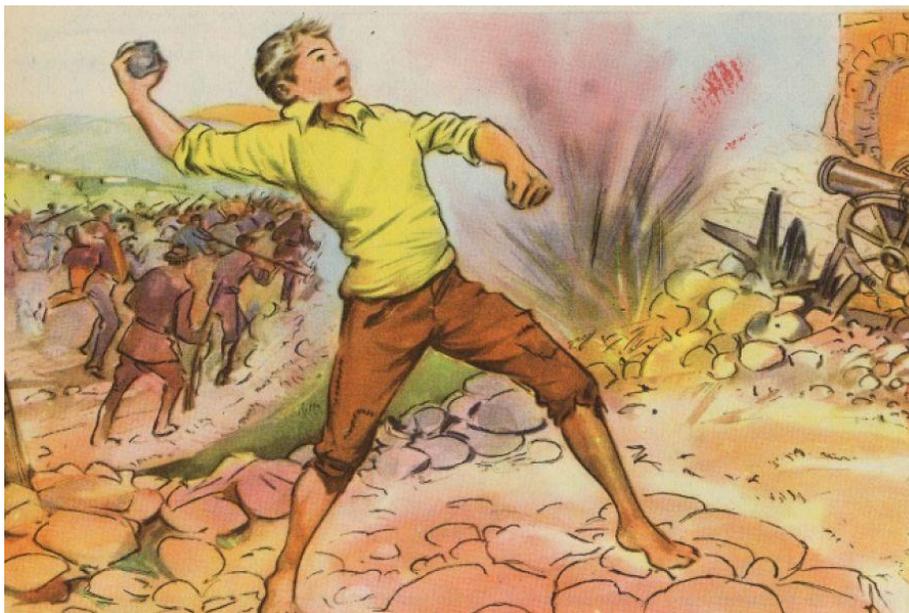


I due storici sommergibili “Balilla” entrambi di base a Brindisi il primo fu silurato e affondò 105 anni fa, il secondo ebbe miglior sorte

Gianfranco Perri

Il 5 dicembre 1746 a Genova i militari austriaci rimasero impantanati con un cannone nel quartiere Portoria. L'ufficiale austriaco ordinò alla folla presente di aiutarli, scatenando la rivolta iniziata con la pietra lanciata dall'undicenne Giovan Battista “Balilla” Perasso. Anche se ancor oggi, a distanza di 175 anni e dopo insistenti ricerche, la sua figura è ancora a cavallo tra realtà e mitologia, è comunque storica la grande rivolta popolare che nel 1746 consentì a Genova di liberarsi delle truppe austriache da poco entrate in città.

Già nell'Ottocento, ma soprattutto nel Novecento, Giovan Battista Perasso, detto il Balilla, divenne uno dei principali simboli dell'italianità: il cantiere marittimo Fiat San Giorgio di La Spezia, nell'agosto 1915 varò il sommergibile “Balilla”; il cantiere aeronautico Ansaldo Borzoli di Genova produsse – il prototipo effettuò il primo volo di collaudo pilotato da Francesco Baracca nel novembre 1917 – un caccia ricognitore che chiamò “A1 Balilla”; nel febbraio 1927 i cantieri O.T. di La Spezia vararono un nuovo sommergibile “Balilla”, capostipite di una Classe di quattro sommergibili; e la Fiat nel 1932 dedicò al “Balilla” la sua celebre utilitaria. Un mito, quello del “Balilla” che perdurò inossidabile, tanto che nel 1947 il famoso “calcio da tavolo” fu popolarmente – e continua ad esserlo tuttora – chiamato “calcio Balilla”.



Ma è ai due sommergibili “Balilla” che è dedicata questa pagina di storia brindisina, perché – così lo ha stabilito la storia – entrambi, a distanza di quasi 30 anni l'uno dall'altro, ebbero la loro base proprio nel porto di Brindisi.

Il primo “Balilla”, un sommergibile di media crociera, fu impostato il 18 agosto 1913 nei cantieri navali Fiat San Giorgio di La Spezia e fu varato l'8 agosto 1915, entrando in servizio – cosa alquanto rara – nello stesso giorno dopo la consegna immediata alla Regia Marina. Come nota curiosa, il sommergibile era stato posto in cantiere su ordinazione della Marina Imperiale Austriaca e quando era in avanzato stato di costruzione, nel giugno del 1915, venne requisito dalla Regia Marina in prossimità dell'entrata in guerra dell'Italia.

Con un dislocamento di 728 tonnellate, era lungo 65 metri e largo 6 metri con una immersione di 4,17 metri. Era armato con 4 tubi di lancio da 450 mm ed aveva 2 cannoni da 76/30 mm. Il suo apparato motore di superficie era costituito da 2 motori Diesel Fiat, che azionando 2 eliche sviluppavano una potenza di 2600 cv permettendo una velocità massima in emersione di 14 nodi, con una autonomia di 3500 miglia a 10 nodi. In immersione, l'apparato motore era costituito da 2 motori elettrici di 450 Kw di potenza, con cui le 2 eliche permettevano raggiungere una velocità massima di 9 nodi, con una autonomia di 85 miglia a 3 nodi. L'equipaggio era costituito da 38 uomini: 4 ufficiali, 14 sottufficiali e 20 marinai.

Il “Balilla” raggiunse la base assegnatagli di Brindisi nel febbraio 1916 e, posto agli ordini del capitano di corvetta Paolo Tolosetto Farinata Degli Uberti, fu aggregato alla 4ª Squadriglia del Gruppo autonomo sommergibili. L’unità fu destinata al compimento di missioni di agguato nei pressi dei più importanti sorgitori nemici, nonché di missioni per contrastare eventuali azioni degli avversari dirette contro le coste italiane. Il destino però gli aveva serbato una vita breve ed una fine tragica.

Il 13 luglio 1916 il “Balilla” partì da Brindisi per la sua seconda missione e non fece più ritorno. Frammentarie notizie sulla sua sorte si ebbero dopo una settimana, il 20 luglio, quando dall’intercettazione di due comunicazioni radio austroungariche si venne a sapere che il 15 luglio unità di quella Marina avevano affondato un sommergibile italiano nel Medio Adriatico, senza notizie di sopravvissuti. A fine agosto si ebbe conferma di quell’affondamento dai naufraghi riscattati da un sommergibile nemico affondato, l’U.16, i quali raccontarono che un sommergibile italiano era stato affondato nei pressi di Capo Planka dopo uno scontro con due torpediniere austriache.

Altri dettagli della fine del “Balilla” vennero accertati alla fine della guerra, con l’apertura degli archivi della K.u.K. Marine, e più specificamente grazie al diario del capitano austriaco Joseph Halleperth, comandante della torpediniera T.65. Il sommergibile italiano era stato avvistato al largo di Lissa presso la costa dalmata il 14 luglio e verso sera fu intercettato presso Capo Planka da due torpediniere austriache, la T.65 e la T.66, le quali dopo un epico combattimento riuscirono, prima a danneggiarlo e poi affondarlo. Malgrado fosse pressoché immobilizzato e impossibilitato a manovrare per i danni riportati al timone nella fase iniziale dello scontro, il sommergibile “Balilla” aveva continuato a combattere sino alla fine.

« Acque di Lissa, 14 luglio ore 15. Improvvisamente scorgo sulla sinistra qualcosa che si muove sull’acqua e do subito l’allarme: uomini ai pezzi di prua e macchina a tutta forza con timone a sinistra! Le prime ombre della sera scendono sul mare ma sono ancora insufficienti per nascondere il ‘collo di bottiglia’ la cui distanza si riduce di minuto in minuto. Mi stupisce che non scompaia. Ha del fegato! D’altro canto, se ritira il periscopio, diventa cieco mentre, per lanciare il siluro deve vedere. Chi arriverà prima? Quello o la mia nave spinta dalle sue stesse macchine verso il pericolo? Un colpo di cannone della 66F raggiunge il ‘collo di bottiglia’ mentre una scia mi annuncia il siluro in avvicinamento. Davanti alla sensazione precisa del pericolo, tolgo al timoniere la ruota e la giro velocemente facendo accostare la nave sulla sinistra, con l’ordigno che mi passa a pochi metri dalla poppa. Ma ecco il sommergibile riemergere e tornare all’attacco dirigendosi sulla mia nave con magnifica audacia. I miei cannoni e quelli della 66F sono tutti puntati sul battello italiano che naviga tra gli spruzzi di schiuma sollevati dai proietti, mentre l’aria si punteggia di lampi e gli scoppi si susseguono l’uno dopo l’altro senza sosta. Per la seconda volta il sommergibile lancia e, nuovamente, una violenta accostata salva la mia nave. La sorte del sommergibile è, però, segnata: è stato colpito in più parti e il mio sperone, tra qualche momento, avrà ragione della temerarietà degli italiani. Nello stesso momento in cui ci apprestiamo ad aggredirlo, quello si immerge e gli passiamo sopra senza toccarlo. Riaffiora con la prua impennata sull’acqua come una lama. Poi, se pur ferito a morte, il battello riacquista per alcuni istanti il suo assetto longitudinale e, sul mare, ricompaiono le scie di due altri siluri, che vengono facilmente evitati. Mi chiedo per quale miracolo quella ‘cosa’, con quel profilo incerto e semi sommerso, stia ancora a galla. Ordino di mettere una lancia a mare perché l’equipaggio ormai non può tardare ad uscire, ma i minuti passano inesorabili mentre boccaporti e sportelli restano chiusi. Aspetto, guardo e spero che quei marinai italiani escano. Li avremmo accolti a bordo con enorme ammirazione e rispetto, ma alla fine è tutto inutile. La torretta del sommergibile appare nell’ombra come scossa da un ultimo fremito e, improvvisamente, scompare mentre l’acqua si chiude a coprire - come accarezzandolo - il battello. Mi scopro il capo e altrettanto fanno i miei ufficiali, curvando la fronte dinnanzi ad quella fine così tragica... Apprezzo pienamente il valore del mio prode avversario per l’attacco eseguito con tanto slancio e che, per pura casualità, fu reso nullo. È mio dovere attestare che tutti sul “Balilla” con ammirevole disprezzo della morte compirono con onore il loro dovere, raggiungendo da eroi la pace eterna nel fondo dell’Adriatico.»

Al comandante Farinata degli Uberti fu conferita la Medaglia d’Oro al Valore Militare alla memoria e tutti gli altri 37 marinai dell’equipaggio furono decorati con argento e con bronzo.

Il secondo “Balilla”, un sommergibile di grande crociera, fu impostato il 12 gennaio 1925 nei cantieri navali Odero Terni di La Spezia e fu varato il 20 febbraio 1920 entrando in servizio il 21 luglio 1928. Con un dislocamento di 1464 tonnellate, era lungo 87 metri e largo 8 metri con una immersione di 4,11 metri. Era armato con 5 tubi di lancio da 533 mm ed aveva 1 tubo lanciamine, 1 cannone da 127/27 mm e 2 mitragliere singole da 13,2 mm. Il suo apparato motore di superficie era costituito da 2 motori Diesel Fiat, che azionando 2 eliche sviluppavano una potenza di 4000 cv permettendo una velocità massima in emersione di 17 nodi, con

una autonomia di 3000 miglia a 17 nodi e di 12000 miglia a 7 nodi. In immersione, con 1 gruppo elettrogeno Fiat di 368 Kw di potenza, l'apparato motore era costituito da 2 motori elettrici di 1620 Kw di potenza, con cui le 2 eliche permettevano raggiungere una velocità massima di 9 nodi, con una autonomia di 110 miglia a 3 nodi. L'equipaggio era costituito da 70 uomini: 7 ufficiali e 63 tra sottufficiali e marinai.

Il "Balilla" costituiva una classe di 4 unità, assieme ai sommergibili suoi gemelli Millelire, Toti e Sciesa. Fra il marzo e l'ottobre 1933 il "Balilla" – comandato dal capitano di fregata Valerio Della Campana – e il Millelire, in concorso con le vedette Biglieri e Matteucci, compirono una lunga missione nell'Atlantico Nord di assistenza – faro radio – alla Seconda Transvolata Atlantica della squadra aerea comandata da Italo Balbo, che fu detta "Trasvolata del Decennale" ed in tale occasione i sommergibili toccarono Madera, le Bermuda e tutti i maggiori porti atlantici del Canada e degli Stati Uniti. La crociera fu particolarmente impegnativa per la sua lunga durata e per le difficoltà nautiche e meteorologiche incontrate e felicemente superate; l'assistenza al volo, specie per i collegamenti radio, fu efficiente al punto da far meritare uno specifico elogio ai comandanti delle unità in mare. Negli anni che seguirono, i sommergibili, oltre al normale addestramento, effettuarono varie crociere in Mediterraneo fra le quali la più lunga fu quella compiuta dal "Balilla" e dal Millelire nel 1934 fino ad Alessandria via Pireo, toccando, durante il ritorno, anche i vari porti italiani del Nord Africa.

Con l'entrata dell'Italia nella Seconda guerra mondiale, il sommergibile "Balilla" fu dislocato di base a Brindisi e, posto al comando del capitano di corvetta Michele Morisani, venne inviato in agguato a sud di Corfù dove il 12 giugno 1940 venne sottoposto a dura caccia da parte di aerei e navi inglesi, e per le avarie riportate fu costretto a rientrare alla sua base di Brindisi. Quella prima vicenda bellica vissuta dal "Balilla" ebbe anche dei risvolti rocamboleschi, che furono raccontati dal sergente motorista Giuseppe Barbieri, in un testo pubblicato nel 1994 dall'Associazione Nazionale Marinai d'Italia "*Le memorie di un ex sommergibilista*".

«... Ci furono lanciate oltre 200 bombe, di cui una colpì una cassa poppiera contenente nafta che, fuoriuscita, si portò in superficie senza che con ciò le navi nemiche sopraggiunte mollassero la preda e così, continuando con il lancio delle bombe di profondità, misero fuori uso anche tutte le nostre antenne di trasmissione. Il comandante Morisani fece dare disposizioni all'equipaggio di tenersi pronti per, al fischio della sirena previsto per le 7 del mattino, aprire lo sportello boccaporto e darsi prigionieri. Quando la sirena fischiò, erano già le ore 9, tutto l'equipaggio manifestò essere contrario a cedere le armi e a fronte di quella reazione, mentre alcune bombe nemiche continuavano ad essere sganciate, il comandante decise di rimanere ancora a quota periscopica, ma avvertì che comunque "non per molto tempo" giacché il locale poppiero era ormai allagato e pertanto il sommergibile sarebbe potuto inabissarsi facilmente. Più tardi, con le navi nemiche finalmente apparentemente allontanatesi, il comandante decise di portarsi in superficie, ordinando la messa in moto dei motori termici e optando per tentare il rientro alla base in navigazione notturna. Trascorsi alcuni giorni si arrivò vicino alle coste di Brindisi e fummo avvistati dalla guardia costiera che ci impose l'Alt e ci chiese di comunicare il nome del sommergibile. Però, con gli apparecchi per la trasmissione completamente inutilizzati, non era possibile trasmettere la risposta e solo il segnalatore con le bandiere riuscì, a stenti, a comunicare il nome del sommergibile "Balilla". Ci risposero, sempre con i segnali, che la radio inglese aveva da qualche giorno annunciato l'affondamento di un sommergibile italiano proprio nella zona che era stata assegnata a noi – e, in effetti, scoprimmo poi che anche l'Italia aveva comunicato che il nostro sommergibile non aveva fatto ritorno alla base. Intanto arrivò un motoscafo con a bordo alcuni ufficiali per l'accertamento ed il riconoscimento e, nel constatare che eravamo veramente il "Balilla" e superata la sorpresa, alla fine tutti quanti gioirono e festeggiarono. Eravamo sfuggiti miracolosamente alla morte! Giunti finalmente a Brindisi, fummo accolti dalle autorità militari e anche la cittadinanza ci rese omaggio ricevendoci festosamente.»

Dopo le necessarie riparazioni, il 12 luglio il "Balilla" ripartì dal porto di Brindisi, questa volta al comando del capitano di corvetta Cesare Giroi, con la missione di andare a schierarsi lungo la congiungente Alessandria-Capo Krio in una posizione a sud di Creta. Ma, già avanzata la navigazione, il sommergibile dovette interrompere la missione poco prima di giungere nella zona assegnata, a causa della persistente malattia del comandante Giroi. L'ultima missione bellica del "Balilla" fu quella effettuata dal 10 al 16 agosto dello stesso 1940, nel corso della quale realizzò un prolungato pattugliamento nelle acque a sud di Creta per poi rientrare alla sua base di Brindisi.

In seguito, ormai già troppo usurato, il "Balilla" fu destinato, come anche il Millelire, alla Scuola Sommergibili di Pola dove per qualche mese svolse attività addestrative. Poi, il 28 aprile 1941 fu posto in disarmo e fu adibito a deposito combustibili, con la sigla G.R. 247. Conclusa la guerra, il sommergibile "Balilla" fu radiato il 18 ottobre 1946 e quindi fu avviato alla demolizione.

I DUE STORICI SOMMERGIBILI «BALILLA» SORTI DIVERSE

Erano di base a Brindisi: il primo fu silurato 105 anni fa, il secondo ebbe miglior destino

di Gianfranco Perri

Il 15 dicembre 1746 a Genova i militari austriaci rimasero impantanati con un cannone nel quartiere Portoria. L'ufficiale austriaco ordinò alla folla presente di aiutarli, scatenando la rivolta iniziata con la pietra lanciata dall'undicenne Giovan Battista "Balilla" Perasso. Anche se ancor oggi, a distanza di 175 anni e dopo insistenti ricerche, la sua figura è ancora a cavallo tra realtà e mitologia, è comunque storica la grande rivolta popolare che nel 1746 consentì a Genova di liberarsi delle truppe austriache da poco entrate in città.

Già nell'Ottocento, ma soprattutto nel Novecento, Giovan Battista Perasso, detto il Balilla, divenne uno dei principali simboli dell'italianità: il cantiere marittimo Fiat San Giorgio di La Spezia, nell'agosto 1915 varò il sommergibile "Balilla"; il cantiere aeronautico Ansaldo Borzoli di Genova produsse – il prototipo effettuò il primo volo di collaudo pilotato da



Francesco Baracca nel novembre 1917 – un caccia ricognitore che chiamò "A1 Balilla"; nel febbraio 1927 i cantieri Odero Terni di La Spezia vararono un nuovo sommergibile "Balilla", capostipite di una Classe di quattro sommergibili; e la Fiat, nel 1932 dedicò al "Balilla" la sua celebre utilitaria. Un mito, quello del "Balilla" che perdurò inossidabile, tanto che nel 1947 il famoso "calcio da tavolo" fu popolarmente – e continua ad esserlo tuttora – chiamato "calcio Balilla".

Ma è ai due sommergibili "Balilla" che è dedicata questa pagina di storia brindisina, perché – così lo ha voluto la storia – entrambi, a distanza di quasi 30 anni l'uno dall'altro, ebbero la loro base proprio nel porto di Brindisi.

Il primo "Balilla", un sommergibile di media crociera, fu impostato il 18 agosto 1913 nei cantieri navali Fiat San Giorgio di La Spezia e fu varato l'8 agosto 1915, entrando in servizio – cosa alquanto rara – nello stesso giorno, subito dopo la consegna alla Regia Marina. Come nota curiosa, il sommer-





LE IMMAGINI In basso a sinistra il sommergibile «Balilla» 1915-1916 e in destra quello del 1928-1941

Paolo Tolosetto Farinata Degli Uberti, fu aggregato alla 4ª Squadriglia del Gruppo autonomo sommergibili. L'unità fu destinata al compimento di missioni di agguato nei pressi dei più importanti sorgitori nemici, nonché di missioni per contrastare eventuali azioni degli avversari dirette contro le coste italiane. Il destino però gli aveva serbato una vita breve ed una fine tragica.

Il 13 luglio 1916 il «Balilla» partì da Brindisi per la sua seconda missione e non fece più ritorno. Frammentarie notizie sulla sua sorte si ebbero dopo una settimana, il 20 luglio, quando dall'intercettazione di due comunicazioni radio austroungariche si venne a sapere che il 15 luglio unità di quella Marina avevano affondato un sommergibile italiano nel Medio Adriatico, senza aver riscattato sopravvissuti. A fine agosto si ebbe conferma di quell'affondamento dai naufraghi reduci da un sommergibile nemico affondato, l'U.16, i quali raccontarono che un sommergibile italiano era stato affondato nei pressi di Capo Planka dopo uno scontro con due torpediniere austriache.

Altri dettagli della fine del «Balilla» vennero accertati alla fine della guerra, con l'apertura degli archivi della K.u.K. Marine, e più specificamente grazie al diario del capitano austriaco Joseph Halleperth, comandante della torpediniera T.65. Il sommergibile italiano era stato avvistato al largo di Lissa presso la costa dalmata il 14 luglio e verso sera fu intercettato presso Capo Planka da due torpediniere austriache, la T.65 e la T.66, le quali dopo un epico combattimento riuscirono, prima a danneggiarlo e poi affondarlo. Malgrado fosse pressoché immobilizzato e impossibilitato a manovrare per i danni riportati al timone nella fase iniziale dello scontro, il sommergibile «Balilla» aveva continuato a combattere sino alla fine.

«Acque di Lissa, 14 luglio ore 15... Improvvisamente scorgo sulla sinistra qualcosa che si muove sull'acqua e do subito l'allarme: uomini ai pezzi di prua e macchina a tutta forza con timone a sinistra! Le prime ombre della sera scendono sul mare ma sono ancora insufficienti per nascondere il 'collo di bottiglia' la cui distanza si riduce di minuto in minuto. Mi stupisce che non scompaia. Ha del fegato! D'altro canto, se ritira il periscopio, diventa cieco mentre, per lanciare il siluro deve vedere. Chi arriverà prima? Quello o la mia nave spinta dalle sue stesse macchine

verso il pericolo? Un colpo di cannone della 66F raggiunge il 'collo di bottiglia' mentre una scia mi annunzia il siluro in avvicinamento. Davanti alla sensazione precisa del pericolo, tolgo al timoniere la ruota e la giro velocemente facendo accostare la nave sulla sinistra, con l'ordigno che mi passa a pochi metri dalla poppa. Ma ecco il sommergibile riemergere e tornare al-

gibile era stato posto in cantiere su ordinazione della Marina Imperiale Austriaca e quando era in avanzato stato di costruzione, nel giugno del 1915, in prossimità dell'entrata in guerra dell'Italia, venne requisito dalla Regia Marina.

Con un dislocamento di 728 tonnellate, era lungo 65 metri e largo 6 metri con una immersione di 4,17 metri. Era armato con 4 tubi di lancio da 450 mm ed aveva 2 cannoni da 76/30 mm. Il suo apparato motore di superficie era costituito da 2 motori Diesel Fiat, che azionando 2 eliche sviluppavano una potenza di 2600 cv permettendo una velocità massima in emersione di 14 nodi, con una autonomia di 3500 miglia a 10 nodi. In immersione, l'apparato motore era costituito da 2 motori elettrici di 450 Kw di potenza, con cui le 2 eliche permettevano raggiungere una velocità massima di 9 nodi, con una autonomia di 85 miglia a 3 nodi. L'equipaggio era costituito da 38 uomini: 4 ufficiali, 14 sottufficiali e 20 marinai.

Il «Balilla» raggiunse la base assegnatagli di Brindisi nel febbraio 1916 e, posto agli ordini del capitano di corvetta





l'attacco dirigendosi sulla mia nave con magnifica audacia. I miei cannoni e quelli della 66F sono tutti puntati sul battello italiano che naviga tra gli spruzzi di schiuma sollevati dai proietti, mentre l'aria si punteggia di lampi e gli scoppi si susseguono l'uno dopo l'altro senza sosta. Per la seconda volta il sommergibile lancia e, nuovamente, una violenta accostata salva la mia nave. La sorte del sommergibile è, però, segnata: è stato colpito in più parti e il mio sperone, tra qualche momento, avrà ragione della temerarietà degli italiani. Nello stesso momento in cui ci apprestiamo ad aggredirlo, quello si immerge e gli passiamo sopra senza toccarlo. Riaffiora con la prua impennata sull'acqua come una lama. Poi, se pur ferito a morte, il battello riacquista per alcuni istanti il suo assetto longitudinale e, sul mare, ricompaiono le scie di due altri siluri, che vengono facilmente evitati. Mi chiedo per quale miracolo quella 'cosa', con quel profilo incerto e semi sommerso, stia ancora a galla. Ordino di mettere una lancia a mare perché l'equipaggio ormai non può tardare ad uscire, ma i minuti passano inesorabili mentre boccaporti e sportelli restano chiusi. Aspetto, guardo e spero che quei marinai italiani escano. Li avremmo accolti a bordo con enorme ammirazione e rispetto, ma alla fine è tutto inutile. La torretta del sommergibile appare nell'ombra come scossa da un ultimo fremito e, improvvisamente, scompare mentre l'acqua si chiude a coprire - come accarezzandolo

LE IMMAGINI Il primo sommergibile Balilla, silurato e affondato nel 1916 durante la Prima guerra mondiale

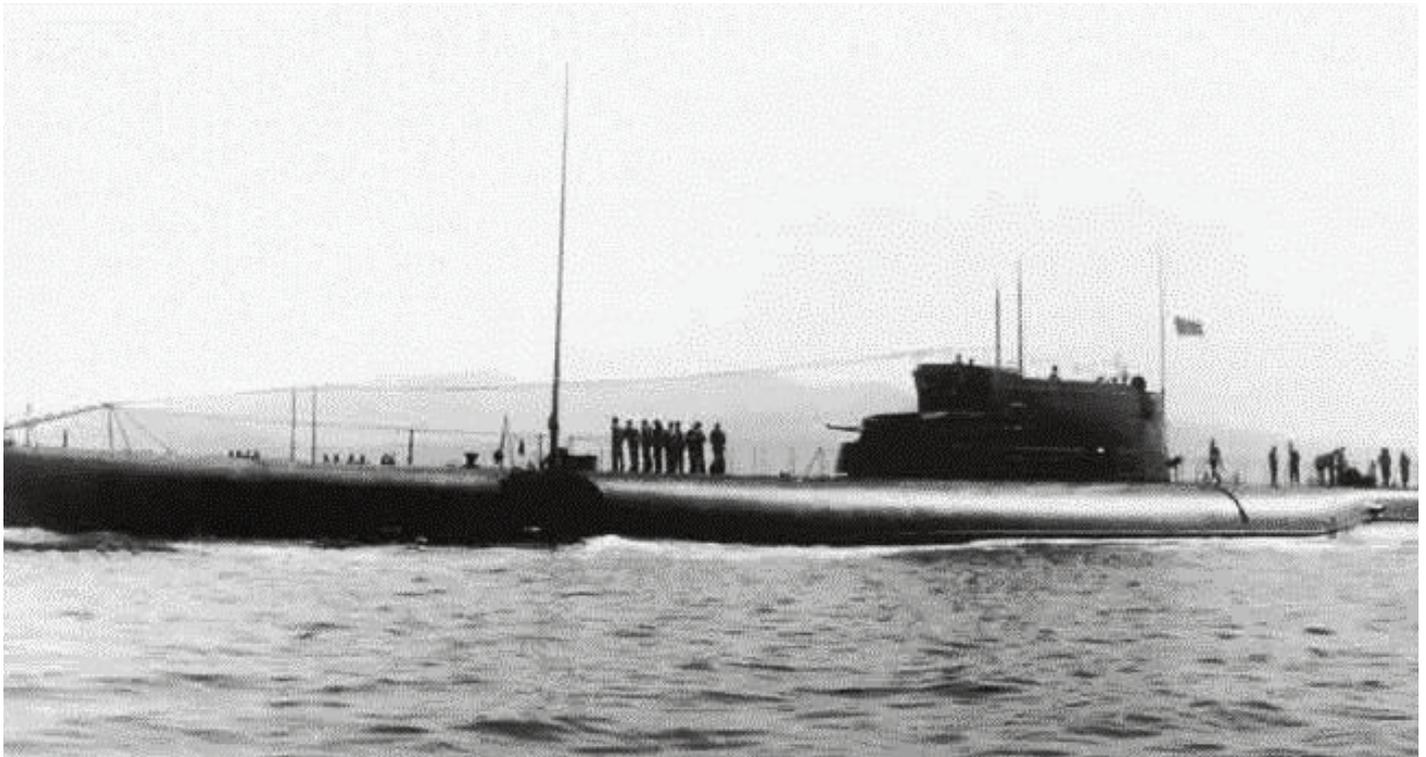
- il battello. Mi scopro il capo e altrettanto fanno i miei ufficiali, curvando la fronte dinnanzi a quella fine così tragica... Apprezzo pienamente il valore del mio prode avversario per l'attacco eseguito con tanto slancio e che, per pura casualità, fu reso nullo. È mio dovere attestare che tutti sul "Balilla" con ammirevole disprezzo della morte compirono con onore il loro dovere, raggiungendo da eroi la pace eterna nel fondo dell'Adriatico.»

Al comandante Farinata degli Uberti fu conferita la Medaglia d'Oro al Valore Militare alla memoria e tutti gli altri 37 marinai dell'equipaggio furono decorati con argento e con bronzo.

Il secondo "Balilla", un sommergibile di grande crociera, fu impostato il 12 gennaio 1925 nei cantieri navali O.T.T. di La Spezia e fu varato il 20 febbraio 1927 entrando in servizio il 21 luglio 1928. Con un dislocamento di 1464 tonnellate, era lungo 87 metri e largo 8 metri con una immersione di 4,11 metri. Era armato con 5 tubi di lancio da 533 mm ed aveva 1 tubo lanciamine, 1 cannone da 127/27 mm e 2 mitragliere singole da 13,2 mm. Il suo apparato motore di superficie era costituito da 2 motori Diesel Fiat, che azionando 2 eliche sviluppavano una potenza di 4000

cv permettendo una velocità massima in emersione di 17 nodi, con una autonomia di 3000 miglia a 17 nodi e di 12000 miglia a 7 nodi. In immersione, con 1 gruppo elettrogeno Fiat di 368 Kw di potenza, l'apparato motore era costituito da 2 motori elettrici di 1620 Kw di potenza, con cui le 2 eliche permettevano raggiungere una velocità massima di 9 nodi, con una autonomia di 110 miglia a 3 nodi. L'equipaggio era costituito da 70 uomini: 7 ufficiali e 63 tra sottufficiali e marinai.

Il "Balilla" costituiva una classe di 4 unità, assieme ai sommergibili suoi gemelli Millelire, Toti e Sciesa. Fra il marzo e l'ottobre 1933 il "Balilla" - comandato dal capitano di fregata Valerio Della Campana - e il Millelire, in concorso con le vedette Biglieri e Matteucci, compirono una lunga missione nell'Atlantico Nord di assistenza - faro radio - alla Seconda Transvolata Atlantica della squadra aerea comandata da Italo Balbo, che fu detta "Trasvolata del Decennale" ed in tale occasione i sommergibili toccarono Madera, le Bermuda e tutti i maggiori porti atlantici del Canada e degli Stati Uniti. La crociera fu particolarmente impegnativa per la sua lunga durata e per le difficoltà nautiche e meteorologiche incontrate e felicemente superate; l'assistenza al volo, specie per i collegamenti radio, fu efficiente al punto da far meritare uno specifico elogio ai comandanti delle unità in mare. Negli anni che seguirono, i sommergibili, oltre al normale addestramento, effettuarono varie



crociere in Mediterraneo, fra le quali la più lunga fu quella compiuta dal “Balilla” e dal Millelire nel 1934 fino ad Alessandria via Pireo, toccando, durante il ritorno, anche i vari porti italiani del Nord Africa. Con l’entrata dell’Italia nella Seconda guerra mondiale, il sommergibile “Balilla” fu dislocato di base a Brindisi e, posto al comando del capitano di corvetta Michele Morisani, venne inviato in agguato a sud di Corfù dove il 12 giugno 1940 venne sottoposto a dura caccia da parte di aerei e navi inglesi, e per le avarie riportate fu costretto a rientrare alla sua base di Brindisi. Quella prima vicenda bellica vissuta dal “Balilla” ebbe anche dei risvolti rocamboleschi, che furono raccontati dal sergente motorista Giuseppe Barbieri, in un testo pubblicato nel 1994 dall’Associazione Nazionale Marinai d’Italia “Le memorie di un ex sommergibilista”.

«... Ci furono lanciate oltre 200 bombe, di cui una colpì una cassa poppiera contenente nafta che, fuoriuscita, si portò in superficie senza che con ciò le navi nemiche sopraggiunte mollassero la preda e così, continuando con il lancio delle bombe di profondità, misero fuori uso anche tutte le nostre antenne di trasmissione. Il comandante Morisani fece dare disposizioni all’equipaggio di tenersi pronti per, al fischio della sirena previsto per le 7 del mattino, aprire lo sportello boccaporto e darsi prigionieri. Quando la sirena fischiò, erano già le ore 9, tutto l’equipaggio manifestò essere contrario a cedere le armi e

LE IMMAGINI Il secondo sommergibile Balilla, quello più «fortunato», al servizio della Regia Marina sino al 1941

a fronte di quella reazione, mentre alcune bombe nemiche continuavano ad essere sganciate, il comandante decise di rimanere ancora a quota periscopica, ma avvertì che comunque “non per molto tempo” giacché il locale poppiere era ormai allagato e pertanto il sommergibile sarebbe potuto inabissarsi facilmente. Più tardi, con le navi nemiche finalmente apparentemente allontanatesi, il comandante decise di portarsi in superficie, ordinando la messa in moto dei motori termici e optando per tentare il rientro alla base in navigazione notturna. Trascorsi alcuni giorni si arrivò vicino alle coste di Brindisi e fummo avvistati dalla guardia costiera che ci impose l’Alt e ci chiese di comunicare il nome del sommergibile. Però, con gli apparecchi per la trasmissione completamente inutilizzati, non era possibile trasmettere la risposta e solo il segnalatore con le bandiere riuscì, a stenti, a comunicare il nome del sommergibile “Balilla”. Ci risposero, sempre con i segnali, che la radio inglese aveva da qualche giorno annunciato l’affondamento di un sommergibile italiano proprio nella zona che era stata assegnata a noi – e, in effetti, scoprimmo poi che anche l’Italia aveva comunicato che il nostro sommergibile non aveva fatto ritorno alla base. Intanto arrivò un motoscafo con a bordo alcuni ufficiali

per l’accertamento ed il riconoscimento e, nel constatare che eravamo veramente il “Balilla” e superata la sorpresa, alla fine tutti quanti gioirono e festeggiarono. Eravamo sfuggiti miracolosamente alla morte! Giunti finalmente a Brindisi, fummo accolti dalle autorità militari e anche la cittadinanza ci rese omaggio ricevendoci festosamente.»

Dopo le necessarie riparazioni, il 12 luglio il “Balilla” ripartì dal porto di Brindisi, questa volta al comando del capitano di corvetta Cesare Girosi, con la missione di andare a schierarsi lungo la congiungente Alessandria-Capo Krio in una posizione a sud di Creta. Ma, già avanzata la navigazione, il sommergibile dovette interrompere la missione poco prima di giungere nella zona assegnata, a causa della persistente malattia del comandante Girosi. L’ultima missione bellica del “Balilla” fu quella effettuata dal 10 al 16 agosto dello stesso 1940, nel corso della quale realizzò un prolungato pattugliamento nelle acque a sud di Creta per poi rientrare alla sua base di Brindisi.

In seguito, ormai già troppo usurato, il “Balilla” fu destinato, come anche il Millelire, alla Scuola Sommergibili di Pola dove per qualche mese svolse attività addestrative. Poi, il 28 aprile 1941 fu posto in disarmo e fu adibito a deposito combustibili, con la sigla G.R. 247. Conclusa la guerra, il sommergibile “Balilla” fu radiato il 18 ottobre 1946 e quindi fu avviato alla demolizione.