

Rodolfo BALBO DI VINADIO, nato a Firenze il 26 gennaio 1912.

R. Sono Rodolfo Balbo, nato a Firenze, il 26 gennaio 1912. Cresciuto a Firenze, fino agli anni dell'adolescenza, poi sono andato all'Accademia Navale di Livorno e ho intrapreso la carriera dell'ufficiale di Marina.

D. Quando ha avuto il suo grado?

R. Nel 1932, come guardiamarina. Mi sono subito imbarcato sull'incrociatore da 10000 tonnellate Zara. Poi ho fatto una campagna idrografica abbastanza lunga, di quasi un anno e mezzo, in parte in Egeo (tutte le varie isole, con base a Lero ed ho fatto i rilievi in tutte le isole del Dodecaneso), la seconda parte invece nel Mar Rosso, con base a Massaua, per lavori di rilevamenti dei fondali marini e disegno della costa tra le Dallah di Massaua ed Assab, che era l'ultimo nostro possedimento in Mar Rosso, prima di passare lo stretto ed entrare nell'Oceano Indiano. Ho fatto una lunga esperienza idrografica, ho fatto corsi di tiro e lancio ed ero sempre imbarcato e ho fatto il corso superiore, di nuovo a Livorno. Quando è scoppiata la guerra mi sono subito imbarcato sui cacciatorpedinieri e dai cacciatorpedinieri non mi sono più mosso ed ho fatto tutta la guerra sempre sui caccia.

D. Qual'era la situazione della Marina, allo scoppio del conflitto?

R. La Marina italiana, per non fare un discorso troppo lungo, era abbastanza efficiente. Dico abbastanza, perché noi avevamo delle lacune non indifferenti. Queste lacune riguardavano soprattutto l'eventualità di scontri notturni, nei quali noi non eravamo molto efficaci e anche un'altra lacuna, su cui dovremmo recitare il mea culpa, era di non essere in possesso del radar, che però avevano gli altri. Perché dico che è colpa nostra, in parte? Perché senza volersi attribuire dei meriti e sarebbe sciocco, è stato un ufficiale di Marina italiano che aveva portato avanti degli studi interessantissimi sul radar. Ci aveva lavorato, era anche vicino ad ottenere un successo... Ma perché non è stato un successo, lo studio di questo nostro valente ufficiale delle Armi Navali? Perché noi abbiamo voluto e preteso da questa invenzione, molto di più di quanto questa invenzione poteva dare sul momento. Gli studi, sono cominciati alcuni anni prima della guerra e siamo arrivati alla guerra che noi il radar non ce l'avevamo; continuavamo a fare esperimenti e soprattutto lo volevamo applicare agli strumenti per la direzione di tiro. Noi si voleva, si pretendeva di conoscere gli elementi base: la velocità dell'avversario, la direzione precisa dove si muovevano le navi nemiche. C'era, per la direzione del tiro, una approssimazione molto forte, per cui si era sempre contenti e si considerava sempre questa invenzione come "non a punto". Cosa hanno fatto, gli inglesi e gli americani, che sono notoriamente molto più pragmatici di noi? Loro hanno cominciato a mettere il loro rozzo apparecchio, sulle navi mercantili che facevano le rotte nordiche e che avevano il grossissimo pericolo di imbattersi negli iceberg. Tanto è vero che, questo apparecchio, lo hanno chiamato "Rivelator", ossia rivelatore. Loro hanno detto: ci basta essere messi in allarme che, press'a poco a nord - nord ovest, alla distanza press'a poco di 7 miglia, c'è qualcosa che non va, un ostacolo. Questo qualcosa ti dà già l'allarme e noi riusciamo ad evitare l'ostacolo. Naturalmente, questo uso continuo del "Rivelator", in condizioni molto variabili di visibilità atmosferica, gli ha facilitato l'affinamento dei dati ricavati e quindi sono riusciti a mettere a punto degli apparecchi che gli hanno consentito di ottenere dei successi, purtroppo sulla nostra pelle, perché nella battaglia di Matapan, dove sono andati distrutti diversi incrociatori, tra cui il mio vecchio Zara, è stata resa possibile, in parte, dall'uso intelligente di questo radar. Ci sarebbero da dire tante altre cose: perché per il resto, erano dati forniti dai servizi informazione.

D. La sua unità in che zona era impegnata?

R. Io sono stato impegnato nel fare la scorta ai convogli, praticamente dal principio della guerra. Ho partecipato al primo scontro che c'è stato, a Punta Stilo, che è stato un mese dopo l'inizio. Ero imbarcato sul Pancaldo. Prima ero sul Lampo e ci sono proprio stato un lampo! Ero andato a sostituire qualcuno, poi sono subito sbarcato e mi sono imbarcato sul Pancaldo, che era uno dei cosiddetti "2000", cacciatorpedinieri da 2000 tonnellate, classe Navigatori. Quelli per cui era stato coniato, durante l'epoca del

fascismo, lo slogan - barzelletta: Ponte di Barche. Infatti faceva parte del "ponte di barche" sul quale il trasvolatore dell'Atlantico Italo Balbo, mio omonimo ma non mio parente, aveva volato. Lo avevano accusato di avere fatto un volo non così straordinario: scaglionati lungo il percorso, c'erano ogni tot miglia, queste navi. Si diceva: ha attraversato l'Atlantico, ma su un ponte di barche! Ho preso parte alla battaglia di Punta Stilo, come squadriglia di cacciatorpediniere, addetto ad una flotta navale di incrociatori, con le corazzate ~~Gesare~~ e Cavour. Rientrando in porto ad Augusta, la sera dopo, mentre noi eravamo alla fonda nella rada di Augusta, molto fuori e relativamente lontano dal porto, in attesa che le altre navi della squadriglia ultimassero i rifornimenti, abbiamo visto passare un gruppo di aerei italiani, sulla rotta di sicurezza prevista che ci era stata segnalata, facendo le segnalazioni con il codice di riconoscimento della giornata: ci sono codici che cambiano tutti i giorni. Io, direttore di tiro di questa nave, stavo in coperta col comandante. Immediatamente, in coda a questi sono apparsi altri tre: siamo rimasti un po' interdetti, pensando che c'erano altri dei nostri, che rientravano. Dire questo e vedere in lontananza questi aerei che si abbassavano (facevano i segnali di riconoscimento nostri, perché li avevano visti), abbiamo visto cadere tre grossi pilloloni, dico: «Ma queste sono bombe!» E mi sbagliavo, perché erano siluri. Prima esperienza, perché all'inizio della guerra non si parlava ancora di aero - siluramenti e abbiamo fatto l'esperienza del primo siluro scagliato da un aereo, anziché dalle navi. Due si sono persi, uno ci ha colpito, a prora. Immediatamente, appena ci siamo resi conto di questo, io sono saltato alla mitraglia: la piazza di Augusta, che era una delle più importanti basi nostre, non si era ancora accorta che fossero degli aerei inglesi che compivano questa azione. Perché presentandosi in coda, bassi, la piazza ha cominciato a capire e reagire quando ha visto che siamo stati colpiti. Non era saltata in aria, si era inclinata ed ha cominciato ad affondare lentamente. Dico lentamente, perché avere qualche minuto di tempo è un lusso. Ha cominciato a sparare tutta la contraerea della piazza di Augusta: questo succedeva alle nove di sera, ma nel mese di luglio era ancora chiaro. La nave è affondata, perdite lievi se vogliamo: 16 morti che erano marinai o sottufficiali che si trovavano proprio nel locale dove è arrivato il siluro. Subito dopo mi hanno mandato all'allestimento, a Fiume, della nave appoggio Diana, una nave strana. Perché veniva costruita, a guerra già iniziata, per essere destinata come yacht per Mussolini, per i suoi incontri segreti. Un'idea che poteva venire solo a qualche pazzo: per scimmiettare quello che facevano, nei loro incontri, Churchill o Roosevelt, che si incontravano a volte su navi da guerra. Questa nave, oltretutto, era lussuosissima, con tutti i rivestimenti in legno. Anche il più sprovveduto degli uomini sa che bisogna evitare il più possibile il legno, perché brucia! Questa idea pazza, è durata poco e prima ancora di uscire come yacht per Mussolini, io sono sbarcato e sono andato su un altro cacciatorpediniere, che si chiamava Da Mosto. La Diana è rimasta nei cantieri di Fiume ed è stata trasformata in nave appoggio per le azioni dei mezzi d'assalto. La nave ha avuto il suo giorno di gloria e di morte quando c'è stato il tentativo d'assalto su Malta. Con tutti gli incursori, tra cui il famoso Teseo Tesei, che con il suo collega Toschi ha inventato i maiali del mare. Morto veramente da eroe, consapevole di quello cui andava incontro. Questi incursori sono morti tutti, con il radar, da Malta, li hanno avvistati e quando si sono infilati in quel canale relativamente stretto per accedere alla Valletta, è stato come un tiro al piccione. La nave appoggio è stata anche attaccata, colpita, era questa Diana. Poi ho fatto, più d'un anno intero, la scorta ai convogli e il posamine. Il nostro lavoro era di scortare i convogli a Tobruk, a Bengasi, a Tripoli soprattutto, sulle solite rotte che si chiamavano "rotte della morte", sul Canale di Sicilia, quel gruppetto di scogli affioranti, che è un cimitero di navi, gli scogli di Cherchena, che sono proprio a metà strada fra la Sicilia e Capo Bon, in Tunisia. Ancora adesso lì si vedono pennoni di relitti, ancora incastrati sul fondo. Poi la posa di sbarramenti di mine, un'attività piuttosto intensa. L'ultima missione era per scortare una petroliera, nuovissima per allora, l'Eridio Mantovani, da 10000 tonnellate. Oggi, 10000 tonnellate, fanno ridere: ci sono le petroliere da 200000 tonnellate, ma allora era una delle più grosse. Faceva 15 - 16 nodi all'ora, velocità rispettabilissima, per allora.

Fall