

La beffa

di LUSSINO



di Franco Briganti
foto Museo Storico A.M.

Lanno scorso tramite nostri parenti originari della Dalmazia venni a conoscenza che nel 2003 la Comunità Italiana di Lussinpiccolo aveva provveduto a far pubblicare a Trieste uno scritto di Sergio Castelli con la narrazione del trafugamento dell'idrovolante austriaco Lohner "127" il 3 giugno 1918 da parte di due marinai austroungarici. Si trattava di due meccanici, non piloti, Carmelo Foresti triestino e Vincenzo Splivalo nato nei pressi di Spalato. I due irredentisti riuscirono, molto fortunatamente, ad ammarare a Fano presso un treno armato italiano. Prima di fuggire il Foresti e lo Splivalo avevano danneggiato un altro L.3 austriaco per impedire un eventuale inseguimento. Questa defezione allarmò grandemente gli austriaci che, nel tentativo di rintracciare il velivolo fuggiasco, fecero alzare ben sei idrovolanti che non riuscirono a raggiungerlo. La base italiana di Ancona, avvisata dell'arrivo a Fano di un aeroplano austroungarico, inviò un idrovolante FBA (Franco-British Aviation company) pilotato dal ten. vasc. Aldo Pellegrini e dal s.ten. vasc. Alberto Briganti a recuperarlo. Castelli (ormai morto da cinque anni), autore della ricerca sulla fuga, cercò a Lussino documenti e testimonianze volendo accertare se il trafuga-

mento dell'idro fosse scaturito da un colpo di testa o da un piano progettato da tempo. A tal fine, rintracciò la signora Liliana Foresti, figlia di Carmelo, che gli mise a disposizione il diario del padre e altri documenti. Castelli non riuscì a reperire quasi nessuna notizia su Vincenzo Splivalo, il meccanico che pilotò l'L.127 da Lussino a Fano, salvo quanto scritto in un libro autobiografico del comandante Stuparich in cui si fa cenno che Splivalo dopo la prima guerra mondiale era emigrato in Australia. Dal diario di Carmelo Foresti che è pieno di errori grammaticali e sintattici si apprende che Foresti e Splivalo furono aiutati nel preparare il trafugamento da numerosi lussignanesi di sentimenti italianissimi. A quel tempo l'esito della guerra, essendo recentemente avvenuta la rotta di Caporetto, non era affatto certo, ma non si rinunciò mai al progetto e l'omertà assoluta dei Lussignanesi non fu mai tradita. Castelli ritenne opportuno effettuare ricerche anche in Italia presso gli uffici storici della Marina e dell'Aeronautica e, con sua grande sorpresa, venne a conoscenza che l'L.127, accuratamente restaurato, era esposto con le insegne originali al Museo Storico dell'Aeronautica a Vigna di Valle. A questo punto dobbiamo rifarci agli scritti di uno dei più noti studiosi italiani di storia dell'Ae-

ronautica: il prof. Gregory Alegi. L'idro, recuperato da Pellegrini e Briganti, fu portato in volo ad Ancona e vi rimase custodito in un hangar per il resto della guerra. Successivamente fu consegnato al Museo Storico di Bari in ricordo di un bombardamento effettuato su quella città a opera di due Lohner L.3; fu poi consegnato al Comune di Bari che non lo tenne in gran conto, infatti, col tempo l'aeroplano si ridusse a un vero e proprio relitto. Nel 1973 fu affidato all'Aeronautica Militare per il restauro che fu effettuato presso l'aeroporto di Galatina. Sulla prua del velivolo era ancora possibile leggere "Mani", nomignolo dato al velivolo non si sa da chi. Tramite la contessa Maria Fede Caproni, nota studiosa di storia dell'Aeronautica, creatrice di musei e di innumerevoli mostre, il prof. Alegi conobbe mio padre Alberto Briganti, che nel lontano 1918 era andato a ritirare l'L.127 a Fano e che teneva in bella mostra nel salotto una sua fotografia in posa sul velivolo nel porto di Ancona. Dal nomignolo "Mani", Alegi riconobbe l'aeroplano esposto a Vigna di Valle e fu in grado di ricostruirne la storia che iniziava il 3 giugno 1916 con la consegna



Data	Durata del volo dalle h. alle h.	Tipo di apparecchio	Scopo del volo	Osservatore o passeggero	Condizioni del tempo	Note varie	Visto
10/06/18	18.15 18.35	FBA	Prova affaraccio	al baruffo			
"	19.15 19.35	M.M.	"	"			
10/06/18	19.15 19.40	FBA	Esplorazione al largo	16. Viale		Stella marina	
"	19.50 19.55	"	Prova motore	10/06/18			
"	20.10 20.20	"	"	"			
"	3 9 9.30	"	Affare ricupero L.3 austriaco	16. Viale		Stella marina	
"	12 12.50	"	Ritorno da Fano	"		Stella marina	
"	7 10 10.20	M.M.	Prova	"			
"	16.45 17	"	"	"			
"	8 17 18	"	Alleanza	"		Stella marina	
"	3 7 7.10	"	Esplorazione al largo	"			
"	1.45 21	FBA	Esplorazione	16. Viale		Stella marina	
"	13 12.40 20.20	"	Esplorazione	16. Viale		Stella marina	
"	14 5 5.45	M.M.	Esplorazione	"			
"	9.15 10.45	FBA	Esplorazione	16. Viale			
"	11 9.20 9.40	M.M.	Prova	"			
"	19 9.25 10.30	FBA	Esplorazione	16. Viale			

"	"	20.10 20.20	"	"			
"	"	3 9 9.30	"	Affare ricupero L.3 austriaco			
"	"	12 12.50	"	Ritorno da Fano			
"	"	7 10 10.20	M.M.	Prova			
"	"	16.45 17	"	"			
"	"	8 17 18	"	"			



In apertura, il Lohner 127 completamente restaurato e, ancora, con l'originale nomignolo "Mani" in bella mostra al Museo Storico di Vigna di Valle; nella pag. seguente, il libretto personale del gen. Alberto Briganti custodito all'Ufficio Storico dell'A.M., con evidenziato il volo per il recupero dell'L.127; in questa foto, l'idrovolante, ora completo di motore, come è oggi esposto al Museo dell'A.M.; nella pag. a fianco, un'illustrazione dell'epoca che raffigura l'arrivo sulle coste di Fano dei due meccanici Carmelo Foresti e Vincenzo Splivalo che riuscirono a trafugare l'idrovolante austriaco.

all'Imperiale Regia Marina Austriaca. Nella notte tra il 12 e il 13 settembre 1916 l'L.127 era in forza a Puntisella (Pola) e aveva partecipato alla 23ª incursione su Venezia dove era giunto in formazione con numerosi aerei austriaci che, in piena notte, avevano sganciato bombe sull'arsenale, nei pressi del gazometro, sul forte degli Alberoni e Chioggia. Una bomba era perfino esplosa sulla chiesa di San Giovanni e Paolo danneggiando lievemente una cappella affrescata dal Piazzetta. Tutti gli aerei austriaci erano tornati alla base regolarmente. Torniamo al diario di Carmelo Foresti. Nel maggio 1916, il Foresti fu precettato e inviato a Pola alla scuola reclute della marina asburgica. In questa località cominciarono i maltrattamenti soprattutto perché Foresti non conosceva il tedesco. Dice testualmente che si sentiva *«come un galeotto condannato ai lavori forzati, comandato da ufficiali che impartivano continuamente ordini, calci e schiaffi»*. Infatti, Foresti e Splivalo al momento dell'interrogatorio da parte della Marina Italiana così sintetizzarono i motivi della loro fuga: la continua sorveglianza, i maltrattamenti da parte degli austriaci, che li sospettavano di italo-filia, la stanchezza per il grande lavoro che erano obbligati a svolgere e lo scarso nutrimento. Finito l'addestramento, il Foresti fu assegnato al corpo idrovolanti e trasferito a Santa Caterina (Pola) per un mese come quarto motorista addetto al velivolo G.4;

successivamente fu trasferito alla base di Puntisella (Pola). Nel suo diario scrive che in cuor suo giurò di fare ogni danno agli austriaci e di eseguire ogni ordine a rovescio. Nel febbraio 1917 ebbe la ventura di conoscere un altro motorista, bravo, intelligente e di sentimenti italianissimi: Vincenzo Splivalo. Furono ambedue incaricati di occuparsi come motoristi dell'idrovolante L.76 pilotato da un istriano che nel diario di Foresti figura solamente con la lettera C. Il motivo per cui il Foresti non cita mai il nome è dovuto (come spiegherò in seguito) al comportamento disonesto di questo pilota che a Foresti e Splivalo aveva promesso che li avrebbe portati in Italia, alla prima occasione favorevole, con l'L.76 che divenne, con l'opera dei due motoristi l'idrovolante più efficiente della base. Purtroppo C. continuava a fare vaghe promesse e un giorno, interpellato con parole chiare e nette, si lasciò sfuggire con una risata sardonica che quando fossero arrivati gli italiani avrebbe servito anche loro. *«Questo atteggiamento interruppe ogni amicizia con C che ben presto fu trasferito da Puntisella con il suo L.76»*. Fortunatamente il comandante austriaco della base aveva molta stima per i due meccanici che aveva seguito mentre lavoravano alacremente sull'L.76 e successivamente diede loro l'incarico della manutenzione di un altro idrovolante con sigla L.127 e nomignolo "Mani". I nostri due eroi cominciarono

allora a pensare a una fuga con questo aeroplano discutendone in gran segreto con gli amici lussignanesi nel locale caffè Quarnero. Purtroppo nessuno dei due era pilota e soltanto Splivalo poté risolvere il problema facendosi avanti e dicendo: *«Faccio io il pilota, e sono sicuro di riuscire»*. Cominciò subito ad addestrarsi osservando attentamente come si comportavano i piloti austriaci specie quando decollavano; inoltre, Splivalo e Foresti trovarono anche delle occasioni per accompagnare i piloti in volo. Nell'hangar, mentre procedevano alla manutenzione, Splivalo sedeva ai comandi mentre Foresti stava dietro di lui. Racconta Foresti: *«io facevo il vento dicendogli che era una raffica di bora si alzava da sinistra e domandandogli cosa avrebbe fatto con la leva di equilibrio e Splivalo subito dava uno spintone alla leva verso destra»*. Questi esercizi venivano effettuati sempre più velocemente con comandi repentini e Splivalo lavorava alle leve senza mai sbagliare. Nel frattempo gli amici lussignanesi insegnavano ai due a leggere la bussola e a studiare la rotta che avevano individuato; l'intenzione era di dirigersi verso Ancona che era il punto più vicino della costa italiana. Seguendo la rotta ovest-sudovest si sarebbero subito allontanati da Pola. Quando i progetti di fuga furono pronti non restò che scegliere il momento più opportuno. Nel frattempo l'Italia aveva subito la sconfitta di Caporetto e, nonostante



le sorti della guerra non fossero sicure, la parola prudenza non faceva parte del vocabolario di Foresti e Splivalo. Per motivi vari furono più volte costretti a rimandare la partenza. Alla fine di maggio 1918 ci si mise di mezzo anche il maltempo. Finalmente la mattina del 2 giugno fu presa la decisione definitiva: all'indomani sarebbero partiti. Il pomeriggio salutarono i loro amici e Foresti si incontrò con la sua fidanzata che pianse disperatamente. Successivamente, rientrati in caserma, andarono a letto completamente vestiti rimanendo svegli. Alle quattro di mattina si apprestarono a uscire e si accorsero che il tempo era peggiorato e il cielo si stava annuvolando. Si recarono all'hangar e come programmato misero fuori uso l'L.113. Foresti unse gli scivoli e aprì le pesantissime porte dell'hangar (operazione che normalmente richiedeva tre uomini). Nel frattempo una sentinella si era avvicinata e li osservava ritenendo che preparassero una sortita dell'idro secondo ordini superiori, poi si allontanò. Splivalo si mise al posto di pilotaggio, Foresti staccò il filo del telefono che collegava l'hangar al comando.

Splivalo mise in moto il motore con un gran fracasso e come Dio volle scesero in acqua. Di fronte a loro si trovava il monte Vela Strass dove erano posizionate le batterie contraeree austriache. Scavalcarono il cucuzzolo del monte a circa dieci metri sopra le batterie. Foresti, come d'accordo con gli amici, sparò un colpo per avvisarli della partenza. Un amico di Lussino poi raccontò che dal monte Vela Strass era arrivata una richiesta perentoria per parlare al telefono con il comando militare di Lussino, ma un loro complice provvide a tagliare il filo tra il monte e il comando. Salirono a 800-1.000 metri facendo un lungo giro per uscire alla portata delle batterie costeggiando la Dalmazia. Splivalo con una forte spinta al timone di direzione mise l'aereo sulla rotta di Ancona. Non essendo dotati di occhiali, avevano gli occhi che lacrimavano e scrutavano inutilmente l'orizzonte per vedere la costa italiana. Nel frattempo si era alzata una fitta nebbia che impediva loro di vedere perfino il mare. Alla fine crederono di scorgere Ancona, invece erano di fronte a Fano dove scesero in direzione della spiaggia e si arenarono

mentre molti curiosi, fra cui donne e bambini, circondarono l'aereo con segni di grande simpatia gridando: «*Bravi triestini!*». Foresti legò un pezzo di tela bianca al moschetto per segnalare la resa. I fuggiaschi furono caricati sulle spalle di due marinai italiani. Successivamente furono rifocillati e fatti partire per Venezia dove un motoscafo li accompagnò a una casa di pena, mettendoli in grande apprensione poiché non sapevano che si trattava di un vecchio carcere adibito a caserma. Alla fine li fecero entrare in un'infermeria dove trovarono una buona cena e poterono riposare su letti comodi con materassi di lana e lenzuola bianche di bucato. Qui finisce il racconto di Foresti che tornò a Trieste dove terminò i suoi studi e cominciò a navigare. Nel 1930 divenne macchinista in seconda, nel 1937 macchinista in prima per motonavi e fu imbarcato su piroscafi della Colulich, del Lloyd Triestino e dell'Adriatica. Nel 1941 fu arruolato e imbarcato con il grado di tenente del Genio Navale. Durante la seconda guerra mondiale navigò ininterrottamente specie nel Canale di Sicilia sulla rotta di Trapani, Pantelleria e Tunisia, meritandosi una medaglia di bronzo di benemerita marinara per il salvataggio di naufraghi dimostrando grande slancio, sprezzo del pericolo e perizia marinara. Nel 1943 a Trapani, sotto un bombardamento, fu ferito e perse il braccio destro. Smilitarizzato, trovò lavoro negli uffici dell'Adriatica. Non risulta però che per le loro gesta Foresti e Splivalo abbiano ricevuto alcun riconoscimento ufficiale dallo Stato italiano per il trafugamento dell'L.127. Esattamente il 10 giugno 1918, pochi giorni dopo il trafugamento del velivolo, il comandante Rizzo affondò la corazzata austriaca "Santo Stefano". Questa notizia probabilmente fece passare in secondo piano la notizia della fuga dell'aereo. Altrimenti la beffa di Lussino avrebbe avuto maggiore risonanza della beffa di Buccari di D'Annunzio. Desidero, infine, ricordare che nel museo Navale di Venezia fu trovato un motore Rapp a sei cilindri in linea della potenza di 150 HP, uguale a quello dell'L.127. Anche per merito di Maria Fede Caproni che interessò i vertici della Marina Militare, tale motore fu scambiato con il Museo di Venezia con una replica dell'idrovolante Curtiss del 1912; ora si trova installato al suo posto sull'L.127 di Vigna di Valle. ■

© Riproduzione riservata