

Attualità

Piloti americani sull'Adriatico

Una traccia conservata nel cimitero di Ravenna

di Andrea Poggiali (*)

Introduzione

Fin dalla Seconda Guerra Mondiale gli Stati Uniti mantengono la supremazia sugli oceani grazie alla loro flotta, nella quale le portaerei ricoprono un ruolo fondamentale.

Circa un secolo fa, durante la Prima Guerra Mondiale, i piloti dell'aviazione di marina americana impararono l'arte del volo presso una minuscola base di idrovoltanti a Porto Corsini, una frazione del Comune di Ravenna. Ebbero dei morti, per incidenti e per malattia: le salme, dapprima sepolte nel cimitero di Ravenna, furono rimpatriate al termine del conflitto. Una traccia, però, è rimasta: una lunetta di marmo recante il nome di un pilota, nella parte seminterrata dell'edificio monumentale del cimitero.

Inizio da questo reperto, tuttora visitabile, per poi descrivere l'esordio come potenza militare di una grande nazione: dedico infine un accenno all'opera della Croce Rossa Americana in Italia ed in particolare ad un suo giovane volontario.

La storia sul marmo

Il livello inferiore dell'edificio monumentale è male illuminato e decisamente poco invitante agli occhi di un turista ⁽¹⁾. Per raggiungere a colpo sicuro quello che stiamo cercando, senza dovere girovagare tra file di loculi fatiscenti, conviene entrare nel cimitero, porsi di fronte all'edificio monumentale, dirigersi verso l'estremità dell'ala sulla nostra destra e scendere per la rampa di imbocco ad una delle gallerie principali: arrivati quasi in fondo alla galleria, a destra, nell'angolo di un'arcata, c'è una lapide inconsueta (vedi Fig. 1).

L'iscrizione è in inglese: "Edward Isley Tinkham – Flight Ensign U.S. Navy – Porto Corsini Station – The

Great World War B. Radnor Pa. Aug. 3.1893 D. Ravenna Mar. 30.1919".

Siamo davanti alla testimonianza di quando incominciò a formarsi l'aviazione di marina americana. Dobbiamo risalire alla Grande Guerra, in una Ravenna che si era trovata drammaticamente in prima linea a causa della sua posizione rivierasca. Qui gli alleati d'oltre oceano trovarono le condizioni ideali per apprendere le tecniche di combattimento aereo sul mare: arrivarono tardi, nella seconda metà del 1918, e si inserirono in un teatro bellico storicamente trascurato, di cui fornisco un inquadramento.



Figura 1 – Particolare della lunetta con il nome di E. I. Tinkham

Fronte di mare

Quando si parla della Grande Guerra si pensa sempre alle trincee del Carso, alle offensive sull'Isonzo ed ai combattimenti nelle Dolomiti. Oltre al fronte di terra c'era però anche un fronte di mare. L'Italia aprì le ostilità contro l'Austria-Ungheria il 24 maggio 1915: le nostre truppe avanzarono verso il confine austriaco con un'indecisione che diede adito a severe critiche, mentre le iniziative programmate dalla nostra flotta mostrarono maggiore dinamismo. La flotta austroun-

⁽¹⁾ Nel N. 1/98 di "Nuova Antigone" c'è un articolo di Bruno Briccolani su di un progetto di recupero dell'edificio monumentale nel cimitero di Ravenna. Il progetto fu portato a termine, ma purtroppo la situazione si è nuovamente deteriorata. È in previsione un secondo intervento, molto oneroso.

garica aveva a sua volta predisposto azioni offensive: nella notte fra il 23 ed il 24 maggio i nostri maggiori centri costieri del Mare Adriatico vennero pesantemente bombardati. Tra i bersagli ci fu anche la base di Porto Corsini, sul litorale ravennate. Era entrata in funzione nel 1906, per il rifornimento di siluranti e sommergibili: in seguito era stata dotata di alcuni tra i primi idrovolanti. Gli hangar ed i depositi di carburante erano situati nel triangolo di terra dietro la confluenza tra il Canale Baiona ed il Canale Corsini ⁽²⁾.

All'alba del 24 maggio 1915 un cacciatorpediniere austriaco imboccò di poppa lo stretto Canale Corsini e lo risalì a macchina indietro per alcune centinaia di metri, cercando di individuare nell'oscurità gli hangar. La nostra base non era stata informata dell'entrata in guerra, per un'interruzione nelle comunicazioni telegrafiche. Gli uomini di guardia, scorgendo il vascello nell'oscurità, ingenuamente chiesero ad alta voce di identificarsi: in cambio riceverono una micidiale scarica di mitraglia. I serventi erano ai loro pezzi e reagirono prontamente: il cacciatorpediniere nemico, tempestato di cannonate, ripará in mare aperto. Nel contempo le batterie costiere ingaggiarono una battaglia di grossi calibri con l'incrociatore austriaco Novara che stazionava al largo con ruolo di copertura, arrecandogli seri danni.

Per la guarnigione di stanza a Porto Corsini iniziò un duro lavoro: dall'altra parte dell'Adriatico c'era la munita base austriaca di Pola, a cui si appoggiavano anche sottomarini tedeschi. I nostri idrovolanti furono costantemente impegnati in attività di ricognizione e spesso anche in missioni di attacco. L'importanza di Porto Corsini crebbe con la sconfitta di Caporetto del 24 ottobre 1917 e la conseguente ritirata sul Piave. La base aeronavale di Grado venne sgombrata in fretta e furia: non c'era sufficiente posto a Venezia per accoglierla, risultò quindi comodo trasferirla nella sede ravennate. Sugli hangar venne affisso il motto della squadriglia di Grado: "Salvat Ubi Lucet". Le cose cambiarono ulteriormente con l'entrata in campo degli Stati Uniti. Il 23 luglio 1918 i nostri aviatori dovettero cedere il posto ad un corpo di spedizione dell'USNRF (United States Naval Reserve Force): lo fecero malvolentieri, d'altronde non si poteva scontentare un simile alleato, evidentemente interessato ad un tirocinio prezioso. I nuovi piloti, che avevano ricevuto un primo addestramento presso la scuola di volo del lago di Bolsena, diventarono quasi immediatamente operativi: il 21 agosto compirono la prima missione su Pola, do-

ve ingaggiarono duelli aerei. In realtà non erano novellini: avevano già difeso i cieli di Francia ⁽³⁾, ma l'impiego degli idrovolanti era differente. I mezzi a disposizione erano pochi e non sempre meccanicamente affidabili e gli ammaraggi nel Canale Corsini costituivano un costante azzardo. Le difficoltà temprarono il nucleo di quella che entro qualche decennio sarebbe diventata l'aviazione di marina più forte del mondo.

Sono state tramandate note di colore sugli americani a Porto Corsini: la base venne da loro soprannominata "Manhattan", mentre i canali Corsini e Baiona diventarono l'Hudson e l'East River. I ravennati presero in simpatia gli ospiti, che nonostante la barriera linguistica erano socievoli. Alcune delle loro abitudini destarono curiosità. Negli altissimi hangar, ad esempio, praticavano uno sport da noi poco conosciuto, la pallavolo: l'origine della prestigiosa tradizione ravennate nel volley risale ad un fenomeno di imitazione nato all'epoca.

Gli aspetti legati al tempo libero non devono fare dimenticare che c'era un conflitto in corso. Gli americani ebbero cinque vittime ⁽⁴⁾: quattro perirono in incidenti di volo, mentre il quinto, Edward Isley Tinkham, morì nel corso dell'epidemia influenzale passata alla storia come "febbre spagnola". La salma venne cremata a Bologna e le ceneri furono tumulate in un loculo del cimitero di Ravenna. I familiari ottennero il rimpatrio delle ceneri, ma il nome dell'aviatore restò scolpito sul marmo della lapide.

L'apporto americano in Italia non si esaurì con le operazioni a Porto Corsini. Il Bollettino di Guerra del 4 novembre 1918, firmato dal generale Armando Diaz, menziona la partecipazione del 332° Reggimento di fanteria americano alla battaglia conclusiva di Vittorio Veneto. Il reggimento in questione ebbe peraltro un impiego di rincalzo, rimanendo schierato in retroguardia ⁽⁵⁾. Per avere il quadro completo dell'aiuto che ci

⁽³⁾ La prima denominazione della squadra di piloti volontari americani impegnati nei cieli di Francia fu "Escadrille Americane", ma dato che gli Stati Uniti erano ancora neutrali si preferì cambiarla in "Escadrille Lafayette", in onore del patriota francese che si schierò con gli Americani durante la guerra di indipendenza dagli Inglesi. Vedi pag.183 de "Salvat Ubi Lucet. La base idrovolanti di Porto Corsini e i suoi uomini 1915-1918", di Mauro Antonellini, Casanova Editore Faenza, maggio 2008.

⁽⁴⁾ In "La Grande Guerra a Porto Corsini", a cura di Claudio Battistini e Pericle Stoppa, Edizioni Capit Ravenna - Collana Minima 2000, sono elencati a pag.37 i seguenti caduti: Samuel L. Goggin, Louis J. Bergen, Thomas L. Murphy, Gorge E. Killeen. In "Salvat Ubi Lucet" manca il nome di Killeen ma in compenso a pag. 127 è citato quello di Edward Isley Tinkham. Per completezza segnalo che a pag.141 de "Con Hemingway e Dos Passos sui campi di battaglia italiani della Grande Guerra", di Giovanni Cecchin, Mursia 1980, viene citata la morte del tenente Coleman De Vitt, abbattuto nel cielo di Vittorio Veneto il 17 ottobre 1918: De Vitt è indicato come in forza alla base di Porto Corsini.

⁽⁵⁾ Il Reggimento ebbe un caduto, non in combattimento ma per febbre spagnola, e quattro feriti, questi ultimi durante i rastrellamenti delle truppe nemiche ormai sbandate. Le poche informazioni da me rintracciate sono riferimenti sparsi in vari libri. Vedi pag.12

⁽²⁾ Il Canale Baiona proviene dall'omonima piallassa, cioè da una tipica formazione valliva ravennate in cui le acque marine si mescolano ad acqua dolce di origine fluviale. Il Canale Corsini collega il porto di Ravenna al mare, con un percorso di alcuni chilometri: in prossimità del suo sbocco in mare, su entrambe le rive, sorse il nucleo abitato di Porto Corsini. Nel 1930 all'agglomerato esistente sulla riva destra venne assegnato il nome di Marina di Ravenna, mentre l'antico toponimo di Porto Corsini fu lasciato al piccolo centro sul lato sinistro.

venne fornito bisogna inoltre ricordare i volontari della Croce Rossa, tra i quali uno in particolare raggiunse la celebrità, per meriti letterari.

“Nick sedeva contro il muro”

La storia personale di Ernest Hemingway ⁽⁶⁾ è emblematica dell'eroismo dei volontari della American Red Cross, la Croce Rossa Americana, che nel 1918 prestarono servizio da noi. Il futuro Premio Nobel della letteratura, allora appena diciannovenne, fu inizialmente distaccato a Schio, a ridosso del Monte Pasubio. Nel settore stava prodigandosi una squadra di autisti americani che era stata letteralmente cacciata dalla Francia: i cugini d'oltralpe si erano stancati di quegli spiriti indipendenti, che non si limitavano a condurre ambulanze ma si permettevano addirittura di criticare la competenza di politici e generali. Giunti in Italia, l'accoglienza non cambiò di molto: anche le nostre autorità prestavano più attenzione ai comportamenti stravaganti in libera uscita che al lavoro svolto. Eppure, quanto ad efficienza, non c'era nulla da eccepire: furono migliaia i feriti messi in salvo dai volontari. Torniamo al giovane Hemingway: arrivato nel pieno della cosiddetta “battaglia del Solstizio” ⁽⁷⁾ che infuriava lungo tutto il fronte, non riuscì a legare con i connazionali ed ottenne di essere trasferito sul Basso Piave, a Fossalta, dove era appena morto il tenente Edward Mc Key ⁽⁸⁾. Hemingway portò avanti le iniziative dello scomparso Mc Key, che aveva cercato di rifocillare i provatissimi soldati delle trincee avanzate mediante la cucina mobile, una specie di stufa su ruote trainata da un mulo. La sperimentazione aveva però evidenziato un ingombro eccessivo. Abbandonata la pretesa di condurre una cucina da campo direttamente

sulla linea di fuoco, Hemingway cominciò ugualmente a recarsi in trincea per distribuire cioccolata e sigarette. Era un'attività molto pericolosa: i proiettili non facevano distinzioni fra combattenti ed ausiliari di sanità. Nella notte tra l'8 ed il 9 luglio Hemingway, che stava facendo il giro notturno degli avamposti sulla riva del Piave, capitò nel mezzo di uno scontro a fuoco, rimanendo crivellato da schegge di granata: si caricò sulle spalle un soldato in fin di vita ma venne straziato da una mitragliatrice mentre si dirigeva verso le retrovie. Dopo mesi di convalescenza riuscì a tornare al fronte, sul massiccio del Monte Grappa, in tempo per assistere all'ultima offensiva.

La breve avventura italiana rimase per Hemingway una fonte di ispirazione negli anni a venire. C'è un pezzo brevissimo che prende spunto dall'esperienza del ferimento ⁽⁹⁾: vi compare il personaggio di Nick, l'alter-ego dell'autore. Due uomini feriti, Nick e Rinaldi, si riparano dietro il muro di una chiesa, in un paese distrutto, per sfuggire alle pallottole di una mitragliatrice. Il sole batte a picco, il caldo è soffocante, ed i due compagni hanno raggiunto il limite della sopportazione umana. La loro disperazione non viene espressa esplicitamente: traspare dallo scarno dialogo.

A Fossalta un cippo, sulla sponda destra del Piave, segna il punto in cui verosimilmente Hemingway fu colpito. Accanto sorge il Battistero-Monumento per la Pace. Lo spettacolo offerto dall'ansa del fiume è stupendo.

(* *Dirigente medico I livello presso Servizio Igiene Pubblica AUSL Ravenna*

de “*Inglese sull'altopiano*”, a cura di Giovanni Cecchin, Collezione Princeton, aprile 1995; pag.140-41 de “*Con Hemingway e Dos Passos sui campi di battaglia italiani della Grande Guerra*”; pag.105 – 11 de “*H.M.T. Transilvania*”, di Franco Rebagliati con Giuliano Moggi, Alzani Editore, ottobre 2009.

⁽⁶⁾ Nato il 21 luglio 1899, morto il 2 luglio 1961. Autore di romanzi entrati nella storia della letteratura, tra i quali “*Il vecchio e il mare*”, che influenzò la sua nomina a Premio Nobel nel 1954.

⁽⁷⁾ La battaglia del Solstizio (definizione che risale a D'Annunzio), scatenata dall'Austria-Ungheria il 15 giugno 1918, doveva mettere definitivamente in ginocchio l'Italia: il nostro esercito riuscì però a resistere sulla linea del Piave e del Monte Grappa. Una sconfitta avrebbe gravemente compromesso anche la conduzione della guerra da parte dei nostri alleati. La ricorrenza della battaglia del Solstizio passa regolarmente sotto silenzio ogni anno: solo poche righe, nelle cronache locali, danno notizia di commemorazioni organizzate da associazioni di ex combattenti.

⁽⁸⁾ Nel Sacro militare di Fagarè (TV) c'è una lapide dedicata a Edward Mc Key. Una targa in bronzo a forma di libro riporta una poesia in suo onore. È in inglese, con il testo italiano a fronte: l'autore è Hemingway. Il titolo è “*Ucciso: Piave – 8 luglio 1918*”. La voluta imprecisione nella data è significativa: Mc Key fu ucciso il 16 giugno ed Hemingway inizialmente (la poesia è del 1921) riportò questa data, scegliendo poi di sostituirla con il giorno del proprio ferimento. Vedi pag.106 de “*Con Hemingway e Dos Passos sui campi di battaglia italiani nella Grande Guerra*”; pag. 74 de “*I musei della Storia. Guida ai musei italiani di Storia militare*”, di Mario Bussoni, Mattioli 1885, marzo 2008.

⁽⁹⁾ Il bozzetto fu pubblicato nella raccolta “*in our time*”, nel 1923. Il titolo era così, a lettere minuscole (a distanza di anni seguì l'edizione con il titolo a lettere maiuscole): una scelta singolare. Altrettanto inconsueta era la copertina, che esibiva un collage di frasi tratte dalla pubblicità e dai giornali: all'epoca non si era abituati ad una simile grafica. La cosa che impressionava di più era comunque lo stile: lo scrittore si presentava con storie senza titolo, di poche righe, ambientate in scenari di guerra e di violenza. Hemingway ripropose quei capolavori anomali in altre raccolte, tra cui “*I 49 racconti*”: li lasciò senza titolo, chiamandoli semplicemente “capitoli” e numerandoli da uno a quattordici. Lo stacco, rispetto ai racconti veri e propri, era accentuato dal differente carattere tipografico (il corsivo) e dal fatto che nell'indice i capitoli non erano neppure citati: il lettore si imbatteva in queste miniature quasi a sorpresa. Quello di Nick e di Rinaldi è il capitolo N.VI: si trova dopo il racconto “*Il grande lottatore*”.