 14 a Milano e il 16 a Bologna. "Sono stanco e avvilito", con questa frase si conclude il diario.

Dunque, grande ricchezza di notizie di valore storiografico sulle sofferenze quotidiane degli IMI tra il 1943 e il '45, insieme ad un'eccezionale capacità di narrare anche i più intimi stati d'animo

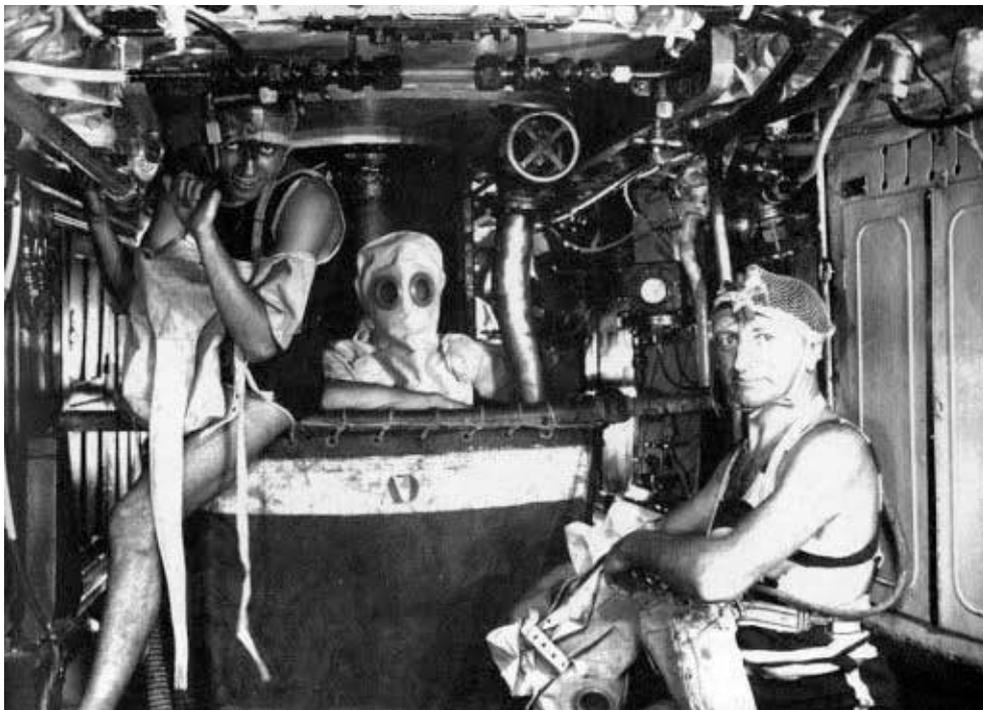
e descrivere gli ambienti. Il diario, insieme alle lettere inviate a casa e ricevute e altri oggetti (piastrina da prigioniero, placche metalliche da uniforme), sono conservati con grande cura dai figli di Francesco Nicosia. Ci auguriamo di vedere presto la pubblicazione ufficiale delle sue memorie di prigionia.¹

1) Tutte le immagini sono proprietà riservata



Il diario della prigionia

BELLONI E L'"OTTOBRE ROSSO" ITALIANO



Interno di un sommergibile

Nato a Pavia nel 1882, da madre genovese e padre milanese, Angelo Belloni esce come guardiamarina dall'Accademia navale di Livorno, s'imbarca sull'incrociatore corazzato Marco Polo per l'Oriente, quindi è destinato alla Spezia allo sviluppo dei siluri. A soli 29 anni si congeda per problemi all'udito e diventa collaudatore di sommergibili per Fiat San Giorgio al Muggiano.

Quando scoppia la Grande Guerra, è a Rio de Janeiro per la consegna di tre sottomarini alla Marina brasiliana e prova a forzare la neutralità italiana (alleata con Germania e Austria) proponendo al nostro ambasciatore di utilizzare uno dei mezzi in suo possesso per affondare alle Falkland i piroscafi inglesi in rotta tra Brasile ed Europa.

Il diplomatico rifiuta la proposta, così Belloni prova con l'ambasciatore tedesco. «Forse mi prese per pazzo», scrive l'ufficiale nelle sue memorie, raccolte e pubblicate dai nipoti nel libro "Cinquant'anni di mare" (Mursia).

«Mio padre era un fervente interventista. Amico di D'Annunzio, teneva una sua foto con dedica in camera da letto» ricorda il figlio. L'Austria rompe il patto, le piazze chiedono "Trento e Trieste italiane" e Belloni comincia a pensare a un intervento in Adriatico.

Così, quando Fiat San Giorgio gli affida la consegna ad Odessa di un sommergibile alla Russia (il 43), coglie l'occasione. L'idea è di impadronirsi del sottomarino senza dir nulla all'equipaggio, portarlo in acque belligeranti, farsi riconoscere da Mosca la bandiera da guerra russa e l'arruolamento volontario (oltre che il pagamento alla Fiat San Giorgio della commessa), quindi salpare per Malta dove armare il sommergibile di siluri inglesi (ora alleati anti-Vienna) e poi proseguire per Pola, ove sferrare l'attacco (solitario) alla flotta austriaca, determinando l'entrata in guerra dell'Italia con la vittoria delle posizioni interventiste.



di Marco Marzilli

IL BLITZ

Belloni entra in azione nella notte tra il 3 e il 4 ottobre 1914. Lascia La Spezia con il "43", fa rotta su Ajaccio con lasciapassare dell'ammiraglio francese Le Troter, che incontra in mare alle Sanguinarie.

A tradirlo, nel porto corso, sarà un ingegnere addetto ai motori, al quale rivela il suo piano: questi soffre il mare, Belloni già salpato per La Valletta torna ad Ajaccio per sbarcarlo e qui Le Troter, imbeccato dal suo Stato Maggiore (ci sono pressioni del governo Giolitti su Parigi), lo ferma e gli sequestra il mezzo.

Il temerario italiano si rifugia a Nizza, nell'attesa di un segnale dei russi che non arriva; quindi rientra in Patria, dove va a processo: 11 imputazioni, rischia 16 anni di carcere. Ma è assolto e la Marina - siamo nel 1915 - lo richiama in servizio, per impiegarlo nella flottiglia sommergibili.

La vita di Belloni prosegue ideando svariati brevetti, tra i più noti ci sono la vasca per l'uscita degli uomini dai sottomarini immersi, il cappuccio respira-

tore e il vestito gommato («Deposita 55 brevetti, ne cede diversi alla Pirelli, ma non diventa certo ricco» dice il figlio).

A Seconda Guerra Mondiale iniziata, diventa direttore della prima scuola di sommozzatori della Marina Militare a Livorno, quella in cui si formarono gli uomini che daranno vita alla Decima Flottiglia Mas (tra i suoi allievi Teseo Tesei), aderisce dopo l'8 settembre alla Rsi, ma si sfracella con un camion ed esce di scena.

Trasferito sull'Isola di San Giorgio a Venezia, è arrestato dai partigiani, quindi ingaggiato dagli inglesi per aprire una stazione sperimentale subacquea Alleata (a patto che passi poi alla nostra Marina).

Gli ultimi anni li trascorre a Cavi di Lavagna, a Villa Frugone. «Si dedicava ai suoi studi. Era un sognatore, un idealista. Un uomo di mare» ricorda ancora il figlio Emanuele.

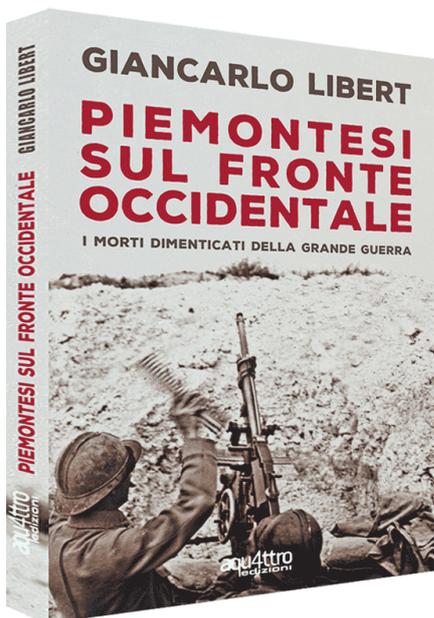
Nel '57, per strada a Genova, immerso nei suoi pensieri, disinserito l'apparecchio acustico, non sente sopraggiungere il tram che lo uccide.

Muore come un pensionato qualsiasi.



Un brevetto di Belloni

PIEMONTESI SUL FRONTE OCCIDENTALE



La copertina del volume

Il volume di 160 pagine, arricchito da oltre 150 fotografie in bianco e nero e a colori, raccoglie circa le biografie di piemontesi caduti in Francia durante la Prima Guerra Mondiale e porta alla luce una storia quasi sconosciuta del conflitto: il contributo che diedero migliaia di italiani sul Fronte Occidentale.

Sin dal novembre del 1914, ancor prima dell'ingresso dell'Italia sullo scenario bellico, a fianco dell'Intesa era stato costituito un reggimento di volontari italiani nei centri di Montélimar e Nîmes, agli ordini del tenente colonnello Peppino Garibaldi, nipote di Giuseppe.

Era il "Reggimento Garibaldino", che comprendeva 2206 garibaldini, di cui 53 ufficiali, suddivisi in tre battaglioni di quattro compagnie ciascuno. Erano uomini di diverse età, dai veterani di Mentana e Digione agli adolescenti.

Tra di essi anche i fratelli Ricciotti, Sante, Bruno e Costante Garibaldi. Il reggimento fu schierato nelle Argonne ove partecipò a numerosi combattimenti con un altissimo numero di perdite.

Il 7 marzo 1915, pur con lusinghieri ri-



di Achille M.
Giachino

conoscimenti francesi, il reggimento venne sciolto.

Successivamente il governo italiano inviò 60.000 "soldati operai", le cosiddette Truppe Ausiliarie Italiane in Francia, da adibire in particolare a lavori di manovalanza. Nella primavera-estate del 1918 invece, 25.000 uomini della II Armata furono inviati in Francia al comando del generale Albricci, per ricambiare l'invio di due battaglioni francesi in Italia dopo la disfatta di Caporetto.

Dei 25.000 combattenti, le perdite ammontarono a 9.334 uomini dei quali 5.000 caduti e oltre 4.000 feriti. Le loro tombe, probabilmente dimenticate, si trovano principalmente nei cimiteri di Bligny e di Soupir, ma molte altre sono sparse in altrettante località francesi.

Nella seconda parte del volume sono ricordati con brevi biografie circa 500 caduti di origine piemontese, suddivisi per province di nascita.

Il lavoro è frutto di anni di studio e approfondimento in archivi pubblici e privati, con la consultazione di innumerevoli testi e visite nei territori teatro degli scontri tra le truppe alleate e quelle tedesche, nei sacrari e nei cimiteri che conservano i resti e le memorie dei caduti. Un ricco indice di nomi conclude il lavoro.

Giancarlo Libert
Piemontesi sul fronte occidentale.
I morti dimenticati della Grande Guerra
Edizioni Aquattro, Chivasso, 2018
Formato cm. 17x24, pag. 160
€ 18,00
ISBN; 978-88-99442-08-8



di Fabio
Fabbricatore

LE ORIGINI DELLA TOSSICOLOGIA BELLICA



Soldati e mulo con maschere antigas

L'impiego di sostanze chimiche, naturali o sintetiche, a scopo bellico, nonostante sia vietato dal Protocollo di Ginevra del 1925, conseguente alla Conferenza di Washington del 1922, non è almeno storicamente un fenomeno recente o circoscritto, come si potrebbe pensare, all'esordio sui campi della Grande Guerra.

Numerose sono infatti le testimonianze di come l'uomo, fin dalla più remota antichità, si sia servito, a supporto di altri mezzi di offesa, di fumi, gas, vapori e nebbie artificiali per combattere i propri nemici o stanarli da rifugi e nascondigli.

I primordi di questa tecnica dovrebbero risalire all'artificio spesso usato dai cacciatori di bruciare erbe umide e legna verde all'ingresso delle tane della selvaggina.

Storicamente la prima citazione risale alla guerra del Peloponneso narrata da Tucidide, il quale narra che nell'assedio di Platea in Beozia nel 429 a.C., gli

Spartani accumularono sotto le mura della città legna, pece e zolfo per riuscire, con l'aria irrespirabile degli incendi, a fiaccarne la resistenza.

Zolfo, pece, sabbia rovente e calce viva vengono utilizzati in più occasioni, dimostrando la propria letalità e assicurando, a chine fa utilizzo, una superiorità bellica schiacciante.

Sesto Giulio Africano (230 d.C.) cita inoltre, fra i mezzi di attacco o di assedio, l'avvelenamento delle sorgenti (spesso con cadaveri) e l'uso indiscriminato di miscele contenenti, fra le altre sostanze, zolfo, salnitro, solfuro di antimonio e asfalto, incendiando le quali si sprigionavano grandi quantità di vapori tossici.

Nel 1275 il "Trattato della Guerra" di Hassan Abramamah espone gli effetti dei gas velenosi ottenuti con la combustione di sostanze contenenti oppio e arsenico.

Lo stesso Leonardo da Vinci, che non disdegnò di progettare macchine da

guerra sofisticate -preconizzando addirittura l'elicottero ed il carro armato- consigliava l'uso di fumi contenenti vapori di arsenico contro i nemici al riparo, prevedendo tuttavia anche la protezione passiva: *"ma guarda tu avere il vento che non ti mandi la polvere incontro overamente avere al naso e la bocha una sottile peza bagnata a ciò la polvere non passi"*, teorizzando una embrionale maschera protettiva.

Nel 1865 anche Napoleone III fece sperimentare degli obici carichi di sostanze chimiche, ma fece poi sospendere gli esperimenti, giudicandoli "troppo barbari".

La Grande Guerra segna quindi, per così dire, l'inizio dell'uso scientifico dell'arma chimica, progressivamente adottata da tutti i belligeranti.

Il primo impiego documentato avvenne nell'ottobre 1914 a Neue-Chapelle: le truppe tedesche lanciarono oltre 3.000 proiettili carichi con clorosolfato di dia-

nisidina (irritante), seguiti da proiettili carichi con bromuro di xilile e bromoacetone, che però diedero risultati giudicati scarsi.

Il vero e proprio inizio della guerra chimica moderna va tuttavia fatto risalire al 22 aprile 1915, giorno in cui i tedeschi, verso le 18, nel settore compreso fra Bixchoote e Langemark, liberarono 100 tonnellate di cloro sotto pressione allo stato liquido, contenuti in 6000 bombole.

La nube tossica aggredì le truppe alleate assolutamente impreparate, causando 15000 colpiti e oltre 5000 morti in pochi minuti.

Due giorni dopo, il 24 aprile, a Ypres le truppe canadesi furono attaccate dai tedeschi con il cloro e lamentarono nuovamente moltissime perdite. Nonostante i successi tattici lo stato maggiore tedesco tuttavia non aveva fiducia nell'uso degli aggressivi chimici e non seppe sfruttare il vantaggio, per-



Diffusori di gas



Soldato Inglese con apparecchio antigas

mettendo agli Alleati di escogitare i primi mezzi e metodi di contrasto.

Dal dicembre 1915 perciò i tedeschi iniziarono a servirsi del fosgene, miscelato con il cloro, in ritorsione agli attacchi ricevuti nel settembre da inglesi e francesi.

L'esordio delle armi chimiche sul fronte italiano si ebbe il 29 giugno 1916, fra San Michele e San Martino del Carso, con emissione di cloro e fosgene in bombole: la più coinvolte furono le bri-

gate Regina e Pisa, che ebbero a lamentare oltre 6000 morti.

Tuttavia quest'arma si rivelò ben presto pericolosa per lo stesso attaccante, vincolato a un lungo lavoro di preparazione che non poteva certo passare inosservato e soprattutto alle condizioni meteorologiche (un colpo di vento contrario spesso finì col danneggiare i reparti che avevano liberato i gas).

Presto le bombole furono quindi sostituite da proiettili, che esordirono mas-

sicciamente nel luglio 1915 nelle Argonne, dove i tedeschi ne utilizzarono 100000 carichi con sostanze lacrimogene e altrettanti contenenti soffocanti. Gli Alleati nell'offensiva della Somme si servirono dei *proiettori Livens*, mortai azionati elettricamente e capaci di concentrare notevoli quantità di sostanze aggressive.

La svolta decisiva tuttavia avvenne nel luglio 1917 quando, sempre a Ypre, i tedeschi usarono proiettili carichi con tiotere di cloroetano, il tristemente noto *gas mostarda*, con effetti devastanti tali da far assumere da allora il nome di *yprite* alla sostanza.

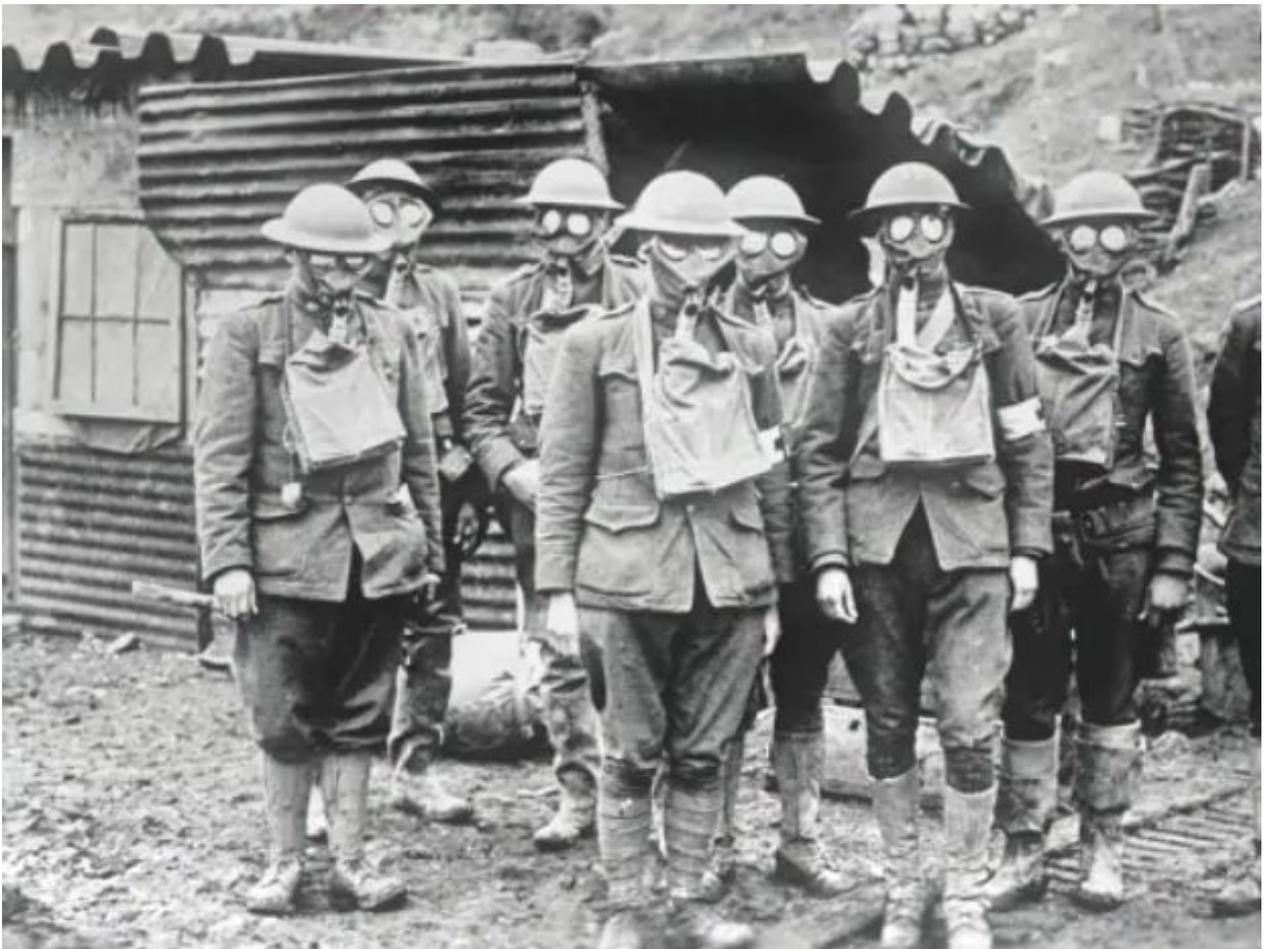
Il gas, con una forte azione vescicatoria, colpendo anche cute e mucose aveva infatti reso inutili le peraltro rudimentali prime maschere di protezione. Cianogeni, yprite e arsine si affiancarono praticamente su tutti i fronti, utiliz-

zati da tutti i contendenti che a loro volta cercarono di sviluppare nuove tecniche di contrasto, perfezionando sempre più i sistemi protettivi.

La fine del conflitto, nel novembre 1918, sembrò porre termine a questa corsa agli aggressivi, che peraltro determinò in alcune zone danni tali da interdire il reinsediamento umano, come nella *Zone Rouge* della Somme, ancora vietata ad oltre cento anni dalla fine della guerra.

Un discorso a parte meriterebbero poi tutte quelle sostanze (nebbiogeni e fumogeni) utilizzate per occultare le proprie truppe al nemico, utilizzate massicciamente in ambito terrestre e navale, e il benzolo usato -soprattutto dagli Italiani- nei lanciafiamme.

Gli studi sulla guerra chimica, nonostante i divieti posti dal Protocollo di Ginevra del 1925, continuarono in tutte



Soldati inglesi



Soldati e cani con maschere antigas

le nazioni, determinando un parallelo enorme sviluppo dell'industria chimica, ma soprattutto dando luogo alla nascita di una embrionale cultura della prevenzione, finalizzata alla conoscenza del pericolo e allo sviluppo di adeguati mezzi di difesa.

Naturalmente ciò finì con lo scontrarsi con l'opinione della popolazione, in parte orientata a minimizzare il pericolo - trascurando ogni preparazione alla difesa- ed in parte catastrofista e pertanto incline ad accettare la guerra chimica come una calamità senza rimedio nè possibilità di prevenzione.

Il rischio, non sottovalutabile, fu tuttavia un sufficiente antidoto in quanto tale: tolti rari episodi -come l'uso, nascosto per molti anni, proprio dell'yprite da parte delle truppe italiane nella campagna d'Etiopia- gli aggressivi chimici nella Seconda Guerra mondiale trovarono

scarsissimo impiego (tanto che le truppe tedesche erano solite eliminare le maschere antigas e utilizzare i loro contenitori metallici, a tenuta stagna, come portadocumenti e oggetti preziosi). Bisognerà attendere il Vietnam e i conflitti moderni per veder tornare alla ribalta questo modo subdolo di condurre la guerra, che di per sè è sì una continuazione della politica con altri mezzi - come sostenuto da von Clausewitz- , ma certamente rimane una delle manifestazioni più barbare del genere umano.

IL RANCIO DEI SOLDATI



Rancio



di Clara
Mosso

Uno dei maggiori problemi logistici che tutti i contendenti dovettero affrontare durante la Grande Guerra fu quello dell'alimentazione, sia per la popolazione civile, sia -soprattutto- per le truppe.

Quantità e qualità erano ben lontane da quanto sarebbe stato ragionevole destinare alle truppe combattenti -soprattutto se considerato in un'ottica "moderna"- anche se per molti soldati, provenienti dalla campagna più povera, il pasto fornito era quantitativamente assai superiore a quello che si poteva consumare al desco familiare, soprattutto la carne, alimento raro e considerato appannaggio dei più abbienti.

Il problema della qualità era dovuto essenzialmente alla scelta, dettata da esigenze logistiche, di preparare i pasti nelle retrovie, spesso molto lontano dalla linea del fronte, e trasportarli nottetempo, con l'aggiunta del rischio di vederli dispersi a causa di attacchi del nemico.

Inoltre così facendo i pasti, una volta giunti a destinazione -spesso in ritardo-

risultavano immangiabili e freddi, ed anche riscaldarli -cosa non certamente facile in trincea- non faceva che peggiorare la situazione.

Il cibo veniva trasportato servendosi delle casse di cottura, una sorta di cucine mobili da campo alimentate a legna, su cui si riponevano marmitta e fornello bollenti, capaci di mantenere la temperatura interna fino a 60° per un'intera giornata.

Per risolvere tale problema si iniziarono quindi ad usare i fornelli Weiss, fornelli rotabili a produzione continua, a traino animale che cucinavano 1200 razioni al giorno e lo "Scaldarancio", una camera di combustione alimentata da carta, cera, alcol solidificato o grasso di bue che scaldava una vaschetta dove si versava il cibo.

Il trasporto avveniva spesso a dorso di due muli, piccoli carri trainati da cani o a spalle degli addetti alla sussistenza o delle donne locali, le più note delle quali furono le "portatrici carniche".

La distribuzione del rancio era un'operazione difficile e pericolosa, effettuata

dalle corvée militari sotto il tiro dei "cecchini", soliti fare fuoco contro gli addetti alla distribuzione del rancio nel loro cammino verso la trincea.

Un esempio fu proprio la portatrice carnica Maria Plozner Mentil, colpita a morte nel 1916.

La scarsa qualità del rancio era almeno in parte compensata dalla quantità delle distribuzioni. Se infatti le truppe dell'Imperial Regio Esercito Austroungarico spesso soffrivano la fame (e questo è ampiamente documentato dai ricordi delle popolazioni soggette alla loro occupazione, soprattutto dopo l'ottobre 1917), il Regio Esercito dava ai propri Soldati ogni giorno 750 gr. di pane, 375 gr. di carne fresca o conservata, 100 gr. di pasta (o riso), 350 gr. di patate, un quarto di vino, 15 gr. di caffè, 20 gr. di zucchero e cioccolata. La razione di viveri era di circa 4082 calo-

rie.

E prima delle azioni la distribuzione veniva rinforzata, con l'aggiunta di gallette, carne, cioccolata e liquori.

Molte delle confezioni dei generi distribuiti, abbandonate nelle trincee, hanno fatto per decenni la gioia dei "recuperanti" e dei cacciatori di cimeli, ed oggi spesso si trovano esposte nei musei.

Il problema del rifornimento, inizialmente trascurato in quanto si riteneva che la guerra sarebbe stata di breve durata, finì per incidere in misura determinante sulle sorti stesse del conflitto.

Le battaglie, la militarizzazione dei territori e le razzie operate dal nemico (specie nel Friuli e Veneto orientale dopo Caporetto) provocarono devastazioni nei raccolti e lo svuotamento dei magazzini.



Pranzo nella gavetta



Cucina al lavoro

I civili nelle retrovie furono vittime di carestie e di malattie dovute a carenze alimentari gravi (come la pellagra) mentre il rancio dei soldati diventava ogni giorno più esiguo e scadente.

Dal punto di vista logistico, il sistema produttivo che sosteneva le truppe si basava su 28 panifici (molti dei quali nelle immediate retrovie), 12 mulini, 3 gallettifici, 2 stabilimenti per il confezionamento della carne e 27 magazzini di distribuzione.

Questa "catena alimentare" fu messa in crisi nel 1917 dall'andamento del conflitto, soprattutto dopo la rotta di Caporetto, e gli effetti -uniti alla crisi dell'agricoltura- non mancarono di ripercuotersi sulle truppe, soggette alla riduzione della razione viveri.

L'arretramento del fronte e la perdita di moltissimo materiale comportò una riduzione dell'apporto calorico a 3067, che risalirono a 3560 nel 1918 con l'arrivo dei rifornimenti statunitensi. Le truppe meglio alimentate restavano quelle britanniche, mentre gli austro-ungarici erano vittime di una vera e propria carestia, alla quale tentavano di

sopperire razziando ai civili viveri e bestiame nei territori occupati.

Oltre al rancio, ai militari veniva data in dotazione la cosiddetta "razione di viveri speciali" di riserva, per situazioni nelle quali non sarebbe stato possibile usufruire del normale pasto.

Custodita nel tascapane e basata su scatolette di carne mista o tonno da 220 gr. e gallette -speciali biscotti non lievitati a lunga conservazione, essa poteva essere consumata solo su ordine dei comandanti quando le circostanze non consentivano di consumare il pasto caldo e una volta consumata doveva essere reintegrata.

Uno dei problemi maggiori era la distribuzione di acqua potabile, che raramente superava il mezzo litro al giorno. L'acqua spesso era inquinata, tanto che la bevanda più comune era il vino, nel quale molti Soldati spendevano gran parte della propria "decade".

Un'epidemia di colera nel 1915 colpì le truppe operanti sul Sabotino e l'acqua venne ritenuta la causa di tale epidemia. Fu così studiato e progettato un vero e proprio Ufficio idrico, provveden-

do alla meccanizzazione di impianti di captazione azionati da motori in grado di trasportare l'acqua fino alle prime linee.

Dove non giungevano le condutture veniva utilizzato il trasporto in recipienti.

I contenitori erano i più vari e tutto ciò che era disponibile veniva utilizzato, compresi elmetti e scatole di munizioni in metallo, oltre alla tradizionale gavetta.

Le condizioni igienico sanitarie fecero altrettante vittime dei combattimenti. I pidocchi, la sporcizia, il freddo estremo di alcuni fronti, sporcizia, parassiti e malattie erano un nemico acerrimo da combattere: la stessa influenza "spagnola" iniziò fra le truppe combattenti a mietere il suo immenso carico di vittime.

Ovviamente i progressi tecnologici nei trasporti, nella medicina e nella conservazione degli alimenti portarono grossi benefici, in una guerra che, per gli effetti e per il numero di vittime, avrebbe cambiato per sempre il corso della Storia.

Un notevole cambiamento in Italia avvenne anche per quanto riguarda gli stili di alimentazione: prima della guerra al settentrione si faceva abbondante uso di polenta di mais, riso, latte e burro, mentre la pasta, il pomodoro e l'olio d'oliva erano prodotti caratteristici delle regioni meridionali.

La presenza sul fronte di Italiani provenienti da ogni Regione e il largo uso - per ragioni pratiche - di alimenti "unificati", oltre allo scambio di ricette, abitudini e tradizioni, gettarono le basi



Cucina campale

*Salmerie*

per l'unificazione anche gastronomica dell'Italia.

Il concentrato di pomodoro, le scatolette di sardine, carne, legumi non erano più alimenti di emergenza per i combattenti ed esploratori. La pasta divenne un alimento fondamentale per gli italiani, ed iniziarono a comparire su tutte le tavole olio, conserve, biscotti e vino.

La guerra, secondo von Clausewitz, è la continuazione della politica con altri mezzi. Sicuramente è un momento di estrema gravità nella vita degli individui e dei popoli nel proprio complesso, pur se la tecnologia si evolve in maniera esponenziale con una velocità ineguagliabile in tempo di pace.

Oggi per fortuna gli eventi della grande Guerra e della Seconda appaiono difficilmente replicabili nella forma in cui ebbero luogo: un dato di fatto è certamente che almeno una parte delle nostre abitudini e tradizioni alimentari lo dobbiamo a quanto accadde in quegli anni, tragici e gloriosi, in cui fu completata l'Unità d'Italia.

*Distribuzione*



di Clara
Mosso

NAVI OSPEDALE, RITORNO ALLA RIBALTA



Alzabandiera su USS Mercy

La situazione caotica verificatasi in molti paesi all'indomani dell'insorgenza della pandemia di CoViD-19, che nel giro di pochi giorni si è estesa a macchia d'olio in tutto il mondo, ha messo in crisi il sistema dell'organizzazione sociale colpendolo in uno dei suoi gangli più sensibili: la Sanità, soprattutto la branca devoluta alla gestione delle emergenze.

Quella che inizialmente era stata sottovalutata come un'influenza dalle complicazioni un po' più gravi del solito si è infatti dimostrata un nemico pericoloso, capace di espandersi con una velocità tale da mettere in difficoltà anche i sistemi meglio organizzati.

Dopo la grave crisi del sistema emergenziale italiano, trovatosi a dover fronteggiare la pandemia ma soprattutto il rifiuto di aiuto da parte dei paesi UE, nel giro di poche settimane infatti in altri paesi, soprattutto Spagna, Francia e Stati Uniti, la crisi ha assunto proporzioni assai più gravi e difficili da controllare.

In Italia il rateo di contagio o numero di riproduzione di base (il noto R0 di cui molto si parla) si sta stabilizzando finalmente intorno ad 1, e la discesa stabile

sotto questa cifra ci farà finalmente intravedere la fine dell'incubo.

Pertanto già all'inizio si è pensato di ricorrere a soluzioni alternative per la cura di un numero di infettati largamente superiore alle previsioni: in Cina a Wuhan un ospedale prefabbricato è stato allestito in poco più di dieci giorni, in Italia -grazie al reparto sanitario dell'Associazione Nazionale Alpini- sono stati realizzati due ospedali nei padiglioni della fiera di Milano e Bergamo, operativi anch'essi dopo pochi giorni ma, forse memori dell'esperienza della Seconda Guerra mondiale, molti paesi -tra i quali il nostro- hanno riportato alla ribalta le cosiddette "Navi Ospedale".

Il 19 marzo scorso, in realtà senza troppo clamore, è stata dichiarata operativa Nave Splendid, traghetto della società GNV riattato a ospedale galleggiante per offrire letti e cabine ai postdegenti di CoViD-19.

L'unità, ormeggiata al ponte Colombo del terminal traghetti del porto di Genova, è stata allestita con la collaborazione del RINA (Registro Italiano Navale), i cui tecnici hanno fornito il know-how per la trasformazione.

Inizialmente è stato attrezzato il ponte

7, con 25 cabine singole per pazienti convalescenti o soggetti in quarantena. A bordo della nave, oltre al personale marittimo, sono presenti medici, infermieri, operatori sociosanitari e assistenti, anch'essi alloggiati nelle cabine ma in ponti separati dai degenti.

Nave Splendid è autosufficiente dal punto di vista logistico, in quanto i rifornimenti sanitari vengono gestiti dal personale addetto e i pasti vengono preparati dal personale della nave secondo le indicazioni dell'ASL di Genova. Questa importante esperienza, che almeno idealmente recupera l'eccellenza raggiunta nel secondo conflitto dalle Navi Ospedale italiane, oltre a rappresentare una opportunità strategica -in quanto potrebbe appoggiare altre città portuali con carenze di posti letto, evidentemente ha fatto scuola anche oltre oceano.

E' dello scorso 2 aprile infatti la notizia che la Nave Ospedale USNS Mercy della US Navy ha preso servizio nel porto di Los Angeles, per prestare cure a pazienti convalescenti da esiti traumatici e problemi cardiaci, polmonari e gastrointestinali, affiancata dalla USNS Comfort, ormeggiata invece a New York, at-

tuale epicentro della crisi CoViD-19 negli Stati Uniti.

Entrambe le navi non vengono utilizzate per curare i casi di CoViD-19, ma consentono un notevole alleggerimento delle strutture ospedaliere, sovraccaricate dall'emergenza.

Ognuna delle navi ha 12 sale operatorie completamente attrezzate, una capacità di 1000 posti letto, un reparto radiologico, un laboratorio medico, una farmacia, un laboratorio di optometria, una Tac e due impianti per la produzione di ossigeno.

Vediamo in dettaglio la struttura della USNS Comfort.

I suoi compiti istituzionali sono di fornire assistenza di emergenza (servizi medici e chirurgici) in loco per le forze armate statunitensi schierate in guerra o in altre operazioni. In seconda istanza, la Comfort, più efficiente di un ospedale campale, fornisce un servizio ospedaliero mobile in caso di catastrofe naturale, soccorso umanitario o operazioni militari in tempo di pace.

Il prefisso USNS identifica la Comfort come una nave operativamente presidiata da civili del Comando militare Sealift (MSC).



La Motonave Splendid



L'arrivo della USNS Comfort a New York

Il personale sanitario militare delle varie specialità (Medical Corps, Dental Corps, Medical Service Corps, Nurses, Chaplains) viene imbarcato all'atto dello schieramento dell'unità.

In conformità con le Convenzioni di Ginevra, La Comfort e il suo equipaggio non portano armi offensive. Sparare contro Comfort sarebbe considerato un crimine di guerra poiché la nave trasporta solo armi per la difesa dei pazienti ricoverati.

In linea con il suo status di nave non combattente, il personale navale delle specialità di combattimento non è assegnato come equipaggio o personale regolare.

Come la sua gemella USNS Mercy, la Comfort è stata costruita come petroliera di classe San Clemente nel 1976 dalla National Steel and Shipbuilding Company. Il suo nome originale era SS Rose City ed è stata varata a San Diego, in California. È la terza nave della Marina degli Stati Uniti a portare il nome Comfort e la seconda nave ospedale della classe Mercy.

La sua carriera di petroliera terminò quando fu consegnata alla Marina degli Stati Uniti il 1° dicembre 1987.

A pieno carico disloca 69.390 tonnellate (di cui 24.275 di stazza), è lunga 894

piedi (272,6 metri), larga 105,75 piedi (32,25 metri), una immersione di 32 piedi e 5/6 (10 metri).

Spinta da una turbina a vapore, due caldaie e un albero, eroga 24.500 HP, con una velocità di 17,5 nodi e un'autonomia di 13.400 Miglia nautiche (24.817 km.).

TOBRUK 28 GIUGNO 1940



Italo Balbo



di Fabio
Fabbricatore

Nel pomeriggio del 29 giugno 1940, a nemmeno tre settimane dall'ingresso dell'Italia nel secondo conflitto mondiale, un Bollettino straordinario del Quartier Generale italiano annunciò al mondo la morte di uno dei personaggi più controversi del regime Fascista, Italo Balbo, "nel cielo di Tobruk, durante un'azione di bombardamento nemica", caduto con il proprio aereo "al posto di combattimento".

La notizia fece immediatamente il giro del mondo: Balbo, propugnatore ed eroe delle trasvolate oceaniche che avevano destato l'ammirazione unanime per le capacità organizzative e l'audacia degli aviatori italiani, era un personaggio notissime.

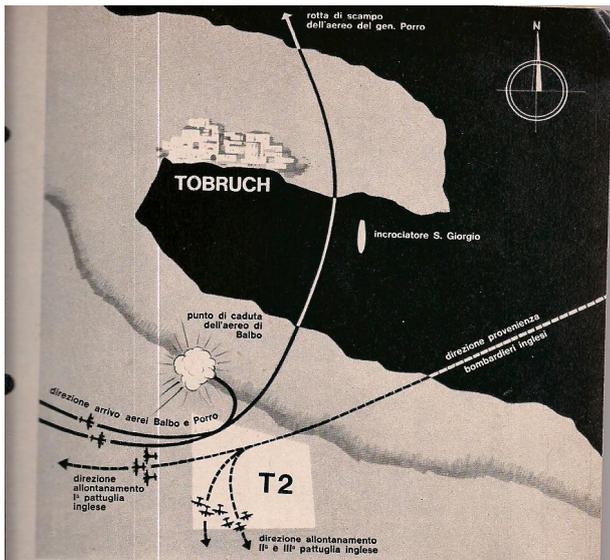
E così pure il suo temperamento anti-conformista e nemmeno troppo velatamente contrario all'alleanza con la Ger-

mania Nazista ed all'entrata in guerra dell'Italia.

Fu quindi scontato il fiorire immediato di perplessità e dubbi, giustificati anche dal fatto che nel bollettino si parlava non già di abbattimento "ad opera del nemico" ma "durante un'azione nemica".

Interpretazioni e versioni dell'accaduto, soprattutto nell'immediato, non mancarono e fu quasi scontata l'interpretazione che l'abbattimento del suo aereo fosse avvenuta per ordine dello stesso Mussolini, al quale l'ingombrante e popolare esuberanza di Balbo dava particolarmente fastidio.

Come abbiamo detto, Balbo era decisamente contrario all'entrata dell'Italia nel conflitto -soprattutto al fianco della Germania- e non nascondeva soprattutto in pubblico questa sua contrarietà:



Il grafico dell'incidente

ma il suo ruolo di Governatore della Libia e Comandante le Forze Armate dell'Africa Settentrionale gli imponeva di prendere parte ai combattimenti, con il massimo impegno possibile. Proprio questa sua interpretazione gua-

scona e -per così dire- dannunzia dei propri doveri di Comandante portò Balbo, al quale non dispiaceva il rischio e l'azione- a trovarsi personalmente in zona di operazioni.

Pochi giorni prima dell'abbattimento lo vediamo quindi impegnato nel recupero di una autoblindo britannica colpita nelle vicinanze di Bir el Gobi ed alla cattura dell'equipaggio, abbandonato nel deserto, ed il 28 è a Sidi Azeiz, da poco rioccupata dagli Italiani.

La sua intenzione è di atterrare nella base per parlare alle truppe della II Divisione Libica attestate nei pressi del campo.

Tuttavia uno dei testimoni, il Generale Porro, Comandante delle Forze Aeree della Libia, che volò in pattuglia con Balbo fino a Sidi Azeiz, affermò in seguito che la motivazione del volo fosse l'intenzione di catturare alcune autoblindo inglesi che si erano avvicinate al campo, ripetendo così l'azione di Bir el



S.M. 79 in atterraggio



S.M. 79 in volo

Gobi.

Per questo motivo due Ufficiali, il generale Silvestri ed il Tenente Romagna, partirono alla volta del campo di Tobruk 2, per ripartirne immediatamente con tre caccia CR42 ed attaccare i mezzi britannici.

L'ipotesi tuttavia, basata su delle possibilità, rende piuttosto incerta questa come reale motivazione del viaggio.

La realtà dei fatti sembra essere meno incline alle versioni romanzate, tanto care a una certa tendenza "complotista" non estranea anche al mondo dell'approfondimento storico.

Il velivolo di Balbo fu infatti abbattuto dalla contraerea italiana, per un errore di identificazione dovuto a una serie di concause non così infrequente in qualsiasi azione di guerra.

I due "S. 79" partirono dall'aeroporto di Derna alle 17, dopo aver comunicato al comando il piano di volo, e diressero - mantenendo la quota di circa 700 metri - su Ain el Gazala, dove aveva sede un

posto di avvistamento della contraerea, sul quale gli aerei avrebbero dovuto compiere un giro di 360° a 300 metri di quota per essere riconosciuti.

Pochi minuti dopo tuttavia una formazione di nove bombardieri Bristol Blenheim giunse sul campo T.2 di Tobruk compiendo un'azione che colse alla sprovvista la difesa contraerea.

Fu questo attacco ad attrarre l'attenzione di Balbo che, senza compiere la prescritta virata su Ain el Gazala, diresse su Tobruk, nonostante il Generale Porro dall'altro apparecchio segnalasse di dirottare per evitare di giungere sulla base durante l'allarme.

Gli aerei pertanto giunsero appaiati sulla base, dalla stessa direzione dalla quale erano stati visti allontanarsi i bombardieri britannici, dopo pochi minuti.

Questa circostanza fu all'origine del tragico equivoco, confermato dalle testimonianze di numerosi militari all'epoca in servizio nella base.

Bastò infatti una prima raffica, sicuramente dovuta alla tensione dell'attacco appena concluso, perché si scatenasse l'inferno. Tutte le armi della base iniziarono il fuoco, supportate dalle artiglierie di bordo dell'incrociatore San Giorgio.

L'aereo di Balbo, colpito all'ala destra, si incendiò e, dopo una scivolata d'ala, precipitò esplodendo all'urto.

L'altro velivolo, a sua volta colpito, si disimpegnò con una brusca virata, picchiando sull'incrociatore per farsi riconoscere e allontanandosi velocemente dall'aeroporto.

Episodi di "fuoco amico" purtroppo sono

avvenimenti non inconsueti, accaduti a tutti i belligeranti su qualsiasi fronte: ma in questo caso l'accaduto fu dovuto a una serie di circostanze particolarmente sfortunate.

La comunicazione della partenza dell'aereo di Balbo al T.2 era stata in effetti inoltrata, ma non era giunta a destinazione in quanto il centralino del Comando Marina durante l'allarme non aveva dato risposta.

Gli aerei inoltre non avevano effettuato la prescritta virata di riconoscimento ad Ain el Gazala. E lo stesso S.79 del Generale Porro, nonostante abbia attraversato la baia di Tobruk a bassissima



Italo Balbo con alcuni Ufficiali

GLORIA ETERNA AI CADUTI PER LA PATRIA

L'eroica morte di Italo Balbo aviatore combattente nel cielo di Tobruch

Il Duce ordina che oggi e domani siano esposte le bandiere a mezz'asta e le Insegne abbrunate del Partito

Il supremo olocausto

Il *Quartiere Generale delle Forze Armate* comunica il seguente *Bollettino straordinario* N. 192:

Il giorno 28, volando sul cielo di Tobruch durante un'azione di bombardamento nemica, l'apparecchio pilotato da Italo Balbo è precipitato in fiamme. Italo Balbo e i componenti dell'equipaggio sono periti. Le bandiere delle Forze Armate d'Italia si inchinano in segno di omaggio e di alto onore alla memoria di Italo Balbo, volontario alpino della Guerra mondiale, Quadruplo della Rivoluzione, trasvolatore dell'Oceano, Maresciallo dell'Aria, caduto al posto di combattimento.

L'equipaggio e i compagni di volo gloriosamente periti

L'equipaggio dell'apparecchio del Maresciallo Balbo, che con gloriosamente la morte nel cielo di Tobruch, era composto dal capitano A.A. pilota Frailich Oltavio; capitano A.A. motorista Capannini Gino; maresciallo A.A. radiotelegrafista Berti...
Con lo stesso apparecchio erano diretti per ragioni di servizio il tenente... e gloriosamente perirono, il Console generale Caretti...
... il Maggiore di Fanteria di...
... il tenente degli Alpini Balbo...
... il tenente A.A. di complemento Florio Gino.



Bandiera a mezz'asta
Il Duce ha ordinato che per la morte in combattimento...

Vita di passione fascista e di ardimenti guerrieri

Italo Balbo, nato a Quarona di Ferrara il 6 giugno 1893, è stato uno degli uomini più caratteristici e più rappresentativi della Rivoluzione Fascista. La sua vita fu tutta dedicata alla Patria Fascista, sempre a fianco del primo Duce, presidente del Partito Quotidiano, del Duce, di direttore...

Volontario alpino

Immediatamente aderì con entusiasmo alle idee di Mussolini, il suo temperamento di grande patriota e di uomo di azione. Nel 1918, diventò volontario alpino nella Brigata Garibaldi organizzata nella provincia di Abbiatezzo, dove si imbarcò per la prima volta in un aereo. Italo Balbo, che era un pilota di grande talento, si dedicò con passione all'addestramento dei piloti alpini e si distinse per le sue imprese aeree.

Quadruplo della Rivoluzione

Italo Balbo, che con ardimento e passione si dedicò alla causa fascista, fu uno dei più grandi quadri della Rivoluzione. Fu quadruplo della Rivoluzione: fu pilota, fu aviatore, fu comandante, fu leader. La sua vita fu tutta dedicata alla Patria Fascista, sempre a fianco del primo Duce, presidente del Partito Quotidiano, del Duce, di direttore...
... il tenente A.A. di complemento Florio Gino.

L'annuncio della morte

quota -quindi ben riconoscibile- fu ancora attinto da numerosi proiettili. Più che di complotto sarebbe quindi corretto parlare di fatalità dovuta a una serie di coincidenze, aggravate dall'imperizia e dalla disorganizzazione. E la circostanza che sull'aereo di Balbo vi fossero ben nove persone anziché cinque, va ascritta unicamente al temperamento -da vero e proprio capitano di ventura- di Balbo, che non disdegnava di circondarsi di amici e conoscenti anche nei momenti più rischiosi. Oltre a lui ed al Maggiore Frailich, secondo pilota ed aiutante di volo, al Capitano motorista Capannini ed al Maresciallo marconista Berti, trovarono posto sull'aereo Nello Quilici, corrispondente di guerra del *Corriere Padano* -giornale di proprietà di Balbo-, Lino Balbo, Ufficiale degli Alpini e nipote di Italo, il cognato Cino Florio, il federale

di Triplo Caretti e il Maggiore Brunelli, questi ultimi due vecchi amici di Balbo dai tempi della "Marcia su Roma". Il 1° luglio, a poco più di 48 ore dall'incidente, un aereo inglese si abbassò sull'aeroporto di Bardia e lasciò cadere una corona con un messaggio: il Maresciallo dell'Aria Sir Arthur Longmore, Comandante le Forze Aeree britanniche, esprimeva il proprio cordoglio e rendeva onore al Trasvolatore Italo Balbo, avversario nella guerra ma accomunato dalla passione per il volo, tributandogli la propria stima.

I SOGNI



P108B in aeroporto



di Prospero
Gambone

A volte i sogni vengono ricordati al risveglio, raramente si mettono nero su bianco.....

Premessa

Il Piaggio P 108 B era un quadrimotore interamente metallico paragonabile al B 17 americano e venne realizzato in soli 24 esemplari.

L'impressione che tutto sia reale e veritiero è dovuta al fatto che la vicenda si snoda in una situazione che tutti avremmo voluto risolvere in varie maniere. Anche così.

Il ministro della Difesa lo aveva convocato per lunedì della Settimana Santa. La richiesta era piuttosto strana.

Lui, veterano della Seconda guerra mondiale, era sempre rimasto in contatto con il Ministero della Difesa.

Lo invitavano ad ogni compleanno, lo vezzeggiavano e si facevano raccontare per l'ennesima volta qualche aneddoto legato al suo passato da pilota della Regia.

L'aereo era un quadrimotore strategico realizzato dalla Piaggio nel 1939.

Insomma la versione femminile dell'S.M.79.

Comunque sia, si recò a Roma, nonostante i suoi 100 anni suonati.

Aveva ancora il brevetto di pilota, ma nessun medico se la sentiva di dargli il nulla osta al volo anche se aveva una salute di ferro. «E se si sentisse male in volo?» – Gli chiedevano i medici.

«Perché – rispondeva, – ai giovani non può accadere che si sentano male?»

«Certo, ma se si sente male lei mi danno dell'idiota.»

«Corra il suo rischio! È un ufficiale medico!»

Ma non c'era niente da fare, era costretto a volare sempre con a fianco un secondo pilota. Una badante di volo...

Per questo accettò di recarsi nuovamente al Ministero. Forse gli davano il certificato che gli lasciasse fare ancora un ultimo volo.

Beh, ultimo è una parola grossa... Uno degli ultimi, ecco.

Entrambi i suoi figlioli erano già in pensione. Ma uno abitava nella sua città che lo accompagnava al treno e l'altro, residente a Roma, che lo andava a prendere alla stazione e lo portava dove voleva.

Al Ministero della Difesa, dove altro sennò.

Giunto al N. 11 di Via XX Settembre, scese dalla macchina del figlio e si presentò alla guardia. Due minuti dopo un ufficiale dell'aeronautica l'aveva già preso per portarlo ai piani superiori.

«Comandante, come sta?»

«Benone. E lo sapete.»

«Comandante, era una domanda di cortesia... Venga, la stanno aspettando.»

Chi lo stesse aspettando, in realtà non ne aveva idea.

Ma stavolta rimase meravigliato. Il ministro in persona gli venne incontro, mentre due altri personaggi in borghese e uno in divisa dell'aeronautica rimasero in attesa sorridenti. «Comandante, sono davvero felice che abbia accettato l'invito, – disse il ministro. – Venga, si accomodi.»

Si andò a sedere in una poltrona del salottino, con una certa inquietudine. Rimase in silenzio. «Dunque, i miei collaboratori dicono

che lei vorrebbe volare da solo, – riprese il ministro una volta seduto anche lui. – Almeno un ultimo volo, vero?» Gli altri tre sorridevano, annuendo. Sentiva puzza di bruciato. Non era nato ieri.

Anzi, neanche l'altro ieri, quasi un secolo prima.

«Cosa sta per chiedermi, signor ministro?»

Il politico rimase interdetto per un attimo, ma non era nato ieri neanche lui.

«Io? No. Non sono un tecnico, solo un semplice politico. Però gli amici che sono con me hanno da farle una proposta.»

Sapeva che si trattava di una trappola oceanica, ma sentiva che avrebbe abboccato volentieri.

Il ministro si alzò.

«Io devo lasciarla. Sono onorato di averla potuta conoscere di persona. Il Paese può vantarsi di avere persone come lei.»

Si strinsero la mano e venne portato in una sala più piccola, o meglio più riser-



L'aeroporto di Decimomannu

vata.

«Vedo la trappola e vedo l'esca, – disse sorridendo. – Quello che non vedo è la cosa principale, l'obbiettivo. Cosa volete esattamente da un vecchio pilota della Seconda guerra mondiale?»

«Lei pilotava il P 108 B, vero?» – Chiese uno dei due uomini in borghese.

«Sì. – Sorrise. –»

«Lo ha mai pilotato da solo?»

«Una ventina di volte, quando era ferito il mio secondo.»

«Ha mai perso l'aereo?»

«Mai. Sono tornato a 2 motori, sforacchiato, senza benzina... Ma l'ho sempre portato a casa.»

«Già, – continuò l'ufficiale. – Mi raccontavano che il capopattuglia si faceva guidare da lei quando c'era da bucare le nuvole.»

Rise.

«Sì, dicevano che ero fortunato. O che avevo naso. Io trovavo la colonna di carri armati tedeschi da rifornire. Atterravamo, scaricavamo il materiale e ripartivamo.»

Il pilota dell'Aeronautica era incerto tra l'ammirazione e l'invidia.

«Abbiamo una richiesta da farle.» Intervenne il terzo uomo.

«L'avevo capito, – sorrise. – Sparate.»

«Abbiamo trovato l'esemplare di Valencia. – Disse l'uomo in borghese che fino a quel momento era rimasto in silenzio. – ed abbiamo riparato i danni.»

Rimase ad ascoltare.

Non voleva aiutarli.

«La struttura è perfetta. I motori sono una meraviglia, un'orchestra. I quattro motori radiali RC 35 sembrano appena usciti dalla Piaggio.»

«Un'orchestra? – Ripeté.

Era il termine che usavano loro per dire che l'aereo era in perfette condizioni.

Sentiva di avere ingoiato l'esca.

«Signori, cosa volete da me?»

«Le chiediamo di visionarlo, provarlo e, se le sembra in grado di funzionare, di pilotarlo di persona fino a portarlo in Italia.»

Il silenzio che seguì fu imbarazzante.

Si accorsero di aver fatto il pensiero più lungo del braccio.

«Questo può volare...»

Si alzò in piedi. Era minuto, come si usava un tempo per i piloti, e come aveva accentuato la sua età. Ma era lo stesso autorevole quanto basta per infondere soggezione.

«Signori, non offendete la mia intelligenza. Ditemi tutto in una volta, altrimenti me ne vado.»

Il giorno di Venerdì Santo, si era imbarcato in prima classe su un volo Alitalia, diretto a Madrid.

Lì aveva cambiato aereo, imbarcandosi su un Fokker 28 per poi arrivare a Valencia.

Totale, 3 ore di volo e 2 di attesa in aeroporto.

Avrebbero sfiancato un cristiano, Lui no, era eccitato. In missione. Come ai vecchi tempi.

Erano passati circa 80 anni dall'ultima volta...

C'era ad attenderlo un'auto dell'Ambasciata Italiana, con tanto di autista in livrea.

«Comandante, ha fatto un buon viaggio? – Gli chiese cortesemente. – La stanno aspettando al consolato»

Arrivò per ora di pranzo.

Gli vennero incontro l'ambasciatore in persona, il console e i suoi più stretti collaboratori; uno dei due uomini in borghese incontrati al Ministero della Difesa.

Lo avevano accompagnato dall'ambasciata altri uomini in borghese. Troppa gente per i suoi gusti.

Il pasto fu cordiale e ricco di portate decisamente piacevoli. Che però assaggiò appena. Chiese invece di andare a letto nel pomeriggio, perché l'indomani sarebbe stata una giornata difficile.

Alle 3 di mattina si svegliò e, insieme agli altri uomini della partita cominciò i preparativi.

Alle 4 uno spuntino, quello giusto, come se fosse cena. Alle 5 i bagagli e le

carte.

Alle 6 era all'aeroporto privato di Valencia.

La pista, poco più lunga di 500 metri, era un aeroporto a tutti gli effetti.

Un capannone di lamiera ondulata, o magari di eternit come sospettava qualcuno, era l'unica costruzione.

Quando entrò c'era uno strano viavai di persone, decisamente inusuale per quell'ora e in un posto del genere.

Il comandante venne accompagnato in una stanzetta, dove vennero dispiegate alcune cartine per l'ultima volta.

Poi entrò il motorista, l'uomo di Roma, Giannini.

«È tutto pronto, Comandante. – Gli disse. – Quando vuole...»

«Allora non perdiamo tempo – rispose arrotolando le cartine, – la strada è lunga.»

«Comandante, la Polizia deve chiederle qualcosa.» – Intervenne un addetto dell'ambasciata.

Lui e il suo motorista uscirono.

«Sono il Comandante.»

«Comandante, ci hanno informati che lei vuole fare un volo di prova con il vecchio velivolo che c'è qui fuori.»

«Esatto.»

«Ehm, comandante, è sicuro di quello che fa?»

«La spaventa la mia età? – gli domandò con sicurezza. – Sono l'unico a poter far volare questo rottame.»

«Ehm, sì signore. No, scusi. Però, sa... C'è un centro abitato. Non è che sarebbe meglio se fosse affiancato da un pilota... più giovane?»

Si trattenne a stento.

«Ecco, questo è il mio brevetto, rinnovato una decina di giorni fa, con tanto di certificato medico.»

Glielo avevano miracolosamente dato.

Era una condizione sine qua non.

«Comunque sia, c'è con me il signor Giannini. – Lo indicò. – È lui il mio secondo.»

Era una balla. Giannini era solo un esperto meccanico e ottimo restaurato-



P108 al decollo



Palazzo Aeronautica

re di motori d'epoca.
 «Volete fare anche voi un giro con me sulla città? – Chiese ai due poliziotti, sfidando la sorte. – Faccio solo un giro di prova per vedere se funziona, se vale la pena acquistare l'aereo.»
 «No no, per carità. Ma è sicuro che questo... affare... voli?»

«Questo è un Piaggio P 108 B. – Rispose con una certa fierezza. – È un esemplare del 1939, versione bombardamento. Ha 22 anni meno di me.»

«Porta anche bombe?» – Rise volgarmente il più grasso dei due poliziotti.
 «No, però ho bisogno dei simulacri per equilibrare il peso dell'equipaggio standard del velivolo.»
 Fece cenno a due italiani che stavano guardando la scena.

«Forza ragazzi, caricate a bordo che si parte, – gridò loro. – Ambasciatore, sale anche lei?»

«Io? Ehm, no...»

I due poliziotti risero.

«Allora se ne vada.»

L'ambasciatore si rabbuiò, salì sulla limousine e tornò in ambasciata.

Salutò i poliziotti e salì a bordo, chiudendo il portellone dietro di sé.

Dopo una decina di minuti si accese il primo motore esterno, poi seguì il secondo e infine quelli interni.

Erano magnifici.

Aveva ragione il motorista.

Era un'orchestra della Piaggio.

«Signori, si parte per Tipperary!» – Era un vecchio rito scaramantico che usavano quando partivano per una missione piuttosto lunga: cantavano la canzone del nemico: "It's a long way to Tipperary"...

I due ospiti si erano seduti in carlinga, il motorista si era messo a fianco del pilota.

Guardò tutte le strumentazioni di bordo, provò i flaps, mosse la cloche, gli impennaggi erano leggerissimi. Sembrava perfetto.

«On y va?»

«Allons!»

Con un ultimo fantastico ruggito, i motori andarono al massimo e dopo un po' il pilota lasciò andare i freni.

Il guidone segnalava un vento al traverso di babordo, ma la pista era una sola.

Nessun problema.

Partì a tutto gas e dopo solo un paio di centinaia di metri l'aereo si sollevò da terra, lo portò contro il vento di babordo, sollevandolo come un fucello.

«Niente radio, mi raccomando! – Gli ricordò il motorista. – Rotta?»

«Mai usata la radio. Rotta 090, 0-9-0. Est.»

«A questa velocità saremo fuori dalle acque territoriali in un'ora.»

«In 35 minuti, – precisò. – Ma proseguiremo per un'ora. Non mi fido nella misurazione delle acque territoriali...»

Era rinato. L'età lo aveva rallentato un po' in tutto. Mangiava appena, dormiva poco, parlava piano, si muoveva con delicatezza.

Ma ora che si trovava al comando del suo vecchio apparecchio era tornato il giovanotto di una volta.

L'adrenalina gli stava facendo da supporto biologico. Sapeva che non poteva durare molto con quella pressione, ma era tornato il suo momento.

Una mezzora dopo era sul Mediterraneo.

Lui non aveva fatto l'aerosilurante ma il bombardiere. Per un pilota militare italiano in guerra, comunque, il mare era la riserva di caccia. E conosceva alcuni trucchi.

«Comandante, non voliamo troppo bassi?» – Gli chiese il motorista. Sorrise.

«I motori devono lavorare un po' di più a soli mille piedi, – ammise. – Ma dall'alto è più difficile vedere il 108.»

«Come fa a dirlo?»

«Non ha guardato la colorazione superiore della livrea? È dipinta con un bel colore azzurro chiaro che si confonde col mare. È per renderlo invisibile ai



L'aeroporto di Valencia

caccia della RAF.»

«Della RAF? Ah scusi, dimenticavo...»

«Già. L'ultima volta che ho pilotato uno di questi, incrociai uno Spitfire...»

«E l'ha mancato?»

«Io? Ha ha! No, non gli abbiamo sparato. Era lui che voleva abbattere noi.»

«E non vi ha colpiti?»

«Non ci ha sparato. Ci ha salutato sbattendo le ali come si faceva tra amici, o tra nemici quando non si avevano più munizioni...»

La radio gracchiò qualcosa.

«Posso rispondere, comandante?» – Chiese il motorista.

«Non ci hanno ancora chiamato. E la radio di bordo non funziona.»

«Lo so, ma come mi devo comportare?»

«Usi la radio che le hanno dato, ma solo tra un quarto d'ora. Per ora si limiti ad ascoltarla.»

«108, qui Notredame. Potete rispondere?»

«Aspetti 10 minuti.» – Ordinò.

Entrò in cabina il più giovane dei due passeggeri.

«Comandante, abbiamo visto degli aerei da caccia in quota. – Disse. – Ci stanno cercando.»

«Che rotta avevano rispetto a noi?»

«Ore 3...»

«Si muovono alla cieca...»

Proprio in quel momento però un jet li superò a prua.

Cabrando velocemente per evitare l'impatto con l'oceano.

«No, ci hanno individuati.»

«Cosa facciamo, Comandante? Non abbiamo armi di bordo...»

«Preparatevi a finire in mare. – Rispose – Se necessario so ammarare anche senza motori.»

«Non è consolante...» – Disse il motorista.

«Invece che lamentarsi, può darmi la posizione del nostro aereo?»

Il secondo guardò la carta.

«Ehi, siamo fuori dalle acque territoriali da una decina di miglia!»

«Non significa nulla, – disse il passeggero. – Quelli se vogliono ci sparano lo stesso...»

«Sistematemi e legatemi bene con le cinture di sicurezza.»

Sperava di aver calcolato giusto. Dopo un minuto diede gas ai motori e alzò il muso dell'aereo, salendo sulla dritta, verso sud-est.

Una serie di missili aria-aria andò a schiantarsi in mare sollevando spruzzi d'acqua.

«Sanno benissimo di non poterlo fare... Siamo in acque internazionali!»

Non disse niente. Abbassò la prua e si portò molto vicino al livello del mare.

Immaginò gli spruzzi che sollevava.

L'aveva fatto una volta per farsi vedere dalle ragazze che prendevano il sole in spiaggia in Decimomannu.

Più basso di lui aveva volato un suo amico, che aveva toccato la superficie con l'elica di un motore.

Aveva dovuto fare un ammaraggio di emergenza, ma lo fece così bene che, se i superiori gli diedero un mese di consegna, il Comandante della Squadriglia l'aveva voluto con sé perché aveva dimostrato di saper cadere.

Lui no, non perdeva il suo aereo. Mai.

Non l'avrebbe perso neanche stavolta.

«Mi dà la posizione di November Kilo 6 Papa?» – Chiese al motorista.

«Mi dà la posizione di November Kilo 6 Papa?» – Chiese al motorista.

Lui lo guardò interrogativo.

«La chieda via radio.»

«Ah, ecco.»

Prese la radiolina che gli avevano dato.

«Qui 108...»

«Qui 108. November Kilo 6 Papa, mi senti?»

«Mi senti?»

Stava per ripetere, ma Lui lo fermò.

«Ci hanno sentito, aspetti che il comandante gli dia ordine di rispondere.»

Dopo un po' la radio gracchiò.

«Qui Notredame. Cosa vuole il 108 da NK6P?»

«La sua posizione.»

Passarono 60 secondi, poi giunse la risposta. E il motorista non si fece dare ordini e guardò la carta nautica.

«La stiamo per raggiungere. Al massi-

«La stiamo per raggiungere. Al massi-

mo 3 minuti. – Rispose. – Ma non possiamo atterrare su una portaerei con questo... reparto!»

Non rispose.

La presenza della portaerei Cavour non serviva certamente per atterrarvi, ma bastava che fosse lì.

Quando la vide all'orizzonte, iniziò ad alzare l'aereo. Il pericolo non c'era più. Gli Spagnoli avevano bisogno di tutto fuorché di un combattimento con un aereo d'epoca italiano, al cospetto di una portaerei italiana.

Sicuramente la Cavour non avrebbe alzato in volo gli Harrier, ma la sua presenza era una garanzia contro le concezioni piuttosto labili sul diritto internazionale.

Quando sorvolò la portaerei, batté le ali in segno di saluto. Allora puntò verso nord.

Era come se avesse fatto il punto.

Giannini, per favore mi dà la rotta per Tunisi?»

Intanto aveva comunque già cominciato

la virata.

Giannini scartabellò, prese il goniometro e gli diede la rotta. «110 gradi.»

Dopo due ore arrivarono in posizione.

«Chieda a Notredame il permesso di chiamare il controllo di Tunisi.»

Dopo qualche scambio di messaggi, il motorista cambiò lunghezza d'onda e chiamò in inglese il controllo di Tunisi.

«Vi abbiamo inquadrato, – disse la voce in inglese. – Conoscete l'aeroporto?»

«No, però il pilota l'ha studiato.»

«Allora gli dica di prendere la pista 13. Direzione sud-sudovest.»

Guardò automaticamente l'orologio. Era tarda mattinata, ora della brezza di mare.

«Che diavolo di aereo avete?» – Chiese l'operatore.

«Un quadrimotore a elica.»

«Lo vedo, – rispose la voce. – Ma non ne fanno più quadrimotori a elica...!»

«Lo so.»

E così, al momento dell'atterraggio, pur avendo seguito le istruzioni alla perfe-



La portaerei Cavour



P108B in ispezione

zione, notarono che lungo la pista avevano dislocato gli automezzi dei vigili del fuoco... Bella fiducia. L'atterraggio avvenne senza problemi e un'auto corse all'aereo prima ancora che si fermassero i motori.

Scese un uomo. I due passeggeri aprirono il portello e quello salì a bordo.

«Come sta comandante?» – Gli chiese affabilmente l'uomo, che era italiano, non appena infilata la testa in cabina.

«Bene grazie». – Rispose alzandosi per scendere e sgranchirsi le gambe.

«La nostra idea è di fare il pieno immediatamente e ripartire il più presto possibile, – disse l'uomo. – Sono consigliere d'ambasciata e devo dirle che c'è un certo intreccio di messaggi allarmanti.»

«Lo immaginiamo. – Rispose il comandante. – Non abbiamo fatto dogana... ha ha!»

«Avanti allora. – Indicò il piccolo automezzo appena arrivato per fare rifornimento. – Posso fare il viaggio con voi?»

«Anche lei non vuole fare dogana?»

«Beh, ho il passaporto diplomatico, ma

se mi accettate mi semplificate la vita...»

Tra una cosa e l'altra l'aereo ripartì alle 15.

Nessun problema con le autorità, ma il riuscire a prendere l'autorizzazione al decollo richiese più del previsto.

Ne aveva approfittato per riposare. Era l'ora in cui a casa sua dormiva più facilmente.

Quando si svegliò era fresco come una rosa. In confronto agli altri, che avevano meno della metà dei suoi anni, era decisamente un fenomeno.

Appena giunto in quota, stavolta a 5.000 piedi, il motorista gli diede la nuova rotta.

«0-3-5 per 100 miglia, poi 0-5-5. Quasi nord.»

«Allora ci portiamo a 6.500 piedi.»

Nel frattempo Veniva emesso un notam riguardante operazioni militari nell'area sud ovest sarda, che prevedeva divieto di sorvolo e navigazione marittima, caso volle che l'incaricato alla compilazione fosse il maresciallo capo Ciccillo Ca-

cace, (siciliano con madre sarda) e che dimenticando la norma di utilizzo dell'inglese, produsse il documento utilizzando un misto fra Trapanese/Cagliaritano, in pratica inintelligibile... Torniamo al Piaggio.

L'aereo impiegò un po' a raggiungere la quota voluta, consumando più del previsto e affaticando un po' i motori, che non erano proprio freschi di rodaggio...

Il motorista espresse un po' di preoccupazione, ma quando il diplomatico italiano salì in cabina, entrambi evitarono di mostrare problemi.

«Tutto prosegue come si deve?» – Chiede il nuovo passeggero.

«Siamo un po' più lenti del previsto, ma tra poco entriamo nel cielo italiano.»

«Bene allora. A carburante come stiamo?»

«Non si preoccupi, – disse il pilota, con una battuta che usava in guerra. – A terra si arriva sempre...».

L'uomo si ritirò in carlinga.

«Tra altre due ore arriviamo.»

«Abbiamo abbastanza carburante?» – Domandò di nuovo il diplomatico.

«No.»

Scoppiò il silenzio.

«Non ce la facciamo ad arrivare a Pratica di Mare. – Gli disse indicando la freccia dei serbatoi. – Prenda la radio e faccia sapere a Notre Dame che atterreremo tra un'ora a Decimo, è lì che atterreremo, perché è la prima base raggiungibile di pertinenza italiana.» Era Pasqua ed il cielo sereno.

Era il momento che più amava del volo. Lui, la vista che si adattava, sotto di lui il mondo, sopra il cielo e le stelle.

Gli venne in mente la poesia di Giacomo Leopardi, canto notturno di un pastore errante dell'Asia. Provò un attimo di commozione, poi si riprese.

«Sto invecchiando, disse tra sé e sé».

«Ci aspettano a Decimo. – Disse il consigliere d'ambasciata. – Abbiamo benzina per arrivare fin lì?»

«Non so, ma lì comunque arriviamo...».

Si trovavano fra Tunisia e Sardegna, proprio nella zona interdotta dal notam, il passeggero salito in Tunisia prese delle apparecchiature dal suo bagaglio mettendosi ad armeggiare nella postazione del puntatore collegando le apparecchiature ai cablaggi, stranamente

nuovi, presenti nelle vicinanze.

«Tutto collegato, sbloccate il carico...».

Gli altri passeggeri armeggiarono intorno ai simulacri...

Il P 108 rombava felice a circa 1.600 metri di quota quando si staglia all'orizzonte una sagoma arancione, bianca e blu di un rimorchiatore con rotta sud.

«occorre alleggerirsi del carico, poco carburante...».

In una manciata di secondi ed azionando alcuni pulsanti, il passeggero seduto nella postazione, corregge la rotta puntando verso il rimorchiatore, apre i portelloni e sgancia il carico...

La benzina finì esattamente un minuto prima dell'atterraggio. Le eliche continuavano a girare, per cui solo il motorista, oltre al pilota, si accorse che giravano spinte dall'aria.

Meglio così: evitate scene di panico.

L'aereo atterrò senza problemi esattamente alle 16.04. Aveva avuto la fortuna che c'era un forte vento contrario e l'atterraggio era venuto da manuale.

«Ho sempre riportato l'aereo alla base...».

Subito si fecero attorno i mezzi blindati dell'esercito italiano, a protezione del velivolo.

Qualcuno aprì il portellone e il comandante della Base salì a bordo.

Salutò militarmente il comandante.

«Benvenuto A Decimomannu, comandante. Ho l'ordine di scortarvi fino al P 180 Avant che vi porterà a Pratica di Mare.»

Scesero dal P 108 e si portarono a piedi fino al P 180 Avant.

Un quarto d'ora dopo erano in volo. Ne approfittò e dormì per tutto il tragitto. Si dorme quando si può dormire.

Poco, ma sufficiente: quaranta minuti dopo erano alla base di Pratica di Mare.

Pratica di mare, dove la nostra aeronautica ha una base di 830 ettari. Tenendo conto che un campo da golf 18 buche di ettari ne richiede solo 40, chi l'aveva progettata negli anni Trenta era davvero lungimirante: aveva costruito una delle basi più grandi d'Europa. Ora aveva una pista asfaltata di due km e mezzo, vietata ai voli commerciali. Due pullman color oliva vennero a

prendere i passeggeri in tuta mimetica e li portarono in un capannone.

Lui, Giannini e i tre passeggeri del P 108, tuttavia, non vennero fatti scendere. Scaricati i militari, furono portati nei pressi di un altro capannone.

La sua missione, dal punto di vista operativo, era finita. Scosse la testa e si preparò a scendere. Sbarcato, disse ironicamente ad alta voce: «Si prega di tenere le armi individuali sotto la giacca.»

Nessuno fece domande, sapevano che avrebbero capito tutto presto.

Un ufficiale dell'Aeronautica li accompagnò quasi in fondo, poi vennero fermati.

Ad attenderli, il generale comandante e il suo staff dello Stato Maggiore, compreso il colonnello comandante dell'aeroporto. C'era anche il comandante del genio.

«Avevi ragione, – gli disse quest'ultimo. – è un personaggio unico al mondo.»

«Le do il benvenuto a nome del ministro della Difesa. – Disse il generale.»

E poco dopo, infatti, si aprì una porta ed entrarono degli uomini. riconobbe solo uno di loro, il ministro della Difesa. Il quale gli si fece incontro con un sorriso.

«Comandante, Buona Pasqua!»

«Missione compiuta, signor ministro!» – Gli rispose.

«Il Paese le è immensamente grato...!» – Rispose il ministro.

Gli ufficiali presenti lanciarono il berretto in aria e gridarono tre volte "urrah!". Il Comandante non era mai stato accolto così, neanche al ritorno vittorioso da una missione difficilissima.

Sentì un attimo di commozione salirgli alla gola, ma lo bloccò.

«Sto invecchiando», disse nuovamente tra sé e sé.

Poi andarono tutti al buffet che avevano preparato di fianco evitò con cura lo spumante, ma si lasciò gustare un calice di vino bianco fermo gelato.

Lesse sull'etichetta che si trattava di un Silvaner, un vitigno che cresce in quota.

«Comandante, dobbiamo parlarle. – Gli disse poi un generale che non conosceva. – Può venire di là in sala comando?»

Entrarono praticamente tutti, ma almeno potevano parlare senza dover gridare.

«Vi ricordo l'impegno che vi siete presi quando venne approvata l'operazione. – Disse lo stesso generale che li aveva



Piaggio-P108 in preparazione

fatti entrare. – Le cose sono andate così. Il Comandante è andato a Valencia a prelevare l'aereo in veste di unico pilota capace di provarlo in volo. Aveva bisogno di peso e ha fatto caricare i due "simulacri", che erano lì per caso.»

Delle risatine sfuggirono ai presenti.

«La colpa è stata del comandante, che di sua iniziativa è partito per l'Italia senza fare altre prove. In tutti i casi, nessuna autorità italiana sapeva nulla di tutto questo.»

L'idea era nata dall'ex ministro e a progettargliela era stato un alto ufficiale dei servizi segreti militari, di cui non venne fatto il nome.

Quando era stata prospettata in chiaro l'operazione al comandante, questi aveva accettato di buon cuore, dicendo che anzi avevano aspettato troppo.

Poi venne formulata la versione ufficiale. Il Ministro della Difesa avrebbe dato

l'annuncio al Parlamento, dicendo che tutte le documentazioni regolamentari internazionali erano state emesse e diffuse.

Il P 108 venne smontato e caricato in container per essere consegnato al Museo di Anguillara circa un mese dopo. Venne montato e fece bella figura in coppia con il Gobbo maledetto.

Un mese dopo il ritorno a casa, gli venne consegnata - rigorosamente per posta - un'altra medaglia, la cui motivazione era doverosamente nebulosa.

Poco dopo lo raggiunse una raccomandata. Gli veniva comunicato che il certificato medico era scaduto e che avrebbe potuto volare ancora sì, ma solo con a fianco un secondo pilota.



L'aeroporto di Valencia

BREVE STORIA DELL'ELMETTO ITALIANO



Elmetto moderno



di Virgil
Hilts

Nel 1914, allo scoppio della Prima Guerra mondiale, nessuno degli stati belligeranti, nonostante diversi studi protrattisi negli ultimi anni del secolo precedente, aveva in dotazione copricapo tattici destinati a fornire protezione ai Soldati.

Decaduto insieme alla corazze dei cavalieri medievali, soppiantate dalle innovazioni nel modo di condurre la guerra iniziate già con la battaglia di Crecy del 1346 -nel cui teatro bellico furono introdotte per la prima volta le armi da fuoco- l'elmetto divenne ben presto una tragica quanto urgente necessità.

Nonostante una massiccia introduzione di tutte le tecnologie più recenti introdotte dalla rivoluzione industriale della fine Ottocento, la guerra infatti, superato un primo periodo caratterizzato alla estrema mobilità delle armate, finì per impantanarsi nella trincea, l'incubo peggiore del Soldato.

Al freddo, alla sporcizia, alle malattie, al disagio, si unì ben presto il rischio specifico rappresentato sul nostro fronte dai tristemente noti "cecchini", tira-

tori scelti nemici la cui abilità e precisione fece strage di incauti Soldati che si sporgevano troppo oltre il limite dei trinceramenti.

E nella medesima circostanza nacque - e si radicò nelle abitudini dei fumatori- la tradizione di non utilizzare il fiammifero per accendere più di due sigarette, proprio per non dare al "cecchino" la possibilità di fare fuoco sul terzo Soldato dopo aver puntato e mirato, seguendo la luce della fiammella.

Fra il 1915 ed il 1916 gli eserciti si dedicarono allo studio del problema, realizzando prototipi differenziati nella linea e nelle caratteristiche in base alle tradizioni ed al possibile teatro di impiego di ognuno.

Intendimento comune era quello di rispondere a una serie di requisiti tecnici e costruttivi che ne garantissero la leggerezza e la robustezza.

La costruzione veniva effettuata in leghe d'acciaio e la forma era studiata per consentire una copertura efficace della parte superiore del cranio, delle regioni occipitali e temporali.

Requisito fondamentale era la prerogativa di rimanere ben calzato, l'aerazione e un disegno tale da consentire di deviare il più possibile proiettili e schegge. Precursore assoluto fu la Francia che, dopo gli esperimenti svolti per tutto l'Ottocento, ma soprattutto prendendo in considerazione gli studi dei pittori Georges Scott ed Edouard Detaille effettuati tra il 1912 ed il 1913, che osservavano come la maggior parte delle ferite fosse causata da shrapnels e schegge, mise in produzione nel maggio del 1915 un elmetto semplice ed efficace progettato dal Colonnello Intendente Generale Adrian, dal quale prese il nome.

Di facile produzione -la fabbricazione prendeva il via da un foglio di acciaio del diametro di 33 cm. e dello spessore di 0,7 mm. lavorato a freddo, sul quale venivano inseriti tutti gli elementi che lo componevano, l'"Adrian" pesava da 670 a 750 grammi e costava poco più di 5 Franchi.

Pur non essendo stato sottoposto a test balistici -a differenza di quanto fecero Tedeschi ed Inglesi- l'"Adrian" fu prodotto in 3.600.000 esemplari e, nonostante non offrisse una protezione ottimale, fu adottato anche dal Regio Esercito Italiano.

Per ragioni eminentemente pratiche - facilità di costruzione e approvvigionamento, . Ma soprattutto rapidità nella dotazione, l'Italia infatti acquistò il brevetto e ne dotò immediatamente le sue truppe, apportando unicamente varianti di carattere estetico (come lo stemma di reparto verniciato anziché applicato) rispetto al modello originale.

La Triplice Alleanza invece, grazie agli studi condotti dal medico Friedrich Schwerd, che evidenziarono come la nuca dei Soldati fosse particolarmente esposta, mise in produzione un elmo divenuto caratteristico delle truppe tedesche, che si rivelò di gran lunga il migliore e, con opportuni aggiornamenti, è utilizzato ancor oggi da moltissimi



Elmetto M 33



Elmetto Adrian

eserciti in tutto il mondo.

Britannici prima ed Americani poi si dotarono invece di un caratteristico elmetto a "padella", le cui linee richiamavano quelle di un elmo tradizionale della fanteria inglese medievale.

La versione italiana dell'Adrian tuttavia non ebbe vita particolarmente lunga oltre la Grande Guerra: la spinta nazionalistica del Fascismo, salito al potere nel 1922, si tradusse anche nello studio di un nuovo elmetto per le truppe italiane, che si affrancasse dai modelli "stranieri".

Gli studi diedero quindi origine al modello "M. 31", prototipato e adottato nel 1931, ma la cui vita operativa fu pressochè nulla.

Distribuito in pochissimi esemplari al Regio Esercito, alla Regia Marina e alla M.V.S.N., era verniciato in grigioverde chiaro e composto da una calotta me-

tallica e da un crestino che proteggeva lo sfiatatoio. L'interno era completato da una cuffia in pelle a sacchetto.

Nonostante la scarsa adozione, il M.31 ebbe tuttavia una grande diffusione dal punto di vista divulgativo. Compatto, di linea semplice e armoniosa -e confortevole- fu infatti raffigurato in numerose medaglie e ritratti ufficiali di Re Vittorio Emanuele III e del Duce, così come in manifesti propagandistici e tessere del PNF, anche dopo essere stato soppiantato dal M. 33.

Il suo successore -appunto il modello "M. 33"-, di cui iniziò la produzione appena due anni dopo, differiva dal precedente per alcuni particolari, quali l'abolizione del crestino e il fissaggio della cuffia interna al casco per mezzo di tre ribattini che fungevano anche da sfiatatoio.

Sostituito dalla "padella" inglese dopo

l'8 settembre 1943 per le truppe cobeligeranti, il "M. 33" fu reintrodotta al termine delle ostilità.

La sua linea e la sua confortevolezza ispirarono la produzione di molti altri elmetti, fra i quali quello russo, il danese, lo svedese, il bulgaro e il greco (fra l'altro prodotto proprio in Italia).

E il penultimo elemento adottato dall'Armée de Terre francese, così come dall'Esercito Israeliano, ne richiamavano la conformazione.

Il "M. 33" rimase in servizio fino alla fine del secolo scorso, concludendo una vita operativa lunghissima per essere sostituito da un modernissimo elmetto in kevlar, analogo a quello adottato da moltissimi altri eserciti, che -con la caratteristica forma a "scalino" a protezione della nuca- deriva chiaramente dal "modello 1935" tedesco, a sua volta derivato dallo "Stahlhelm" di Schwerd.



Elmetti Adrian 1915



Elmetto Adrian 1916

I MEZZI DELL'OSPEDALE C.R.I. 68 IN COREA



Ambulanza Dodge WC 54



di Guglielmo Evangelista

Nello scorso numero di RISM, a causa di problemi tecnici dovuti alla contingenza -che ci hanno impedito di lavorare con l'abituale protocollo- non abbiamo pubblicato la tabella esplicativa elaborata dall'Autore a corredo del suo saggio sui mezzi dell'Ospedale C.R.I. n. 68 durante la Guerra di Corea. Rimediamo a questo inconveniente, completando così il suo eccellente lavoro, e corredandolo di alcune immagini che permetteranno di meglio identificare i veicoli dei quali si tratta.



Jeep M 38

N.	Tipo	Cilindrata cmc	HP	Note
3	Jeep Willys M38	2199	60	La costruzione di questo modello iniziò nel luglio 1950 proprio in occasione della guerra di Corea. Nel 1952 fu migliorato con il tipo M38 A1
2	Gipponi Dodge WC 51	3772	92	Veicolo da trasporto leggero a trazione integrale, definito talvolta come il "fratello maggiore" della jeep. Aveva una portata di 750 kg.
5	Dodge WC 54	3772	92	Autoambulanza standard derivata dal precedente WC 51, ma con interasse allungato a 3020 mm.
3	GMC CCKW353	4416	91	Autocarro da trasporto a trazione integrale a tre assi
1	GMC CCK-W352B2	4416	91	Come il precedente, ma a passo corto



di Virgil
Hilts

GLI ANGELI DELLA GUERRA

Gli *Angeli della Guerra* sono le Infermiere Volontarie della Croce Rossa, che in ogni conflitto hanno portato conforto ai sofferenti di ogni fazione, fedeli al loro motto "Ama, conforta, lavora, salva".

E "Gli Angeli della Guerra" è il titolo del primo romanzo di Fabio Fabbricatore, ambientato a Treviso nei giorni del disastroso bombardamento alleato del 7 aprile 1944.

Quel fatto fu un evento devastante che cambiò per sempre il volto della città, rasa al suolo e gravemente colpita nella popolazione, che pianse un numero di morti ancora oggi imprecisato, nonostante le dichiarazioni ufficiali li facciano ammontare ad oltre milleseicento.

In questo tragico evento ognuno dei protagonisti visse ciascuno di quei drammatici momenti temendo che fossero gli ultimi e portando con sé, per tutta la vita, un segno incancellabile.

La guerra mette a dura prova gli uomini, sia che la combattano, sia che - come civili- ne vengano colpiti e si trovino a doverne affrontare le conseguenze.

E per molti di loro, soprattutto mentre attorno era soltanto morte e distruzione, l'apparire di un Milite o di una Infermiera della Croce Rossa si identificava con la visione stessa della salvezza.

Luisa, infermiera volontaria della Croce Rossa Italiana e protagonista del romanzo, si trova a vivere in queste circostanze le vicende dell'ultimo anno della Seconda Guerra mondiale e l'immediato dopoguerra.



La Copertina del volume

La sua avventura inizia proprio con il bombardamento di Treviso, dove presta servizio al posto di soccorso ferroviario della Stazione Centrale, obiettivo principale dell'attacco aereo.

Proprio alla stazione ferroviaria, pochi minuti prima dell'allarme, Luisa conosce Italo, giovane Ufficiale appena giunto in licenza e del quale ben presto si innamora.

Italo tuttavia pochi giorni dopo deve rientrare al fronte: inizia un'attesa travagliata e ricca di colpi di scena. Entrambi infatti vivranno i bombardamenti, l'occupazione tedesca, la guerriglia partigiana ed altre drammatiche vicende che li vedranno coinvolti da protagonisti, rischiando la vita e costretti alla lontananza dalle circostanze, fino al 25 aprile 1945.

Italo verrà gravemente ferito, ma la vicinanza e l'amore di Luisa lo sosterran-

no fino al termine delle loro avventure, che li vede, finalmente insieme, andare verso una vita completamente nuova, lontani dall'orrore vissuto e dallo strascico di odio e di risentimenti che ha portato con sé.

E il futuro riserva loro ancora nuove sfide.

Una storia raccontata da un appassionato di storia, animato da un profondo amore per la propria città e per gli ideali della Croce Rossa, ma soprattutto dal rigore che a suo giudizio deve es-

serci anche in un racconto.

Per rispetto della Storia, di quella *reale*, e di chi ha vissuto le vicende che fanno da scena alla piccola storia di Luisa e Italo.

Ma soprattutto per rendere omaggio al personale sanitario ed a quella Croce Rossa che ancora oggi per molti volontari rappresenta un ideale, ai Soldati d'Italia e all'umanità profonda di un amore capace di superare le difficoltà e la tragedia della guerra.

Fabio Fabbricatore

"Gli Angeli della Guerra"

Prefazione di Monica Dialuce Gambino (Già Ispettrice Nazionale del Corpo Infermiere Volontarie della C.R.I.)

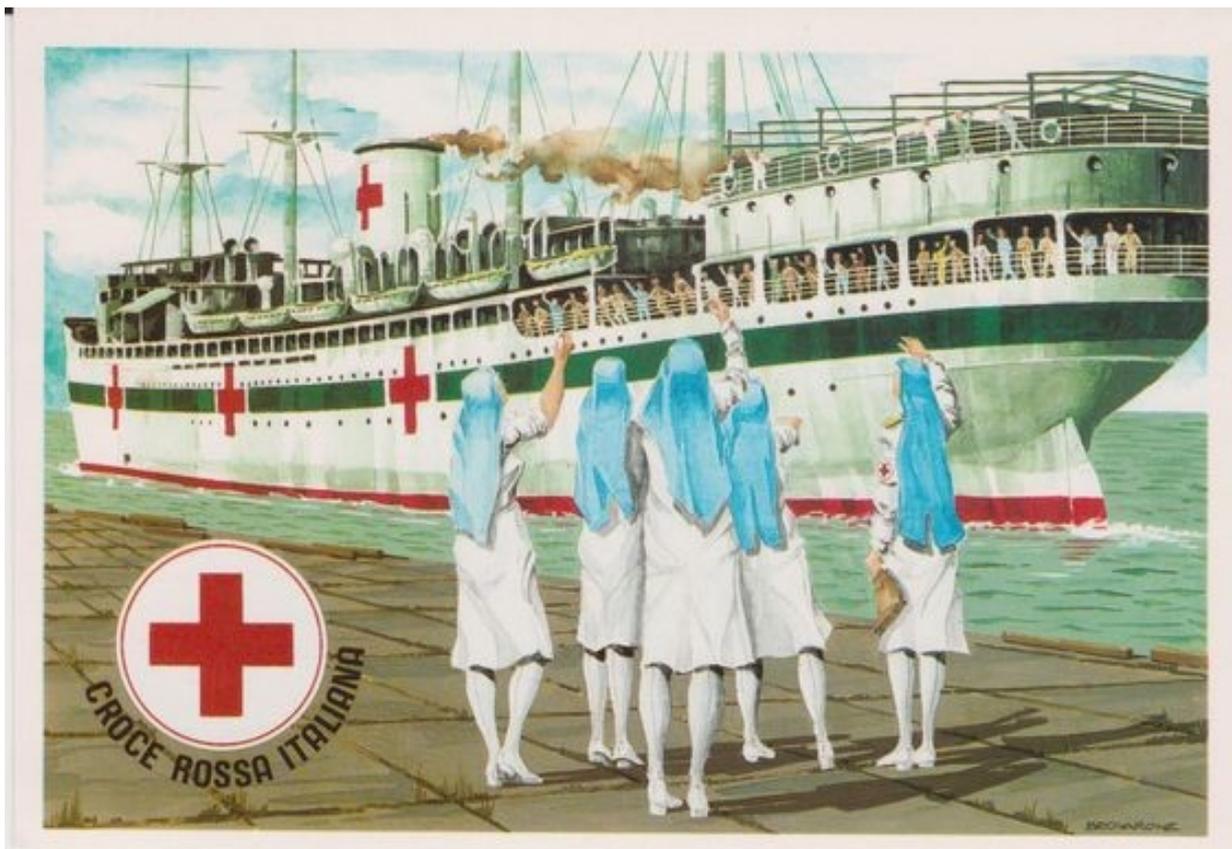
Edizioni RISM, Torino 2020

Pagg. 254

Il volume può essere acquistato inviando una email a edizioni.rism@gmail.com al prezzo di € 17.00 (più spedizione € 3.00, per un totale di € 20.00)



Gli Angeli della Guerra



Siamo su internet:
rivistaitaliansanitamilitare.jimdo.com



RISM

RIVISTA ITALIANA DI SANITA' MILITARE
REDAZIONE
P.ZZA G. GOZZANO, 15 - 10132 TORINO