

LA MORTE DI BALBO

(Estratto da: Franco Pagliano – Aviatori Italiani – Ed. Pocket Longanesi, 1969)

Nel pomeriggio del 28 giugno 1940 gli inglesi erano in vena: avevano cominciato attaccando il campo di Tobruk 2, situato proprio al disopra del ciglione che chiudeva la baia, e giù al porto c'era un po' di effervescenza. Mi trovavo proprio dinanzi all'unico molo che si protendeva per una cinquantina di metri verso sud, per sorvegliare, insieme a due armieri, l'imbarco di materiale aeronautico che avrei poi dovuto scortare a Bardia. L'equipaggio del piccolo mercantile, composto di marittimi non più giovani, seguiva preoccupato l'imbarco degli esplosivi e della benzina e lavorava di mala voglia, evidentemente impaurito dai bombardamenti subiti e dal viaggio con quel carico.

Erano circa le 17.30 quando echeggiarono improvvisi nella baia i colpi di cannone con i quali a Tobruk veniva dato l'allarme aereo: il tempo di alzare gli occhi e già una formazione di nove bimotori da bombardamento tipo *Blenheim*, suddivisa in tre pattuglie molto serrate, irrompeva sulla base a bassa quota, provenendo da nord-est. Gli aerei puntarono ancora una volta su Tobruk 2, dove era dislocato un nostro reparto da caccia, attraversando il campo diagonalmente e sganciando con una serie piuttosto concentrata. Le bombe esplosero ai margini del terreno di atterraggio, dove erano decentrati alcuni aerei e qualche fusto di benzina: si sviluppò un incendio contrassegnato da una colonna di fumo nero. A giudicare da quanto si poteva vedere dal porto, l'attacco non doveva aver fatto molti danni; ma era stato così improvviso che la difesa contraerea della base, colta di sorpresa, non aveva neppure fatto in tempo a sparare sulla prima pattuglia che, proseguendo con la stessa direttrice di attacco, si era allontanata in direzione del sole che era ancora abbastanza alto, data la stagione e l'ora legale; sulle altre due pattuglie qualche colpo era stato sparato, ma senza esito apparente, tanto che le vedemmo virare a sinistra in direzione di El Adem.

Dato che le bombe erano cadute a circa due chilometri di distanza, e su una direttrice che per noi non presentava pericoli, né io né gli armieri ci eravamo mossi. Mi preoccupava però la possibilità che la prima pattuglia avesse ancora qualche bomba a bordo e che tornasse indietro per sganciarla sulle navi; dissi quindi agli avieri di tenersi pronti a mettersi al riparo nel caso in cui gli aerei fossero ritornati sul porto, tanto più che avevamo davanti l'esplosivo e il carburante che stavamo caricando. Non trascurammo di sorvegliare il cielo nell'intento di non farci cogliere di sorpresa, ma la nostra attenzione era attratta dal divampare dell'incendio; il passaggio veloce di alcune auto-ambulanze dimostrava che il bombardamento aveva fatto qualche vittima. Anche senza parlarne, avvertivamo quel senso di dispetto e di umiliazione che si prova sempre quando l'avversario riesce ad infliggerci impunemente un colpo.

Ci scosse un rombo di motori proveniente proprio dalla direzione verso la quale la prima pattuglia si era allontanata e subito avvistammo ad occidente due apparecchi, bassi come gli inglesi, vicini, in ala sinistra; anche se contro sole individuavamo le sagome in maniera confusa, eravamo convinti che si trattasse proprio di due dei tre *Blenheim* della prima pattuglia, tornati per un secondo passaggio. Un'imprecazione dedicata al sole, un ordine ai due armieri perché si appiattissero a terra e la strana reazione di uno che, per vincere la paura, gridò forte: « Cornuti! » L'altro taceva, un po' pallido.

Gli apparecchi puntarono ancora sul campo e noi, che con quella direttrice non correavamo alcun pericolo, ci rialzammo con un respiro di sollievo. Avevamo gli occhi ancora un po' abbagliati per lo sforzo di stare aperti contro sole, ma questo ormai non ci disturbava più perché gli apparecchi si erano spostati. Fu allora che udii uno degli armieri gridare concitatamente:

« Ma quelli son nostri! »

« Non dir fesserie! »

« Ma sì, sono nostri, sono 79! »

Un'a mitragliatrice aprì il fuoco con una raffica breve. Lo dicevo io! Era impossibile che sparassero se erano nostri! Eravamo noi che vedevamo male, perché ancora abbagliati dal

sole. La gente ai pezzi contraerei aveva invece lenti affumicate, aveva binocoli anche... Infatti ormai sparavano tutti: da terra, dall'incrociatore *San Giorgio*, dai sommergibili, dalle navi; un vero inferno si scatenò intorno ai due aeroplani; uno virò a sinistra e si buttò basso sulla baia, puntando a nord. L'altro venne colpito subito; una fiamma gli si accese sotto l'ala destra, si sviluppò, si propagò rapidamente alla fusoliera: vedemmo l'apparecchio inclinarsi a sinistra, impennarsi, scivolare d'ala e precipitare poi sull'orlo del ciglione, esplodendo a contatto con il suolo. Convinti ormai che si trattasse d'un aereo avversario, ne seguimmo la caduta gridando con eccitata esultanza. Ma il grido ci morì in gola quando l'altro aereo, attraversata la baia, passò a poche centinaia di metri da noi: si trattava veramente di un S. 79. Su quello abbattuto, come apprendemmo più tardi, c'era il Maresciallo dell'Aria Italo Balbo.

* * *

Il giorno successivo, veniva diramato dal Quartier Generale delle Forze Armate un bollettino straordinario che diceva: « Il giorno 28, volando sul cielo di Tobruk, 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 s'inclinano in segno di omaggio e di alto onore alla memoria di Italo Balbo, volontario alpino della guerra mondiale, Quadrumviro della Rivoluzione, trasvolatore dell'Oceano, Maresciallo dell'Aria, caduto al posto di combattimento ».

Fin da allora quel comunicato destò qualche perplessità, sia perché non si capiva bene per quali cause l'apparecchio di Balbo fosse precipitato, sia perché si sapeva che il Maresciallo era contrario alla nostra entrata in guerra. Non si trattava di cosa nota soltanto agli intimi, perché, col temperamento che aveva, Balbo non era capace di nascondere i suoi sentimenti. Ai primi di giugno, durante una manifestazione al teatro Miramare di Tripoli, avendo udito inneggiare alla guerra, era saltato sul palco ed aveva detto col suo modo impetuoso ai camerati che gridavano di più: « Vi vedo molto baldanzosi; spero che lo sarete anche durante la guerra. In caso contrario, vi prenderò a calci nel sedere, ti finito il tempo *dell'armiamocj e partite*. Tutti dovranno sopportare le durezza della guerra ».

Le sue preoccupazioni per la nostra impreparazione militare e la sua avversione al Patto d'Acciaio, manifestate apertamente in diverse occasioni, non lo portarono però a mancare ai suoi doveri una volta che il Patto fu sottoscritto. Aveva tentato sino all'ultimo di dissuadere Mussolini dall'entrare in guerra; ma, dal momento che non vi era riuscito, era d'avviso che ci si dovesse battere con il massimo impegno. Nei primi giorni lo si vide spesso nei settori più avanzati; il 21 giugno si era recato in volo a Bir el Gobi ed aveva partecipato personalmente al ricupero di una delle autoblindo inglesi immobilizzate dagli aerei d'assalto e alla cattura del suo equipaggio.

Anche il giorno in cui venne abbattuto era in volo per raggiungere un reparto attestato in un settore avanzato del fronte. Anzi, il generale Porro, che comandava allora le forze aeree della Libia, sostiene che anche il 28 giugno Balbo aveva intenzione di catturare qualcuna delle autoblindo che scorrazzavano nella zona di Sidi Azeiz. Aveva detto a tutti che andava laggiù per ispezionare le truppe del generale Pescatori, soltanto per evitare che le sue intenzioni trapelassero; ma il vero scopo dell'azione, secondo il comandante della V Squadra aerea, era l'altro.

Su questo punto si deve rilevare che la versione del generale 'Porro, che fu testimone di tutta la vicenda sino al suo tragico epilogo, non concorda con altre testimonianze non meno dirette della sua. La prima è quella del generale Sorrentino che era allora addetto all'ufficio Operazioni del Comando Superiore delle Forze Armate in Africa Settentrionale. Secondo Sorrentino, l'intenzione di Balbo di visitare le truppe della II Divisione Libica, da poco attestate nella zona di Sidi Azeiz, è confermata dal fatto che, nel pomeriggio del 28 giugno, egli incaricò il generale di brigata aerea Silvestri di precederlo in quella località e di avvertire il comandante della divisione, generale Pescatori, di far schierare i suoi uomini nei pressi del campo, per consentirgli di ispezionarli e di rivolgere loro qualche parola di incitamento.

Secondo Sorrentino, Balbo avrebbe anche detto a Silvestri di far preparare sul campo di Tobruk tre aerei da caccia che avrebbero dovuto scortarlo verso il fronte; ma questo particolare della scorta ci è stato riportato in maniera diversa da un altro testimone che, per la parte avuta in quel drammatico giorno, può essere considerato tra i più informati.

Intendiamo riferirci al compianto tenente colonnello pilota Ernesto Romagna-Manoja che in quel periodo, con il grado di tenente, era addetto alla persona del Maresciallo, e che il 28 giugno fu incaricato di precederlo in volo a Sidi Azeiz insieme al generale Silvestri. Stralciamo da una sua lettera un resoconto particolareggiato che si riferisce alla parte che egli ebbe nella vicenda e quindi a quanto lui sapeva per scienza diretta:

« Stando a quanto mi aveva ordinato Balbo stesso a mezzogiorno, avremmo dovuto partire per Sidi Azeiz col suo 5.79 verso le 16. Invece, due ore prima, Frailich venne a svegliarmi nell'albergo di Derna e mi disse: 'Sono state segnalate delle autoblindo inglesi sul campo di Sidi Azeiz. Invece di partire con noi, tu andrai avanti con il *Ghibli*, atterrerai a Tobruk 2, chiederai una scorta di *C.R.42* e andrai a Sidi Azeiz a liberare il campo e ad aspettare l'arrivo del Maresciallo". Fu così che io partii verso le 15.30 avendo a bordo il generale Silvestri. Atterrammo sul Tobruk 2 che aveva i segni di un recente bombardamento inglese: un velivolo bruciava e il campo era cosparso di buche e di spezzoni incendiari. Manco a farlo apposta, i nostri caccia avevano tutte le mitragliatrici intasate di sabbia (c'era stato ghibli fino all'alba). Aspettammo una mezz'oretta e finalmente potemmo decollare seguiti dai tre *42*. Intorno a Sidi Azeiz evoluzionavano effettivamente tre autoblindo ed una, anzi, stava proprio sul campo d'atterraggio a non più di cento metri dal fortino. Al nostro arrivo si allontanarono alquanto, ma non sufficientemente per consentire a me o all'apparecchio di Balbo (che ormai, secondo i miei calcoli, doveva essere in arrivo) di atterrare impunemente. Feci allora alla scorta il cenno di attaccare, ma i velivoli continuavano a girare in quota senza far niente. Convinto che non capissero, feci delle puntate in bianco (ero disarmato) sulle autoblindo ma, anche questa volta, senza successo. Anzi, a un certo punto, i tre *C.R.42* tornarono verso Tobruk e il giorno dopo i piloti mi dissero che così avevano deciso perché le loro mitragliatrici non funzionavano. Allora, temendo che Balbo arrivasse da un momento all'altro e non potesse atterrare, decisi di attaccare da bassa quota le autoblindo... con le bombe a mano. Feci così una serie di puntate a volo radente e, mentre viravo sulle autoblindo dalla sua parte, il mio motorista lanciava alla Balilla le innocue munizioni. Le macchine nemiche si allontanarono effettivamente... (Un passo indietro: mi dimenticavo di dire che, prima che i caccia se ne andassero, io, approfittando di un momento in cui gli automezzi inglesi erano relativamente lontani, atterrai vicino al fortino per avere notizie e che vi lasciai Silvestri che quindi assistette da terra al mio comico attacco.) 'Le macchine nemiche, dunque, si allontanarono, ma sparando in continuazione al mio indirizzo. Così fui colpito da due pallottole al serbatoio ventrale della benzina (una di queste deviò provvidenzialmente sotto il sedile sfiorandomi poi la schiena) e dovetti atterrare tra spruzzi di benzina. In quello stesso istante (ore 17.40) Balbo era abbattuto su Tobruk nelle circostanze che conosci ».

Il vivace racconto di Ernesto Romagna non lascia dubbi circa la questione dei tre aerei di scorta. Balbo aveva disposto il loro intervento per liberare il campo e atterrare, ma non poteva avere per scopo la cattura delle autoblindo in quanto non poteva sapere se i caccia le avrebbero trovate, colpite e immobilizzate. Il fatto che avesse a bordo molte bombe a mano non significa nulla: non era certamente un munizionamento adatto per aerei, ma per un'ispezione sulle linee avanzate, poteva servire; anche Romagna aveva delle bombe a mano sul suo *Ghibli* e le usò, anche se con scarsi risultati.

Né si può attribuire alcun particolare significato al numero e al rango delle persone che Balbo aveva portato con sé in quell'occasione. Sul suo aereo, oltre al solito equipaggio, che era composto dal maggiore pilota Frailich, dal capitano motorista Capannini e dal maresciallo marconista Berti, avevano preso posto il giornalista Nello Quilici e, in un primo tempo, anche il generale Tellera, capo di stato maggiore di Superlibia e il tenente colonnello Sorrentino. Poi gli ultimi due erano passati sull'aereo del generale Porro, perché Balbo aveva voluto con sé anche il cognato, tenente pilota Cino Florio, e il nipote tenente degli alpini, Lino Balbo, entrambi richiamati all'inizio della guerra e destinati in Libia. All'ultimo momento, quando già i motori erano stati avviati, il Maresciallo aveva fatto salire a bordo altri due vecchi amici ferraresi che da tempo prestavano servizio in colonia alle sue dipendenze: il generale Caretti, federale di Tripoli, e il maggiore Brunelli.

Può apparire strano che, proprio per quel volo, Balbo abbia voluto radunare intorno a sé le persone che gli erano più care; ma si tratta di una stranezza soltanto apparente, suggerita a *posteriori* dalla tragica conclusione del volo che, per sé, non era più rischioso di tanti altri.

E' indubbio che a Balbo, sempre pronto a pagare di persona, piaceva dimostrare, come

aveva detto meno di un mese prima, che i tempi *del'armiamoci e partite* erano finiti. Era quindi naturale che, dovendo raggiungere una posizione più esposta, egli invitasse anche i suoi intimi ad accompagnarlo e che estendesse l'invito anche ai generali Porro, Perino, Tellera, e al tenente colon nello Sorrentino che lo seguirono su un altro S.79 pilotato dal capitano Leardi, aiutante di volo del comandante la V Squadra.

I due aerei partirono dal Fetejat, il vecchio campo di Derna, alle 17. Dopo venti minuti sorvolarono a settecento metri di quota il posto di avvistamento di Ain el Gazala che dipendeva da Marina Tobruk, senza effettuare il prescritto giro di riconoscimento a trecento metri, ti opportuno precisare che, in quei primi giorni di guerra, c'era parecchia confusione e che le norme di riconoscimento non erano conosciute né applicate da tutti.

Dato che la partenza di due aerei e la loro destinazione erano state regolarmente segnalate dall'aeroporto di Derna a quello di Tobruk 2, Balbo e i suoi compagni di volo ritennero sufficiente sorvolare il posto di avvistamento. Si accertò in seguito che l'aeroporto di Tobruk 2 non era riuscito a comunicare i dati del volo a Marina Tobruk perché, durante l'allarme provocato dal bombardamento inglese, il centralino del Comando Piazza era rimasto senza personale. Sorvolata Ain el Gazala, d'ai due aerei fu possibile assistere in lontananza all'attacco dei *Blenheim* sul campo di Tobruk. Porro si accostò all'altro velivolo segnalando ripetutamente a gesti di accostate verso sud, per evitare di trovarsi tra due fuochi. Ma Balbo aveva probabilmente deciso di atterrare perché continuò a dirigere sul campo, diminuendo di quota. Quando i due trimotori raggiunsero la baia furono accolti a cannonate. Il resto è noto.

Era inevitabile che, data la personalità del protagonista. e la drammaticità della sua fine, gente poco seria o poco informata imbastisse sull'incidente il solito romanzo giallo. In Italia non si resiste alla tentazione di romanzare tanto le coincidenze quanto la disorganizzazione e la confusione. La verità è che l'incidente fu dovuto all'orgasmo provocato dal bombardamento inglese, al fatto che i nostri apparecchi erano arrivati dalla parte verso cui s'era allontanata la prima pattuglia avversaria, dalla posizione del sole e dal precario addestramento all'individuazione degli apparecchi da parte degli artiglieri.

Il voler attribuire tutto al mancato rispetto delle norme di riconoscimento è puerile perché gli aerei non fecero il giro, ma passarono sul posto di avvistamento ad una quota di settecento metri che, in normali condizioni di visibilità, consente l'individuazione di qualsiasi aereo. D'altra parte il mancato addestramento e l'orgasmo sono ampiamente confermati dall'intenso tiro che accolse l'S.79 del generale Porro quando, dopo aver attraversato tutta la baia a volo rasente, egli tornò indietro per tentare di atterrare.

Al crepuscolo, quando fu possibile avvicinarsi al relitto dell'aereo, ben poco rimaneva dei suoi occupanti, tutti morti sul colpo nella caduta e bruciati poi nel grande rogo. Il ricupero dei loro resti avvenne durante la notte e il difficile compito dell'individuazione fu affidato l'indomani al tenente Romagna. Egli ci ha raccontato che il riconoscimento dell'a salma di Balbo fu facilitato dai 'rinvenimento di un portasigarette d'oro che portava incise nel l'interno queste parole: "*Italo from Philip – Jan. 1940*". Era un dono che Philip Sassoon, sottosegretario dell'aeronautica inglese, aveva inviato a Balbo, in segno di amicizia, all'inizio dell'anno.