

UNA MUTILA PAGINA DI GUERRA DI MIO PADRE

FERRUCCIO PASTORETTO

di

Piero Pastoretto



Ferruccio Pastoretto, da poco promosso sergente, nella sua prima uniforme da sottufficiale in una foto scattata in studio, recante sul retro una dedica alla fidanzata Rita Gillardi, sua futura moglie. La foto non porta data, ma è presumibile risalga al 1942, in un periodo però posteriore alla battaglia di Mezzo agosto, quando era ancora Secondo Capo nocchiere.

La guerra comoda¹

Non meraviglia che esistano miriadi di diari di guerra di umili soldati, sottufficiali e perfino ufficiali sino ai più alti gradi, in rapporto a così poche memorie scritte da marinai. La guerra è sì guerra per ogni combattente, sed est etiam modus et modus bellandi. La guerra vissuta in marina, e in parte anche quella dei piloti dell'aeronautica, in un certo senso è privilegiata rispetto alla guerra della fanteria².

L'equipaggio di una nave anche di piccole dimensioni è regolato da una vita scandita al minuto con una rassicurante precisione. Ogni marinaio sa esattamente quanto durerà la sua guardia, a che ora pranzerà e cenerà, quanto a lungo potrà riposarsi nella sua cuccetta e quanto tempo potrà dedicare alla toeletta personale o alla ricreazione.

¹ La somiglianza del titolo alla *Sitzkrieg* coniata dai tedeschi è puramente formale.

² Chi ha potuto vedere la pellicola "La caduta delle aquile" avrà l'immediatezza del concetto che vado esprimendo. La prima scena del film mostra l'attore principale, George Peppard, immerso nel fango e nel sangue di una lurida trincea tedesca nel corso di un attacco nemico, che dalla sua postazione osserva alto nel cielo azzurro, ronzante e indifferente all'orrore della mischia in atto, un biplano con la croce prussiana. Dopo questa scena, si vede l'ufficiale uscire dalla scuola piloti.

Terminato il proprio turno, ammesso che questo sia in coperta, e per quanto possano essere state inclementi le condizioni meteo durante le ore di guardia, il marinaio innanzitutto è ben riparato dagli elementi essendo dotato, a differenza del fante, di un vestiario adeguato al clima, pensato appositamente e generalmente di buona qualità; e poi sa che invariabilmente lo attendono abiti asciutti, un ambiente confortevole e un pasto sostanzioso e caldo. Se infortunato o ferito l'infermeria e il medico di bordo sono a immediata portata di mano, e la proverbiale pulizia della nave e dei suoi locali, chiedo fisso di tutti i comandanti fin dall'epoca dei vascelli a vela³, benché gli costi molta fatica a mantenerla, gli garantisce una vita salutare e igienica.

Le battaglie sul mare sono poi in genere molto più brevi di quelle terrestri e lo stress che le precede e le segue è di conseguenza più sopportabile per l'equipaggio⁴.

Nulla ha a che vedere dunque, in guerra, la vita del marinaio con la vita del fante, dell'artigliere, del geniere, del carrista o dell'alpino; per i quali si avvicendano eterne marce defatiganti, notti all'addiaccio spesso senza nemmeno una tenda sotto cui ripararsi, rassegnata sopportazione di climi gelidi o torridi, nessuna possibilità di ripararsi dalla pioggia o dal sole, uniformi inadeguate, vitto, quando arriva, mediocre o insufficiente, sporcizia diffusa soprattutto nelle postazioni difensive, spesso piattole e pidocchi su tutto il corpo.

Non molto dissimili da quelle delle guerre del XX secolo erano le condizioni dei legionari romani, salvo che invariabilmente la notte dormivano in tende da otto posti in un confortevole e sicuro accampamento.

³ Dalla mia non breve esperienza di vita passata sin da bambino accanto, o nelle basi della Marina Militare, non ho mai incontrato un comandante che non fosse ossessionato dall'aspetto della sua nave, dalla continua necessità di una nuova mano di pittura e di una minuziosa manutenzione dello scafo, dalla immacolata nettezza dei ponti, dalla brillantezza degli ottoni, dall'ordine assoluto dei locali e degli attrezzi, dall'immagine formale dei propri marinai sia durante il servizio, sia in libera uscita.

⁴ Quanto all'orrore in sé della battaglia, invece, è possibile che quelle navali siano ancora più atroci e brutali di quelle terrestri: sul ponte o nelle viscere di una nave, quando essa è inquadrata dalle salve dei cannoni nemici, non hai la possibilità di cercare riparo in una buca, e a nulla vale gettarti a terra come un fante.

Signori, vi presento mio padre Ferruccio

Mio padre raccontava volentieri le sue memorie di guerra, - era un eccellente narratore, in possesso del segreto di non annoiare i presenti - ma mai in tono drammatico o pedante, bensì con un eterno sorriso socratico sulle labbra⁵.

'Scafato', come si dice in marina, cioè disincantato, smaliziato e impertinente verso qualsiasi autorità⁶ e qualsiasi retorica come tutti i marinai, narrava le sue esperienze anche più drammatiche con piacevole ironia e umorismo; come se la guerra, in fondo, non dovesse essere presa poi troppo sul serio⁷. Ritengo anzi che egli scegliesse di proposito, oppure gli fossero rimasti impressi nella memoria, proprio gli episodi più paradossali, e maggiormente suscettibili di strappare ilarità con una battuta, smorzando qualsiasi pathos.

Così, qualunque fatto bellico, anche il più drammatico o tragico avesse scelto di narrare a me, a mio figlio, o a un'allegra brigata di commensali, si risolveva invariabilmente in un episodio stralunato, surreale o dissacrante, in maniera che il racconto non scadeva mai in quel tono grave e severo che Aristofane tanto scherniva negli immusoniti reduci delle Termopili. Ma nello sfondo del racconto, stemperato nel faceto con cui condivideva tutto l'episodio, rimaneva pur sempre l'insegnamento etico, in lui naturale come il saper fare una gassa: la totale obbedienza, il raro disprezzo del pericolo, l'onestà esemplare, l'orgoglio di essere e di sentirsi italiano, la fedeltà di un Marinaio d'Italia giurata una volta per tutte al Re, alla Patria e alla Bandiera.

Dicevo che la chiave ironica ma non istrionica, il *nauticus acetus*⁸, insomma, il fanciullesco, scanzonato e intelligente⁹ spirito di mio padre conquistavano l'uditorio e ne intrattenevano l'attenzione, fornendo contemporaneamente esempi morali¹⁰ del tutto non voluti, ma comunque nettamente percepiti da chiunque ascoltasse.

Sarà forse opportuno fornire alcuni esempi.

Inizierò dall'episodio del Proteus. Il 10 dicembre 1940 la Regia Torpediniera *Antares*¹¹ costrinse ad affiorare, speronò e colò a picco il smg. Greco *Proteus* che

5 Socratico, sì, perché come un moderno Socrate (o almeno il Socrate platonico) egli dissimulava le circostanze più cruente e suscettibili di orrore attraverso il sorriso ironico suscitato dagli aneddoti più candidi e innocenti. Ovviamente quanto precede è soltanto un giudizio personale: mio padre da buon marinaio non sapeva nulla di filosofia né tanto meno della εἰρωνεία socratica alla quale accosto i suoi discorsi.

6 Quando ad esempio gli capitava di parlare dei chilometrici discorsi di Hitler trasmessi dalla radio, li commentava pressappoco con questa osservazione "ma non respirava mai quello?".

7 Su un unico sentimento mio padre non ironizzava mai: il patriottismo. Avvicino perciò la figura di mio padre più a Socrate che a Totò.

8 Mi perdonino i classicisti e i colleghi di Latino e Greco.

9 Perché ci vuole intelligenza a far spuntare il comico dal tragico della guerra.

10 Esempi morali ai quali, tanto io quanto mio figlio, anche lui volontario come il nonno, ma nell'Esercito, ci sentiamo profondamente legati e ci sforziamo di applicare in ogni istante della nostra vita.

11 Varato nel 1936, l'*Antares* faceva parte, insieme all'*Aldebaran*, *Altair* e *Andromeda*, della classe *Spica* o *Costellazioni*, sottoclasse *Perseo*, ed era inquadrato, insieme alle sue gemelle, nella XII Squadriglia Torpediniere. Mio padre vi era imbarcato fin dal varo dell'unità. Caratteristiche tecniche:

dislocamento 630 t;
stazza lorda 901 tsl;
lunghezza 80,3 m;
larghezza 8,2;
pescaggio 3 m;
equipaggio: 6 ufficiali, 110 marinai e sottufficiali;
velocità 34 n;

aveva appena silurato il trasporto truppe *Sardegna*. In quell'occasione mio padre, timoniere di manovra, era al timone e diresse la nave sul bersaglio. Fin qui l'episodio di guerra, condito però con la figura del Comandante, il T.V. Nicolini, che, dopo aver dato l'avviso all'equipaggio di tenersi per l'imminente impatto, fu l'unico a dimenticare di reggersi e a spezzarsi un osso; e dunque l'unico ferito a bordo dell'unità.

Anno 1943, mesi di marzo e aprile, mio padre è imbarcato sulla MS (Motosilurante)¹² e sottoposto ai pesantissimi bombardamenti alleati a Biserta¹³. La scena è raccapricciante, ma viene stemperata dall'episodio ameno dell'allarme aereo che suona proprio mentre sta vincendo una grossa posta al poker; e da un altro episodio, pur esso dilettevole, anche se implicitamente soffuso di morte¹⁴, della postazione di una quadrinata tedesca. Appena messa in funzione sulla sua piazzuola, questa viene subito cancellata dal primo bombardamento. I Tedeschi la rimpiazzano con un'altra, e anche questa viene immediatamente distrutta. Con teutonica perseveranza l'antiaerea si appresta a sostituirla per la terza volta davanti agli occhi dei marinai italiani che cercano di far capire ai camerati che quel luogo porta scalogna. Niente da fare, la mitragliera viene montata e subito distrutta. Solo dopo questa perdita, capiscono che forse avevano ragione i superstiziosi e malmessi marinai italiani e abbandonano i tentativi.

armamento: 3 cannoni da 100/47, 8 mitragliere Breda da 13,2 Mod. 31, 4 tubi lanciasiluri da 450 mm, 2 lanciebombe di profondità, attrezzatura per il trasporto e la posa di 20 mine.

L'*Antares* affondò a Livorno il 28 maggio 1943 in seguito a un bombardamento.

¹² Al timone di questa stessa motosilurante (Comandante T.V. Calvani), il 12 agosto 1942 mio padre aveva contribuito all'affondamento del piroscafo inglese *Glenorchy* e otteneva la MBVM.

Caratteristiche tecniche della Motosilurante tipo *CRDA* (cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone) 60 t, 1ª serie:

dislocamento 63,4 t;

lunghezza 28 m;

larghezza 4,3 m;

pescaggio 1,5 m;

velocità 32,5 n;

equipaggio 19;

armamento: 2 mitragliere Breda da 20/65 Mod. 35, 2 mitragliere da 6,5/80, 2 lanciasiluri prodieri da 533, 2 tramogge scaricabombe antisom.

La MS 31, con diversi nominativi, è rimasta in servizio nella Marina Militare sino al 1975.

¹³ Voglio qui ricordare, a proposito della piazzaforte di Biserta, la figura dell'Ammiraglio di Divisione Bianchi, responsabile dalla fine del 1942 del Comando Marina di quella città. Appena in carica, dette disposizione che i rifugi antiaerei fossero a disposizione dei soli civili francesi e tunisini, e che non potessero ospitare nessun militare italiano o tedesco. Questi erano infatti dei soldati, mentre primo dovere di un Comandante è preoccuparsi di salvare le vite dei civili. Un episodio da annoverare tra i più onorevoli della guerra.

¹⁴ La morte non celebra mai tanti trionfi, ad eccezione forse che nelle pandemie, quanti ne celebra durante le guerre.



La foto risale al dopoguerra e sembra scattata a Livorno tra il 1947 e il 1948, nel periodo dell'imbarco del Nostromo Ferruccio Pastoretto su un'unità per il dragaggio del Tirreno settentrionale. La particolarità dell'immagine consiste nei berretti: quello di mio padre, a destra della foto, porta ancora il vecchio fregio della Marina con la corona sabauda, mentre i due Capi alla sua destra portano già il fregio con la corona turrata della Marina Militare della Repubblica. La camicia indossata da mio padre e dal personaggio al suo fianco proviene chiaramente da materiale americano. Si noteranno anche i poco marziali sandali che porta ai piedi

Mio padre non parlava sempre di guerra, così come non scriveva regolarmente. Tuttavia, dopo che fu collocato in ausiliaria, cominciò anche a scrivere. Nonostante la sua formazione eminentemente marinaresca, egli possedeva infatti una naturale predisposizione alla narrativa umoristica agile e gradevole tanto quanto i suoi racconti di guerra. Una predisposizione che, tra l'altro, mi picco di aver ereditato da lui.

Per puro diletto personale ha dattiloscritto tre volumetti nello stile di Giovannino Guareschi, autore che apprezzava moltissimo. Come le storie di Guareschi, anche i suoi racconti sono ambientati in un piccolo paese rurale del Nord. A dire il vero, mio padre era nato e cresciuto a Torino; tuttavia la sua famiglia (quindi anche la mia) era originaria del Vercellese e, dal modo con cui mi parlava del paese dei propri genitori, Cavaglià, intuisco che doveva essere parecchio affezionato a quei luoghi e alla vita semplice che vi si conduceva.



Ferruccio Pastoretto in uniforme di Sergente accanto alla fidanzata. Si sarebbero sposati nel 1946.

Ma non è certo della vena narrativa di mio padre che intendo parlare. Devo dire invece che non ebbe mai intenzione di mettere per iscritto le sue memorie di guerra, tranne un episodio, interrotto, che ho ritrovato fra le sue carte e che pubblico alla fine della mia prefazione.

Ignoro per quale ragione il racconto si interrompa bruscamente e ho ricercato inutilmente la minuta. Posso solo supporre, poiché mio padre non era certo un uomo incostante che non portava a termine quanto aveva iniziato, che la sua narrazione sia stata interrotta dall'avvenuta morte.

Allo stesso tempo mi sfugge la ragione per cui abbia cominciato a narrare quello specifico episodio di guerra e non altri. Episodio del quale naturalmente conosco la fine, che aggiungerò però soltanto dopo che chi legge avrà scorso lo scritto.

Qui, per non tediare ulteriormente il lettore con un'inutile esegesi della pagina di guerra paterna, aggiungo soltanto che è ambientata a bordo della Torpediniera *Antares*, nave che lui amava profondamente¹⁵. Il lettore poi noterà per conto proprio come mio padre, nella fluida narrazione piena di discorsi diretti, si preoccupi di spiegare i termini del frasario marinaresco che potrebbero risultare ostici al lettore.

Il testo è stato ricopiato con estrema cura, rispettando l'uso delle maiuscole la punteggiatura, i segni diacronici e la fraseologia.

¹⁵ Mia madre mi narrava che, sposo novello, e imbarcato su un dragamine a Livorno, durante una gita in barca, mio padre si avvicinò al relitto poggiato su un fianco e, causandole grande apprensione, con un agile balzo saltò sulla fiancata emergente e si arrampicò come un gatto a bordo per tornare a visitarne i locali.

La carriera in Marina di mio padre

Ferruccio Pastoretto: Torino 1915 – Roma, 1992.

Sedicenne, e contro la volontà del padre, nel 1931 entra volontario nel Corso Nocchieri delle Scuole C.R.E.M. (Corpo Reali Equipaggi Marittimi) di Pola.



La sede del C.R.E.M.

Da allievo svolge un periodo d'imbarco sulla Regia Nave Colombo.



Il Colombo

e successivamente partecipa a una crociera sul Vespucci.



Il Vespucci

Imbarca sul Regio Incrociatore Bari.



Il Bari

1936: imbarca sulla Regia Torpediniera Antares.



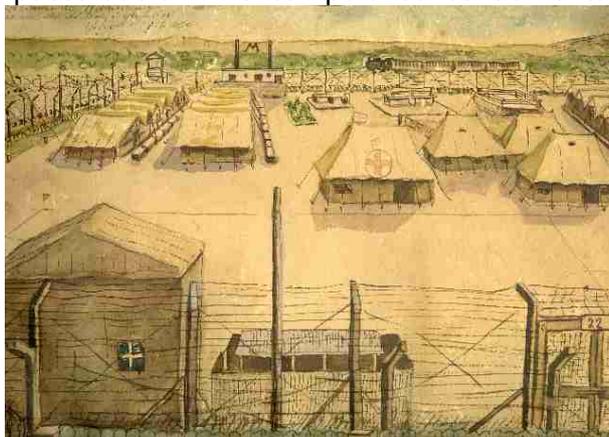
L'Antares

1941: Imbarca sulla MS 31.



La MS 31

Rientrato in Sicilia alla caduta della Tunisia, nel luglio 1943 cade prigioniero degli Inglesi ad Augusta e passa due anni nel campo di concentramento di Qattara in Egitto.



Il campo di Qattara, un inferno per i prigionieri ed una severa punizione per i carcerieri.

Nel 1945 è liberato e rientra in Italia.

1958: ultimo imbarco quale comandante in seconda nella MTF (Moto Trasporto Fari) 1302.

Prosegue la sua carriera di Sottufficiale nella Marina Militare fino al 1965.

Nel 1965 supera il concorso ed entra nel ruolo Ufficiali del C.E.M.M. (ex C.R.E.M., Corpo Equipaggi Militari Marittimi).



L'MTF 1302 a Palermo 12 maggio 1977.

Undici anni dopo è collocato in ausiliaria con il grado di Capitano di Corvetta.



Ferruccio Pastoretto nel 1969 con il grado di Tenente di Vascello C.E.M.M., quando comandava il Centro Remiero delle Forze Armate a Sabaudia. L'istantanea è stata scattata durante una cerimonia ufficiale.

Decorazioni

MBVM, 3 Croci di Guerra, Medaglia mauriziana.



Ferruccio Pastoretto riceve la decorazione della M.B.V.M. Il conferimento dell'onorificenza risale al 16 novembre 1942, ma la cerimonia fu celebrata a Sabaudia (LT), dove svolgeva le mansioni di insegnante di materie nautiche al Collegio per orfani di guerra della Marina "Caracciolo", orientativamente fra il 1952 e il 1953. Le spalline lo qualificano come Capo di Terza Classe.

MOTIVAZIONE DELLA MEDAGLIA DI BRONZO AL VALOR MILITARE PER L'AFFONDAMENTO DEL PIROSCAFO INGLESE GLENORCHY NELLA BATTAGLIA DI MEZZO AGOSTO DEL 1942.

**Pastoretto Ferruccio
2° Nocchiere**

“sul campo”

“Nostromo di motosilurante impegnata in combattimento contro un grosso convoglio fortemente scortato, durante l'attacco culminato con l'affondamento di un grosso piroscampo armato scortato da 5 Ct. coadiuvava arditamente il suo comandante nello svolgimento dell'azione. Rimasta la sua unità in contatto col nemico per circa tre ore, nonostante più volte scoperta ed attaccata, si adoperava, a volte sotto il fuoco nemico, per mantenere integra l'efficienza dell'unità già menomata, fin dall'inizio del combattimento, dalle frequenti avarie al timone. Durante l'attacco all'alba con btg., uniche armi rimaste a bordo, contro un altro piroscampo armato e in due successive azioni di caccia da parte di 2 super Ct. era di valido aiuto al comandante, dimostrando di possedere nel corso di tutte le varie fasi del combattimento elevati qualità militari e assoluta dedizione al dovere”.

(Canale di Sicilia, 13-14 agosto 1942).

(Determinazione del 3 novembre 1942)

(R.D. 16 novembre 1942)

**D.V.M. 49
Ms 31¹⁶**

¹⁶ Mio padre, a proposito della battaglia di Mezzo Agosto, mi narrava come la sua motosilurante si fosse allontanata dal combattimento e avvicinata alla costa tunisina. Narrava anche di essersi immerso più volte, per riparare il timone in avaria, nelle acque inquinate dalla benzina avio uscita dai serbatoi, e di aver dovuto bere ogni volta del latte come unica contromisura all'avvelenamento da piombo che le immersioni gli procuravano.

Lo scritto di mio padre

In uno dei primi giorni del novembre 1940 la R.T. Antares si cullava dolcemente nelle placide acque antistanti il porto di Valona, ed il suo equipaggio, dopo aver vinto quel che potrebbe definirsi un terno al lotto secco fino all'osso, si crogiolava in imbando (allascato, rilassato) al tepore del pallido sole novembrino. La vicenda del terno secco o dell'attuale tredici sisalino, va ricercata nella appartenenza, a quell'epoca, dell'Unità di cui trattasi a Maritrafalba¹⁷ e pertanto impiegata in quel tour de force che era la scorta convogli la quale impegnava navi e uomini 24 ore su 24 tutti i santi giorni che il buon Dio inviava in questa valle di lacrime, festivi compresi. Qui ora si pone di parlare del suo equipaggio perché, cita un vecchio adagio marinaro, è l'equipaggio che fa la barca e non viceversa, e quello in argomento era piuttosto, come suol dirsi, con i fiocchi, generoso, affezionato all'Unità, rotto ad ogni fatica da più periodi di 'Scuola Comando'. A questi valori devesi aggiungere che ogni suo componente vantava non meno di 24 mesi d'imbarco sulla citata Torpediniera, tralasciando i vari periodi di richiamo in voga a quei tempi. È doveroso aggiungere che ogni suo singolo elemento si riteneva, e lo era, un consumato esperto delle sue mansioni di bordo, in modo che tutti si consideravano facenti parte di un equipaggio secondo a nessuno. Poi, per quanto concerneva gli avversari (inglesi, i greci non erano presi in considerazione) erano dell'opinione che, per quanto bravi fossero, potevano al massimo eguagliarli ma non mai superarli, quindi non li temevano.

Tra gli spaparazzati (giacenti) nella piazzola centrale sovrastante l'oosteriggio di macchina ove era sistemato il complesso binato da 20 mm¹⁸, trovavasi anche lo scrivente, personaggio di spicco per quella piccola Unità in quanto appartenente a quella élite di ex sottocapi che vi avevano preso imbarco nel periodo della sua consegna alla Marina Militare ed ora già promossi od in attesa della stessa a Secondo Capo. Gli incarichi di questo 'anziano Antares' erano piuttosto numerosi: Timoniere di manovra, il che in guerra è tutto dire, padrone della seppietta, (motoscafo comandante) e della lancetta quando quest'ultima imbarcava il motore fuoribordo, dirigente del posto di manovra di poppa al 'macchine libere' della plancia, responsabile del fuori bordo e del castello, braccio destro del nostromo ed amministratore dei materiali di consumo del nocchiere ed altri ammennicoli vari.

Impegnati nella cura elioterapica, in quella piazzola, trovavansi oltre al sottoscritto, anche due fochisti indossanti il farsetto bianco, ora grigio sporco e costellato di buchi, calzoni di macchina intrisi di nafta e scarpe sformate trasudanti oli e grassi vari. Il terzo ed ultimo stazionante era rappresentato da un marò sv (servizi vari – sciacchino), tutto lindo e pinto in quanto addetto alla mensa Ufficiali. Quest'ultimo manteneva una certa distanza dai precedenti in quanto si riteneva culturalmente superiore: lui aveva fatto la sesta elementare e della faccenda ne aveva intronate le capocce di tutto l'Orbis nonché dell'Urbis; a tutto ciò va aggiunta la sua sicumera per il delicato e responsabile incarico che lo portava a bazzicare l'aristocrazia di bordo, cioè i Sigg. Ufficiali, il che non era poco.

¹⁷ Comando Marina per il Traffico con l'Albania (N.d.R.).

¹⁸ Se si osserva l'armamento in dotazione all'Antares riportato alla nota 11, si vedrà che non erano comprese le mitragliere da 20 mm. Mio padre però non poteva confondersi, poiché vi era imbarcato dal 1936. Si tratterà dunque di un potenziamento dei pezzi antiaerei/antinave avvenuto successivamente al varo dell'unità, in origine dotata solo di mitragliere da 13,2.

La conversazione del gruppo lasciava piuttosto a desiderare in quanto i parcheggiati erano tutti intenti ad assaporare i tiepidi raggi solari, quando la loro attenzione fu attratta dal decollo, in mezzo ad una nube di polvere, di cinque nostri bombardieri.

“Chissà che faranno quelli?”, chiese distrattamente un fochista.

“Che vuoi che facciano”, intervenne sussiegoso il marò, “Sono bombardieri, ed i bombardieri li hanno fabbricati apposta per bombardare.”

“Beeeh! Come fai a sapere che vanno a bombardare? Te lo hanno detto per fonogramma?”

“Sai com'è, visto che i bombardieri non mandano mai le bombe a mezzo posta, ma sono abituati a recapitarle di persona, ed assodato che noi siamo qua ed i greci là, chiunque con una zucca leggermente razionale dice che quattro e quattro fanno otto, e tra breve ne avremo la conferma perché nel giro di una ventina di minuti saranno di ritorno”, informò con sicumera il marò sv in quanto in mensa aveva appreso che il fronte, per degli aerei, trovavasi quasi a portata di mano.

“Siii! Perché quelli vanno a razzo”, sbottò ironicamente il secondo fochista, al quale incominciava a pesare sul piloro il tono saccente del marò sv.

“Credi che ci mettano il sale sulla coda per farli andare così veloci?”, s'informò il primo fochista.

“Vedete”, ribatté il marò sv, “quelli volano e non vanno a carburo come la mano nera” (personale di macchina).

“Intanto precisiamo”, intervenne il secondo fochista, “la nostra non è una mano nera, ma una mano santa, e non andiamo né ad acetilene né a carbonella, ma con i polverizzatori, e la nostra non è più una macchina alternativa, ma una moderna turbina.” “Lascia perdere”, interruppe l'altro fochista, “che vuoi che ne capisca uno che non distingue un bullone fallito da una bulletta per le scarpe.”

Ma il primo fochista non era del parere in quanto aveva ancora qualcosa da esternare, quindi proseguì:

“E se non fosse per noi che ti portiamo a spasso, visto che in mare non vi sono paracarri, tu saresti costretto a sedere su di uno scoglio in attesa che vi passi una cacavella.”

“Caravella, si dice caravella”, corresse sogghignando il marò sv.

“Sì, quelle di Colombo, ma per te una cacavella che ti sbarchi a Fan Gù è già troppo.”

“Così potresti sempre importare bachi da seta”, suggerì l'altro fochista, “dicono che la seta cinese sia la migliore del mondo.”

“Non è che per caso voi l'abbiate già bazzicato questo Fan Gù”, chiese quel curiosone del marò sv, “perché in tale caso gradirei conoscere se vi hanno soddisfatti o meno”, poi terminò con un “per conto mio preferisco rimanere sullo scoglio a pescare. Questo Fan Gù è troppo lontano per il mio carattere.”

La faccenda andò ancora avanti con qualche picca e ripicca; poi il motivo, in considerazione che v'era in corso una guerra mondiale, che la Cina era piuttosto distante e che occorreva un pozzo di tempo per raggiungerla, fu lasciato cadere e la diatriba tornò sul precedente argomento e proseguì finché il marò, interrompendo bruscamente la disputa, si mise a strillare indicando la baia Ducati:

“Eccoli, eccoli!”

Volgemmo tutti lo sguardo nella direzione indicata ed aguzzando la vista scorgemmo una formazione di tre aerei.

"Porc..., ma quelli sono solo tre", ringhiò un fochista, "non vorrei che ce ne avessero fregati due."

"Aspettiamo un momento", suggerì il marò sv, "può darsi che quelli che mancano si siano attardati per un motivo qualsiasi."

"Sì, per fare la pipì", brontolò mezzo incollerito l'altro fochista, poi, strizzando gli occhi per metterli più a fuoco, tirò un sospiro di sollievo e tutto raggiante muggì:

"Ve ne sono altri dietro."

Ed era vero, perché concentrando tutte le nostre facoltà visive riuscimmo a scorgere ad una certa distanza dalla precedente altre due formazioni di tre aerei ciascuna.

"Che succede", fece il marò sv., "Sono partiti in cinque e tornano in nove."

"Devono aver fatto come la ragazza del paese che non è mio" informò un fochista.

"Che ha fatto la ragazza del paese che non è tuo?" volle conoscere incuriosito l'altro fochista.

"È andata alla fiera di Pinerolo", notiziò il primo, "e tornata a casa comprò (partori) un figliolo."¹⁹

"Che può essere successo?", chiese il marò rivolgendosi a me.

"Io ne so quanto voi, posso solo fare delle congetture."

"E sarebbero?" insistette il marò sv.

"Potrebbe darsi che, per potenziare l'azione, gli aerei decollati da Valona dovessero unirsi a squadriglie provenienti da altri campi, oppure trattarsi di aerei in trasferimento dall'Italia, ovvero che il tutto sia dovuto a un semplice e banale scalo tecnico per rifornimento, o che so io. In ogni caso teniamoli d'occhio."

E per quanto sopra tutti e quattro, lasciata cadere ogni discussione, ci trasformammo in osservatori. Fu così che nell'esercizio della mia nuova mansione rilevai, con una certa apprensione, che mentre la prima squadriglia si abbassava le altre rimanevano in quota, ma il fattore che né dal campo di atterraggio che da altri luoghi a terra nessuno aprisse il fuoco, mi tranquillizzò alquanto.

"Sergente, come mai scendono solo i primi tre?"

"Che vi debbo dire, non lo so. Può darsi che il campo possa ricevere solo tre aerei per volta e che gli altri debbano rimanere in volo in attesa del turno."

Così, per quanto detto, acuimmo la sorveglianza decisi ad appurare l'arcano delle terne aeree, ma il tutto andò a monte quando un fochista, non senza una certa meraviglia, se ne uscì con:

"Guardate, buttano manifestini."

A quel buttano manifestini mi si rizzarono le orecchie; quei manifestini erano un anacronismo, quindi la faccenda cambiava indirizzo. Scrutai con più cura gli aerei e notai sotto gli stessi gruppi di puntini biancheggianti.

"Quelli sono gabbiani", rettificò il marò sv.; se fossero manifestini svolazzerebbero in tutte le direzioni."

19 Il fochista sta citando un detto piemontese che qualificava una ragazza madre o di facili costumi. Anche il fochista quindi, come mio padre che era nato a Torino, doveva essere originario di quella regione.

Contemporaneamente da parte mia rilevavo che i puntini di cui trattasi sembravano allontanarsi gli uni dagli altri come se si sgranassero, e finalmente intuì ciò che stava accadendo: quelli non erano né gabbiani né manifestini, ma grappoli di bombe luccicanti al sole.

“Sono bombe!”, urlai, ed istantaneamente partii a razzo. Percorsi come un fulmine il tratto di passerella che collegava la piazzuola al fumaiolo, (a quei tempi facevo 100 metri in 12”), girai attorno al detto alla stessa velocità, con tre balzi superai la breve scaletta che portava all'aletta di sn., mi precipitai in plancia. Qui, prima facendo perno sul telegrafo di macchina sn., ed una frazione di secondo dopo sulla barra di compensazione della chiesuola, giungevo a tiro del pulsante dei segnali sul quale pestavo in continuazione 'posto di combattimento'.

Quanto vi avevo impiegato? In quei momenti in cui le gambe si muovono da sole vertiginosamente, è difficile stabilire i tempi, ma valuto non oltre i 20”. Alcuni istanti dopo fui sorpreso dal classico 'clac' dell'otturatore del pezzo di prora.

Sembrava impossibile, data la brevità di tempo da che battevo posto di combattimento, che qualcuno fosse già sul posto ed azionasse il cannone.

Qualche secondo ancora e percepivo il caratteristico rumore dei caricatori delle mitragliere da 20 mm che venivano estratti dai loro cofani.

Una manciata di secondi ed un calpestio sulla mia testa mi avvertiva che gli addetti alla D.T. (direzione tiro) avevano raggiunto la loro stazione.

Ancora qualche altro secondo e la voce calma del telemetrista iniziava a scandire le distanze. Fuori, sull'aletta di plancia, il Serg. P.S. (puntatore scelto) brandeggiava velocemente il binocolo della punteria asservita.

Nel frattempo erano giunti in plancia gli addetti, telegrafi di macchina, brogliaccio, segnalatori, tutta gente come il sottoscritto, che essendo l'unità alla fonda, non aveva niente da fare. Il Comandante, in considerazione che la direzione di tiro era compito del 'Tenente' (Com/te in 2^a), s'era limitato ad impartire l'ordine alla macchina di comunicare non appena pronta a muovere.

Dopodiché, preso il binocolo, si mise ad osservare gli aerei che riconobbe per inglesi. Era imperturbabile e sereno, ma sulle sue labbra aleggiava un sorriso che pareva dicesse: “Sembra che ce l'abbiano fatta a sorprenderci gli albionici.”

Adesso, nel fare un riepilogo di tutto quel trambusto, possiamo considerare che in meno di un minuto, forse 50”, L'Antares era pronto ad aprire il fuoco con tutte le sue armi.

Ora si impone, prima di passare alla disavventura che descriveremo, di specificare i motivi che la determinarono. Il fuoco antiaereo dell'Antares non è che fosse granché; non per colpa del personale, che anzi si scervellava in continuazione per migliorarlo con mezzucci e ritrovati casalinghi, ma per tre fondamentali moventi.

1° - Le esercitazioni antiaeree erano sempre state ridotte all'osso. Venivano, come è uso dire, ad ogni morte di papa, ed i papi, anche se tali sono affezionati alla loro pelle e non lasciano questa valle di lacrime tutti i giorni E pertanto era grassa se le suddette avvenivano un paio di volte all'anno. Non ho mai capito la ragione di questa carestia di addestramento: forse la penuria di aerei, difficoltà di telecomunicazioni, insufficienza di collaborazione tra Aeronautica e Marina (bisogna riconoscere che un po' di ruggine era in atto). Tutto ciò però non toglie che si ripercuotesse in modo deleterio sull'efficienza della direzione di tiro ed armamenti dei pezzi.

2° - *L'esercitazione consisteva nell'apparire nel cielo dell'unità che doveva eseguire i tiri di un apparecchio lumaca che portava a guinzaglio (rimorchio) una manica a vento. Questa tartaruga del cielo aveva l'abitudine di mantenere inalterata rotta, quota e velocità. Quindi, una volta stabiliti a mezzo del telemetro i tre dati, e conoscendo la velocità di arrampicata dei proiettili, era un gioco da ragazzi accertare ove il bersaglio si sarebbe trovato in un qualsiasi momento.*

La faccenda cambiava leggermente quando, al posto del flemmatico rimorchiatore, si trovavano moderni e veloci bombardieri, i cui piloti avevano il vizio, non appena si accorgevano che le granate si stavano prendendo una certa confidenza col loro aereo, di variar rotta, quota e velocità, rimettendo in tal modo tutto in discussione.

Così si conclude il dattiloscritto di mio padre, lasciando interrotto il discorso sul terzo motivo dell'inefficienza dei nostri tiri contraerei.

Alcune considerazioni prima di descrivere il finale:

lo scritto rivela la mancanza di una seconda revisione;

i dialoghi sono certamente costruiti ad arte, ma fondati su una conversazione effettivamente avvenuta tra personaggi reali, dei quali mio padre evita di citare il nome; per colorire la narrazione l'autore usa spesso termini del frasario marinaresco curandosi di aggiungere tra parentesi il loro significato comune. Non è possibile stabilire se, dopo una revisione del dattiloscritto, avesse intenzione di mantenerli tali e quali oppure sostituirli con i corrispettivi vocaboli in italiano;

si osserva, nella breve descrizione dell'orgoglioso equipaggio dell'Antares, e nella puntualizzazione sulla rapidità con cui il pezzo da 100 fu messo in batteria e tutto il personale si ritrovò al proprio posto di combattimento, quanto l'equipaggio fosse coeso, addestrato, motivato e soprattutto desideroso di combattere: animo questo che, come ho riscontrato personalmente in numerose pubblicazioni, era comune agli equipaggi della Regia Marina;

Infine, mi piace osservare come anche tra i marinai, i sottocapi e i secondi capi fosse nota la profonda ruggine, tante volte sottolineata nei volumi di storia, che minava i rapporti tra Marina e Aeronautica.

Ecco come si dipana e si conclude la storia secondo quanto rammento dai racconti di mio padre.

Dunque gli aerei inglesi, dopo aver sganciato delle bombe su Valona, si dirigono sulla baia probabilmente per mitragliare e spezzonare le unità alla fonda. Il pezzo da 100/47 è messo in punteria e il primo colpo è incamerato. Tuttavia i colpi dell'antiaerea erano spolettati per deflagrare a una determinata distanza e pitturati sul fondello con un colore diverso per distinguerli tra loro. Già nel novembre del 1940, data dell'episodio, c'era inoltre l'ordine assoluto di risparmiare i proiettili e, come narrava ironico mio padre, di 'sparare contro gli aerei solo a colpo sicuro'.

Dunque il pezzo era pronto ad aprire il fuoco contro il più prossimo degli attaccanti, ma poiché la distanza diminuiva rapidamente, ecco dal telemetro venire la voce (non ricordo naturalmente i colori, ma devo per necessità inventare): "Rosso, rosso rosso!" Da qui la necessità di togliere il primo proiettile destinato alle distanze maggiori, e incamerare il colpo con il fondello spolettato per le distanze minori.

Ma appena compiuta l'operazione, e avvicinosi di più l'aereo, ecco un nuovo ordine: "Giallo, giallo, giallo!". E così una terza volta: "Verde, verde, verde!"

Alla fine l'attaccante superò l'*Antares* senza procurare alcun danno all'unità, ma purtroppo anche senza che il pezzo antiaereo di prua avesse potuto sparare un solo colpo.

A questo punto, narrava mio padre, il sottufficiale capopezzo (il “capo cannò”, come era comunemente chiamato tra i marinai) si tolse il berretto, lo scagliò sul ponte e cominciò a calpestarlo per la rabbia e l'onta di non aver potuto, non dico mettere a segno un colpo, ma neppure fare fuoco – rosso, giallo o verde poco importa – contro il nemico per il semplice motivo che si doveva sparare 'soltanto a colpo sicuro'.

La storia non ha una morale e si concludeva con la macchietta del 'capo cannò' che comicamente ballava bestemmiando sul suo berretto. Essa era fine a se stessa, unicamente un episodio fra i tanti, rimasto impresso nel ricordo di mio padre forse perché compiaciuto per la prontezza di riflessi che in quell'occasione aveva mostrato.

Una morale però è possibile ricavarla: lo spreco inutile di uno splendido personale così altamente addestrato, aggressivo e motivato, per un miserabile e burocratico regolamento di approccio all'obiettivo. Su qualsiasi unità inglese contemporanea, quando un aereo italiano o tedesco puntava su di lei, l'ordine era di far fuoco di sbarramento con tutte le armi a disposizione. In Italia, in una Marina della 'prudenza', del 'risparmio all'osso' dell'ordine assoluto di affrontare il nemico soltanto in condizione di 'totale superiorità' ciò non poteva avvenire. Così La Regia Marina e soprattutto i suoi marinai, uomini semplici come i due fochisti, il Secondo Capo Pastoretto e il marò sv dell'*Antares*, ma al tempo stesso determinati e ansiosi di battersi con gli inglesi, sprecarono tre anni di guerra senza riuscire a cogliere, pur nei numerosissimi episodi di coraggio e di sublime sacrificio, tutti quegli allori cui avrebbero avuto diritto.



Una delle poche foto in borghese di mio padre, risalente al periodo del suo matrimonio.