

Il Popolo d'Italia

MILANO - Anno XXVII - Via Arnaldo Mussolini, 10

Fondatore: BENITO MUSSOLINI

N. 311 - Mercoledì 6 Novembre 1940 XIX E. F.

Tel. 66-651-52-53-54-55
C.C.P. 3 - 19087

PUBBLICITÀ: per mm. di altezza (larghezza una colonna): Commerciali L. 12; Nautiche L. 10; Finanziarie, Piccola Cronaca, Edilizia, Spettacoli, Matrimoni, Onorificenze, ecc. L. 15; Economiche, vedi rubriche. Pagamento anticipato. Concessionaria esclusiva per l'Italia e l'Estero. Cent. 80
PUBBLICITÀ ITALIANA S. A. - PIAZZA DEGLI AFFARI, MILANO - Telef.: 12.451-52-53-54-55. - ABBONAMENTI: Italia, Impero, Egitto: Anno L. 75; Semestre L. 38; Trimestre L. 24 (col lunedì anno L. 83); Estero anno L. 150; Semestre L. 80 (col lunedì anno L. 170). Spediz. in abb. postale

L'AVANZATA IN GRECIA CONTINUA

Le nostre truppe giunte alla Vojussa infrangendo le tenaci resistenze nemiche

Efficace concorso dell'Arma aerea nello svolgimento della manovra

BOLLETTINO N. 151

Piroscafi per 24.000 tonnellate affondati dai sommergibili operanti nell'Atlantico

Il Quartiere Generale delle Forze Armate comunica, in data 5 novembre:

Prosegue la manovra delle nostre unità nel settore epirote, dove i nostri elementi, vincendo vivaci resistenze nemiche, hanno raggiunto la testata della Vojussa.

La nostra Aviazione ha sviluppato intense azioni di concorso con le operazioni terrestri, durante l'intera giornata, bombardando vie di comunicazione, colonne di truppe e di autocarri, baraccamenti ed apparecchiamenti difensivi nelle zone di Florina, di Kastoria e di Giannina. Sono stati inoltre colpiti, con ripetute azioni di bombardamento in picchiata, batterie ed altri obiettivi sul costone a nord di Giannina e lungo la rotabile Giannina-Kalibaki. Altri nostri aerei hanno



bombardato i porti di Volos, di Prevesa e di Patrasso. Durante i combattimenti aerei un velivolo da caccia nemico è stato abbattuto,

un altro è stato probabilmente abbattuto.

Da ulteriori accertamenti risulta che, durante le azioni aeree del giorno 2, al-

tri sei velivoli nemici sono stati distrutti, oltre a quelli segnalati nel Bollettino n. 150. I velivoli avversari abbattuti in detta giornata sommano così a undici, più uno probabilmente abbattuto.

Una nostra formazione da caccia, in ricognizione su Malta, ha sorpreso e mitragliato alcuni grossi idrovolanti alla fonda.

Tutti i nostri velivoli impegnati nelle azioni suddette sono rientrati alle basi.

Nell'Africa Orientale la nostra artiglieria ha distrutto automezzi corazzati presso Monte Sciusceib (Cassala).

Aerei nemici hanno lanciato bombe su Cheren, uccidendo un indigeno e causando quattro feriti, tra i quali una donna e un bambino; a Neghelli nessuna vittima né danni materiali. Un velivolo nemico è stato abbattuto dalla difesa contraerea. L'equipaggio è stato catturato.

Noi sommergibili operanti nell'Atlantico hanno affondato piroscafi per 24 mila tonnellate complessive.

LA GUERRA ITALIANA SULL'ATLANTICO

Decine di sommergibili insidiano il traffico britannico in fraternità d'armi con la Marina tedesca

La nostra flotta ha reso pressoché proibitiva la navigazione al nemico nel traffico inglese si è trovato costretto a battere le lunghe vie delle rotte atlantiche. Ma, come in un inesorabile inseguimento, la Marina italiana l'ha raggiunto con i suoi sommergibili anche in pieno Oceano.

Il primo risultato di questa cooperazione italiana è stato che la Germania ha potuto concentrare l'azione della maggior parte dei suoi sommergibili attorno all'Inghilterra, stringendo l'isola in un assedio sottomarino che sta trasformando il Mare del Nord in una spaventosa tomba di navi.

I nostri sommergibili in Oceano integrano efficacemente questo assedio con un'azione di contro-blocco all'Atlantico, ostacolando il nemico a tenere sotto la più stretta vigilanza le rotte atlantiche fra l'Inghilterra e l'America del Sud, che è una delle più importanti fonti dei rifornimenti britannici.

Per assolvere nel modo più proficuo il loro compito, le nostre unità, già avvezze alle lunghe navigazioni oceaniche — come testimoniano il memorabile periplo dell'Africa e la cooperazione ai velivoli di Balbo nella crociera del Deserto — riproveranno anzitutto la loro attività ad uno studio paziente, sistematico, accurato del traffico nemico.

Lavoro metodico

Come è facile comprendere, le navi mercantili, in tempo di guerra e con il sistema dei convogli, non battono le usuali rotte del tempo di pace; ne seguono altre, quasi sempre più lunghe, ma più lontane dall'insidia avversaria, e le mutano frequentemente. I sommergibili italiani hanno scoperto ed individuato le nuove rotte, dopo un estenuante e rischioso lavoro che ha richiesto lente crociere di molte settimane, decine e decine di ore di agguato, immersione, rapidi audaci affioramenti in superficie, lunghe soste notturne all'aperto, i motori fermi, in silenzioso ascolto.

Questo lavoro metodico e incessante ha dato i suoi frutti: i nostri sommergibili hanno potuto raccogliere una larga messe di indi-

cazioni e di esperienze sulle correnti e sui sistemi del traffico nemico e sulle zone maggiormente battute. L'infaticabile attività dei nostri oceanici è riuscita a sottoporre ad un vigile controllo varie centinaia di miglia sul percorso dell'Atlantico, in zone lontane dal teatro di operazioni costituito dal blocco immediato attorno all'Inghilterra. L'azione di controllo è pressoché al termine e già consente, in base alle esperienze ricavate da lunghi mesi, di trarre interessanti conclusioni per un nuovo perfezionamento delle unità sottomarine, più idonee a colpire il nemico nel traffico marittimo, lungo le vie dello sterminato Oceano, insidiabili ma ben note ai nostri sommergibili.

Abbiamo parlato di cooperazione navale italo-germanica. L'azione dei sommergibili italiani, infatti, per quanto autonoma, è coordinata con quella dei sommergibili tedeschi, ed entrambi si inquadrono nel vasto organico piano del contro-blocco dell'Asse. La perfetta cooperazione tecnica è sorretta da una piena solidarietà spirituale: nella lotta contro il comune nemico, nella realizzazione della comune missione, equipaggi italiani e germanici, sorretti da una stessa fede, pari nell'ardimento e nel rischio, sono avventi da un sentimento di reciproca ammirazione e da una comune convinzione che una base atlantica, e durante i brevi soggiorni in questa base, al ritorno dalle vittoriose crociere o all'inizio di nuove ardue imprese, la loro vita si svolge in un cameratismo fraterno, illuminato dalla certezza del successo definitivo e totale.

La guerra italiana nell'Atlantico s'è iniziata, per ogni sommergibile, con un'impresa che è per se stessa una gesta di ardimento: il passaggio dal Mediterraneo nell'aperto Oceano.

Ogni sommergibile italiano, cioè, prima di iniziare la sua missione, ha dovuto forzare lo stretto di Gibilterra, l'insidiabile porta inglese del Mediterraneo, ove agli ostacoli naturali che si oppongono ad una tranquilla navigazione subacquea, derivanti dalla violenza delle correnti e dalla piccola profondità dei fondali sulla riva africana, si aggiungono quelli delle formidabili fortificazioni di Gibilterra sulla sponda opposta, degli sbarramenti di mine e della rigorosa vigilanza della Marina britannica.

Tutti questi ostacoli sono stati di volta in volta superati, per le ecce-

zionali e di esperienze sulle correnti e sui sistemi del traffico nemico e sulle zone maggiormente battute. L'infaticabile attività dei nostri oceanici è riuscita a sottoporre ad un vigile controllo varie centinaia di miglia sul percorso dell'Atlantico, in zone lontane dal teatro di operazioni costituito dal blocco immediato attorno all'Inghilterra. L'azione di controllo è pressoché al termine e già consente, in base alle esperienze ricavate da lunghi mesi, di trarre interessanti conclusioni per un nuovo perfezionamento delle unità sottomarine, più idonee a colpire il nemico nel traffico marittimo, lungo le vie dello sterminato Oceano, insidiabili ma ben note ai nostri sommergibili.

Abbiamo parlato di cooperazione navale italo-germanica. L'azione dei sommergibili italiani, infatti, per quanto autonoma, è coordinata con quella dei sommergibili tedeschi, ed entrambi si inquadrono nel vasto organico piano del contro-blocco dell'Asse. La perfetta cooperazione tecnica è sorretta da una piena solidarietà spirituale: nella lotta contro il comune nemico, nella realizzazione della comune missione, equipaggi italiani e germanici, sorretti da una stessa fede, pari nell'ardimento e nel rischio, sono avventi da un sentimento di reciproca ammirazione e da una comune convinzione che una base atlantica, e durante i brevi soggiorni in questa base, al ritorno dalle vittoriose crociere o all'inizio di nuove ardue imprese, la loro vita si svolge in un cameratismo fraterno, illuminato dalla certezza del successo definitivo e totale.

La guerra italiana nell'Atlantico s'è iniziata, per ogni sommergibile, con un'impresa che è per se stessa una gesta di ardimento: il passaggio dal Mediterraneo nell'aperto Oceano.

Ogni sommergibile italiano, cioè, prima di iniziare la sua missione, ha dovuto forzare lo stretto di Gibilterra, l'insidiabile porta inglese del Mediterraneo, ove agli ostacoli naturali che si oppongono ad una tranquilla navigazione subacquea, derivanti dalla violenza delle correnti e dalla piccola profondità dei fondali sulla riva africana, si aggiungono quelli delle formidabili fortificazioni di Gibilterra sulla sponda opposta, degli sbarramenti di mine e della rigorosa vigilanza della Marina britannica.

Tutti questi ostacoli sono stati di volta in volta superati, per le ecce-

zionali e di esperienze sulle correnti e sui sistemi del traffico nemico e sulle zone maggiormente battute. L'infaticabile attività dei nostri oceanici è riuscita a sottoporre ad un vigile controllo varie centinaia di miglia sul percorso dell'Atlantico, in zone lontane dal teatro di operazioni costituito dal blocco immediato attorno all'Inghilterra. L'azione di controllo è pressoché al termine e già consente, in base alle esperienze ricavate da lunghi mesi, di trarre interessanti conclusioni per un nuovo perfezionamento delle unità sottomarine, più idonee a colpire il nemico nel traffico marittimo, lungo le vie dello sterminato Oceano, insidiabili ma ben note ai nostri sommergibili.

Abbiamo parlato di cooperazione navale italo-germanica. L'azione dei sommergibili italiani, infatti, per quanto autonoma, è coordinata con quella dei sommergibili tedeschi, ed entrambi si inquadrono nel vasto organico piano del contro-blocco dell'Asse. La perfetta cooperazione tecnica è sorretta da una piena solidarietà spirituale: nella lotta contro il comune nemico, nella realizzazione della comune missione, equipaggi italiani e germanici, sorretti da una stessa fede, pari nell'ardimento e nel rischio, sono avventi da un sentimento di reciproca ammirazione e da una comune convinzione che una base atlantica, e durante i brevi soggiorni in questa base, al ritorno dalle vittoriose crociere o all'inizio di nuove ardue imprese, la loro vita si svolge in un cameratismo fraterno, illuminato dalla certezza del successo definitivo e totale.

La guerra italiana nell'Atlantico s'è iniziata, per ogni sommergibile, con un'impresa che è per se stessa una gesta di ardimento: il passaggio dal Mediterraneo nell'aperto Oceano.

Ogni sommergibile italiano, cioè, prima di iniziare la sua missione, ha dovuto forzare lo stretto di Gibilterra, l'insidiabile porta inglese del Mediterraneo, ove agli ostacoli naturali che si oppongono ad una tranquilla navigazione subacquea, derivanti dalla violenza delle correnti e dalla piccola profondità dei fondali sulla riva africana, si aggiungono quelli delle formidabili fortificazioni di Gibilterra sulla sponda opposta, degli sbarramenti di mine e della rigorosa vigilanza della Marina britannica.

Tutti questi ostacoli sono stati di volta in volta superati, per le ecce-

zionali e di esperienze sulle correnti e sui sistemi del traffico nemico e sulle zone maggiormente battute. L'infaticabile attività dei nostri oceanici è riuscita a sottoporre ad un vigile controllo varie centinaia di miglia sul percorso dell'Atlantico, in zone lontane dal teatro di operazioni costituito dal blocco immediato attorno all'Inghilterra. L'azione di controllo è pressoché al termine e già consente, in base alle esperienze ricavate da lunghi mesi, di trarre interessanti conclusioni per un nuovo perfezionamento delle unità sottomarine, più idonee a colpire il nemico nel traffico marittimo, lungo le vie dello sterminato Oceano, insidiabili ma ben note ai nostri sommergibili.

Abbiamo parlato di cooperazione navale italo-germanica. L'azione dei sommergibili italiani, infatti, per quanto autonoma, è coordinata con quella dei sommergibili tedeschi, ed entrambi si inquadrono nel vasto organico piano del contro-blocco dell'Asse. La perfetta cooperazione tecnica è sorretta da una piena solidarietà spirituale: nella lotta contro il comune nemico, nella realizzazione della comune missione, equipaggi italiani e germanici, sorretti da una stessa fede, pari nell'ardimento e nel rischio, sono avventi da un sentimento di reciproca ammirazione e da una comune convinzione che una base atlantica, e durante i brevi soggiorni in questa base, al ritorno dalle vittoriose crociere o all'inizio di nuove ardue imprese, la loro vita si svolge in un cameratismo fraterno, illuminato dalla certezza del successo definitivo e totale.

La guerra italiana nell'Atlantico s'è iniziata, per ogni sommergibile, con un'impresa che è per se stessa una gesta di ardimento: il passaggio dal Mediterraneo nell'aperto Oceano.

Ogni sommergibile italiano, cioè, prima di iniziare la sua missione, ha dovuto forzare lo stretto di Gibilterra, l'insidiabile porta inglese del Mediterraneo, ove agli ostacoli naturali che si oppongono ad una tranquilla navigazione subacquea, derivanti dalla violenza delle correnti e dalla piccola profondità dei fondali sulla riva africana, si aggiungono quelli delle formidabili fortificazioni di Gibilterra sulla sponda opposta, degli sbarramenti di mine e della rigorosa vigilanza della Marina britannica.

Tutti questi ostacoli sono stati di volta in volta superati, per le ecce-

zionali e di esperienze sulle correnti e sui sistemi del traffico nemico e sulle zone maggiormente battute. L'infaticabile attività dei nostri oceanici è riuscita a sottoporre ad un vigile controllo varie centinaia di miglia sul percorso dell'Atlantico, in zone lontane dal teatro di operazioni costituito dal blocco immediato attorno all'Inghilterra. L'azione di controllo è pressoché al termine e già consente, in base alle esperienze ricavate da lunghi mesi, di trarre interessanti conclusioni per un nuovo perfezionamento delle unità sottomarine, più idonee a colpire il nemico nel traffico marittimo, lungo le vie dello sterminato Oceano, insidiabili ma ben note ai nostri sommergibili.

Abbiamo parlato di cooperazione navale italo-germanica. L'azione dei sommergibili italiani, infatti, per quanto autonoma, è coordinata con quella dei sommergibili tedeschi, ed entrambi si inquadrono nel vasto organico piano del contro-blocco dell'Asse. La perfetta cooperazione tecnica è sorretta da una piena solidarietà spirituale: nella lotta contro il comune nemico, nella realizzazione della comune missione, equipaggi italiani e germanici, sorretti da una stessa fede, pari nell'ardimento e nel rischio, sono avventi da un sentimento di reciproca ammirazione e da una comune convinzione che una base atlantica, e durante i brevi soggiorni in questa base, al ritorno dalle vittoriose crociere o all'inizio di nuove ardue imprese, la loro vita si svolge in un cameratismo fraterno, illuminato dalla certezza del successo definitivo e totale.

La guerra italiana nell'Atlantico s'è iniziata, per ogni sommergibile, con un'impresa che è per se stessa una gesta di ardimento: il passaggio dal Mediterraneo nell'aperto Oceano.

Ogni sommergibile italiano, cioè, prima di iniziare la sua missione, ha dovuto forzare lo stretto di Gibilterra, l'insidiabile porta inglese del Mediterraneo, ove agli ostacoli naturali che si oppongono ad una tranquilla navigazione subacquea, derivanti dalla violenza delle correnti e dalla piccola profondità dei fondali sulla riva africana, si aggiungono quelli delle formidabili fortificazioni di Gibilterra sulla sponda opposta, degli sbarramenti di mine e della rigorosa vigilanza della Marina britannica.

Tutti questi ostacoli sono stati di volta in volta superati, per le ecce-

zionali e di esperienze sulle correnti e sui sistemi del traffico nemico e sulle zone maggiormente battute. L'infaticabile attività dei nostri oceanici è riuscita a sottoporre ad un vigile controllo varie centinaia di miglia sul percorso dell'Atlantico, in zone lontane dal teatro di operazioni costituito dal blocco immediato attorno all'Inghilterra. L'azione di controllo è pressoché al termine e già consente, in base alle esperienze ricavate da lunghi mesi, di trarre interessanti conclusioni per un nuovo perfezionamento delle unità sottomarine, più idonee a colpire il nemico nel traffico marittimo, lungo le vie dello sterminato Oceano, insidiabili ma ben note ai nostri sommergibili.

Abbiamo parlato di cooperazione navale italo-germanica. L'azione dei sommergibili italiani, infatti, per quanto autonoma, è coordinata con quella dei sommergibili tedeschi, ed entrambi si inquadrono nel vasto organico piano del contro-blocco dell'Asse. La perfetta cooperazione tecnica è sorretta da una piena solidarietà spirituale: nella lotta contro il comune nemico, nella realizzazione della comune missione, equipaggi italiani e germanici, sorretti da una stessa fede, pari nell'ardimento e nel rischio, sono avventi da un sentimento di reciproca ammirazione e da una comune convinzione che una base atlantica, e durante i brevi soggiorni in questa base, al ritorno dalle vittoriose crociere o all'inizio di nuove ardue imprese, la loro vita si svolge in un cameratismo fraterno, illuminato dalla certezza del successo definitivo e totale.

La guerra italiana nell'Atlantico s'è iniziata, per ogni sommergibile, con un'impresa che è per se stessa una gesta di ardimento: il passaggio dal Mediterraneo nell'aperto Oceano.

Ogni sommergibile italiano, cioè, prima di iniziare la sua missione, ha dovuto forzare lo stretto di Gibilterra, l'insidiabile porta inglese del Mediterraneo, ove agli ostacoli naturali che si oppongono ad una tranquilla navigazione subacquea, derivanti dalla violenza delle correnti e dalla piccola profondità dei fondali sulla riva africana, si aggiungono quelli delle formidabili fortificazioni di Gibilterra sulla sponda opposta, degli sbarramenti di mine e della rigorosa vigilanza della Marina britannica.

Tutti questi ostacoli sono stati di volta in volta superati, per le ecce-

zionali e di esperienze sulle correnti e sui sistemi del traffico nemico e sulle zone maggiormente battute. L'infaticabile attività dei nostri oceanici è riuscita a sottoporre ad un vigile controllo varie centinaia di miglia sul percorso dell'Atlantico, in zone lontane dal teatro di operazioni costituito dal blocco immediato attorno all'Inghilterra. L'azione di controllo è pressoché al termine e già consente, in base alle esperienze ricavate da lunghi mesi, di trarre interessanti conclusioni per un nuovo perfezionamento delle unità sottomarine, più idonee a colpire il nemico nel traffico marittimo, lungo le vie dello sterminato Oceano, insidiabili ma ben note ai nostri sommergibili.

Abbiamo parlato di cooperazione navale italo-germanica. L'azione dei sommergibili italiani, infatti, per quanto autonoma, è coordinata con quella dei sommergibili tedeschi, ed entrambi si inquadrono nel vasto organico piano del contro-blocco dell'Asse. La perfetta cooperazione tecnica è sorretta da una piena solidarietà spirituale: nella lotta contro il comune nemico, nella realizzazione della comune missione, equipaggi italiani e germanici, sorretti da una stessa fede, pari nell'ardimento e nel rischio, sono avventi da un sentimento di reciproca ammirazione e da una comune convinzione che una base atlantica, e durante i brevi soggiorni in questa base, al ritorno dalle vittoriose crociere o all'inizio di nuove ardue imprese, la loro vita si svolge in un cameratismo fraterno, illuminato dalla certezza del successo definitivo e totale.

La guerra italiana nell'Atlantico s'è iniziata, per ogni sommergibile, con un'impresa che è per se stessa una gesta di ardimento: il passaggio dal Mediterraneo nell'aperto Oceano.

Ogni sommergibile italiano, cioè, prima di iniziare la sua missione, ha dovuto forzare lo stretto di Gibilterra, l'insidiabile porta inglese del Mediterraneo, ove agli ostacoli naturali che si oppongono ad una tranquilla navigazione subacquea, derivanti dalla violenza delle correnti e dalla piccola profondità dei fondali sulla riva africana, si aggiungono quelli delle formidabili fortificazioni di Gibilterra sulla sponda opposta, degli sbarramenti di mine e della rigorosa vigilanza della Marina britannica.

Tutti questi ostacoli sono stati di volta in volta superati, per le ecce-

"Alcioni,, e "Picchiatelli,, all'assalto dell'intero territorio greco

Porti militari, ferrovie, nodi stradali, valichi montani, concentramenti di truppe sotto una pioggia di migliaia di bombe

(DA UNO DEI NOSTRI INVIATI DI GUERRA)

Base aerea X., 5 novembre

Giorata grande per l'Aviazione fascista. Gli stormi italiani si sono scatenati all'assalto dell'intero territorio ellenico compreso fra i tre mari, Jonio, Egeo e Mediterraneo e tutto è sistematicamente colpito dai punti alle ferrovie, ai nodi stradali, alle opere comunque importanti della difesa. Dalle prime luci fino al tramonto gli aerei vanno e vengono senza riposo dai campi avanzati verso gli obiettivi. Parlano carichi e arrivano vuoti per rifornirsi e ripartire un'altra volta. Avanti sempre, senza sosta, approfittando il più possibile della bonaccia ristabilitasi in cielo, sfruttando al massimo le brevi ore di queste giornate di tardo autunno.

Negli aeroporti il traffico ha raggiunto una intensità mai vista prima d'ora e bisogna richiamarsi alle memorabili giornate degli attacchi alle squadre navali inglesi per poter fare un paragone appena possibile. Sono centinaia di aeroplani terrestri e marittimi scagliati senza posa sul territorio nemico e intorno ad essi si muovono migliaia di uomini in interminabile febbrile lavoro, perché bisogna pensare che l'aviazione non è composta solamente dei piloti i quali sono una piccola minoranza rispetto alle masse di gente occorrente per tutti i servizi connessi con il volo di guerra.

Atmosfera eroica

Tanta attività, tanto fervore vi prendono e vi esaltano irresistibilmente dello stesso entusiasmo e della stessa passione di questi combattenti dei quali siete portati a respirare l'innimitabile atmosfera. Aeroplani rullano sul prato, si portano in linea di volo, altri ancora in senso inverso per raggiungere i posti di rifornimento, altri ancora vi passano rapidi sul capo, rasente i tetti dei capannoni con raffiche impetuose che squassano le nuvole. Il generale è qui, il capo Stato Maggiore, in piedi al margine del campo, e passa da un gruppo di velivoli all'altro impartendo ordini, ascoltando rapporti, animando con la sua presenza tutto il vasto fervore che lo circonda.

In questo quadro si svolge la guerra aerea contro la Grecia con una intensità che traspare dagli stessi testi dei bollettini del Quartiere Generale, necessariamente schematici e riassuntivi.

Nel complesso dell'attività odierna, vasta più ancora che nelle precedenti giornate, spicca particolarmente l'azione di bombardamento di Volos, città e porto della Tessaglia sull'Egeo, e fra le principali della Grecia, unita da una fer-

rovia e Larissa e alle grandi linee di Atene e Salonicco. Possiede un aeroscafo per apparecchi terrestri e marittimi ed è dotata di apparecchiamenti militari di varia natura, oltre a magazzini, cantieri, officine, tutti obiettivi insomma di primaria importanza dal punto di vista bellico.

L'incursione venne affidata ad una formazione di Alcioni che giunse sul cielo di Volos suddivisa in due pattuglie intorno alle 11 antimeridiane.

I piloti si recavano per la prima volta sulla località, ma ne riconobbero immediatamente i luoghi da colpire in base alle precise planimetrie di bordo attentamente studiate in anticipo.

Bombe ben centrate

Anche qui come a Salonicco, a Samina e negli altri centri di primordiale importanza visitati e tutti oggi dall'Ala fascista, una vivacissima reazione di batterie contraeree accolse gli Alcioni i quali si mantenevano a quota elevata e sparavano sopra un orizzonte di una chiarezza splendente.

Le bombe vengono sganciate tra l'infuriare della difesa che lanciava nell'aria centinaia di grante dalla caratteristica nuvoletta nera. Grossi e medi calibri vennero disseminati con intensità nella zona degli Alcioni che avevano il bordo del velivolo di comando un piumatore veramente in linea di volo, il quale dava il segnale con le sue scintille.

Particolarmente colpita fu la zona del porto dove i numerosi piccoli sommergibili, provocati dalle bombe si fusero in un unico solo gigante, l'incendio della fortissima infiammabilità dei materiali contenuti negli edifici portuali.

Alcune navi di piccolo tonnellaggio erano alla fonda subirono eguali sorte. Agli aviatori è parso anzi che parte di quel naviglio fosse di matrice bellica, torpediniere o roba del genere. Perciò essi reiterarono i passaggi sul porto, poi si recarono a colpire la stazione ferroviaria notandovi un'eccezionale presenza di convogli. Di tutto questo materiale fu bombardato quanto più si poté e non fu trascurato il campo di aviazione, benché assai piccolo e, all'apparenza, più terreno di fortuna che aeroporto vero e proprio.

Quale insidia nascondesse però quell'innocente campo dovevano avvertire poco dopo gli Alcioni quando valicarono nuovamente lo sbarramento delle artiglierie per riprendere la strada di casa si videro assaliti da una formazione di caccia avversari composta di 5 velivoli del tipo P.Z.L. I piloti greci

mossero audacemente all'attacco spazzando il cielo con qualche viciolissima. La risposta degli Alcioni non si fece attendere perché i mitraglieri vigilavano ai loro posti e accettarono il combattimento con decisione partendo dalla degli avversari.

Gli aerei nemici eseguirono alcune manovre per tentare l'accerchiamento dei velivoli italiani, ma ogni volta li trovarono pronti nella parata, sfidando così costretti a scoprirsi e a subire la peggio.

Uno dei nostri mitraglieri, trovandosi fianco a fianco con un avversario durante una di queste manovre, fu raggiunto e ucciso con fulmineità la sua arma. Da bordo dell'Alcione fu visto il taglio netto fatto sul corpo del P.Z.L. dall'infinita dei proiettili che gli entrarono tutti dentro il serbatoio incendiandolo come fosse stato di celluloido.

La torcia aerea percorse divampando il cielo andando a perdersi in fondo alla campagna tessalica.

Un altro degli assaltatori fu egualmente costretto ad abbandonare la lotta finché la formazione nemica, ridotta ormai in condizioni disperate preferì desistere dalla continuazione e si ritirò con un'affondata provvidenziale verso Volos.

I "Picchiatelli,, in azione

Gli Alcioni, ricomposte le file riprendevano indisturbati la via del ritorno: ma l'accanito duello non li aveva lasciati completamente illesi: a bordo di uno di essi c'era del sangue. Esso sgorgava dalla ferita di un valoroso motorista che fino all'ultimo aveva fatto il suo dovere sulla mitragliatrice.

Molto si è lavorato anche nel campo tattico a fianco delle truppe in marcia. Qui sono entrati in azione i Picchiatelli, che si sono buttati con la loro tradizionale audacia addosso ai trinceramenti nemici nel settore di Giannina. In due successi, mentre altre formazioni di Sparvieri e Cioghe badavano a battere nodi stradali, ponti e valichi montani, sempre nella zona di Giannina, a Kastoria e a Kalibaki.

Su alcune strade intermedie sono state sorprese e bombardate colonne di truppe in marcia e piccoli gruppi di automezzi. Anche il Canale di Corinto è stato nuovamente visitato dai nostri bombardieri. A loro questa volta, che si sono portati particolarmente sull'aeroporto di Peryali, nelle dirette prossimità della città di Corinto, che dà il nome al Canale.

Arturo Pianca

Il bombardamento di Salonicco nel racconto di fuggiaschi riparati in Jugoslavia

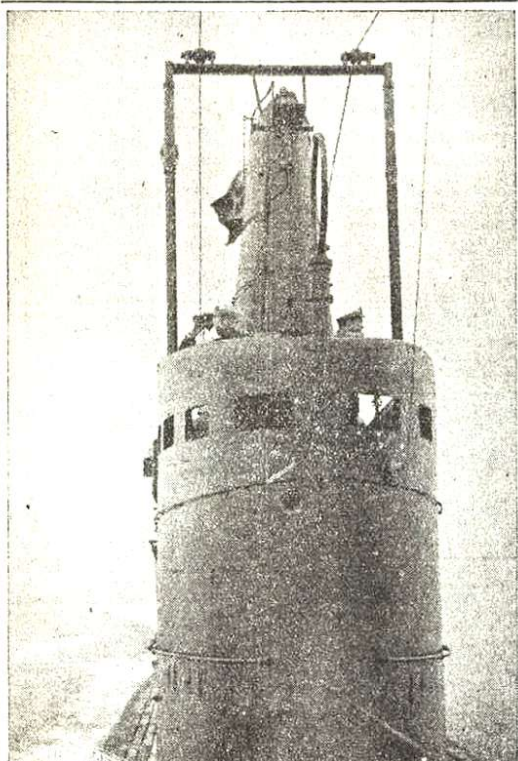
Belgrado 5 novembre

I giornali jugoslavi continuano a dare il massimo rilievo agli sviluppi dell'azione italiana in Grecia. Da ieri hanno cominciato ad arrivare da Gevigele, alla frontiera greco-jugoslava, sulla linea di Salonicco, i primi convogli per il servizio postale. Si tratta di piccoli treni giornalieri che portano ancora i pochi viaggiatori in partenza dalla Grecia. E da notare lo stato di questi viaggiatori che varcano la frontiera, esultanti per lo scampato pericolo.

Ieri ne sono arrivati sette, tra cui un diplomatico della repubblica di San Domingo ed una famiglia di tre romeni. Il padre, che è il primo viaggiatore proveniente da Salonicco, ha potuto dare le prime notizie sullo stato di quella città.

Egli ha detto che il bombardamento più grave è stato quello di giovedì: gli apparecchi italiani giunsero sopra Salonicco volando molto alti e poi scesero a bassa quota. L'artiglieria antiaerea entrò in azione soltanto dopo l'esplosione della prima bomba, ma senza alcun effetto.

Gli italiani hanno concentrato i loro attacchi a Salonicco, contro la nuova stazione ferroviaria, dove si trovano numerosi vagoni e dove è il centro di smistamento militare. Hanno bombardato poi vari obiettivi militari alla periferia producendo gravi danni materiali. Il palazzo della Posta centrale, sul quale è caduta una bomba, ha pure subito gravi danni, come il quartiere intorno alla nuova stazione ferroviaria. La zona franca jugoslava non è stata bombardata e non ha subito alcun danno.



Un sommergibile italiano in emersione nell'Atlantico