

La cooperazione militare italo-sovietica negli anni 1930

(secondo le memorie di I. A. Machanov, capo progettista
d'artiglieria presso lo stabilimento di Kirov)*

di IGOR O. TYUMENTSEV

ABSTRACT: The published fragment of memoirs of the chief designer of artillery weapons of the Kirov plant I. A. Machanov allows us to assess the depth of military-technical cooperation between the USSR and Italy in a new way. The author shows that despite the acute ideological confrontation between communism and fascism between the USSR and Italy in the 30s of the twentieth century, military-technical cooperation was constantly expanding. Italy was in dire need of funds for the construction of a Navy and was ready to sell its latest developments to the USSR. The Soviet Union needed the latest technologies to rebuild its Navy, and it was willing to pay for them in gold and currency. Analysis of the memoirs shows that Italian specialists introduced I. A. Machanov and other members of the Soviet delegation to the latest developments of art systems, seriously considered their production and delivery to the USSR. It was the cooperation of Italy that played a key role in the revival and development of the Soviet Navy.

KEYWORDS: USSR, INDUSTRIALIZATION AND REARMAMENT OF THE RED ARMY. THE CREATION OF NEW ARTILLERY SYSTEMS. MILITARY-TECHNICAL COOPERATION WITH ITALY. MODERNIZATION OF THE SOVIET NAVY. THE FATE OF THE MEMBERS OF THE SOVIET DELEGATION.

Introduzione

Ivan Abramovič Machanov apparteneva alla generazione dei “giovani bolscevichi” che partecipò, armi in pugno, alla guerra civile del 1918-1922, ricoprendo anche incarichi di responsabilità nel partito comunista, subendo poi la repressione della fine degli anni 1930. Si riteneva che fosse stato ucciso assieme ai suoi compagni, molti dei quali erano scomparsi nei campi di lavoro. Tutta la documentazione fu sequestrata dalle autorità inquirenti¹. Nulla si sapeva

* Trad. Prof. Olga Sergačeva

¹ Aleksandr Borisovič ŠIROKORAD, *ГЕНИЙ СОВЕТСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ. Триумф и трагедия В.Гроби́на (Il genio dell'artiglieria sovietica. Trionfo e tragedia di V. Grabin)*, Mosca,

della sua sorte fino a poco tempo fa. In effetti Machanov non fu fucilato. Fu infatti rilasciato negli anni '60, dopo 16 anni di lavori forzati e redasse le sue memorie che ci sono state consegnate dal figlio Stanislav Ivanovč Machanov, e sono tuttora in via di pubblicazione.

Fino a poco tempo fa lo sviluppo dei nuovi armamenti nell'Unione Sovietica negli anni '30 era conosciuto attraverso la testimonianza di V. G. Grabin², principale concorrente di Machanov, e dei suoi collaboratori³ e ai ricordi (raccolti dal nipote Boris e dal pronipote Lev) del contrammiraglio Aleksandr Kuz'mič Usyskin (1908-1999), vicecapo delle costruzioni navali, che nel 1935-1938 lavorò a Livorno nei cantieri Orlando, supervisionando la costruzione del famoso "incrociatore azzurro" *Taškent*, consegnato nel 1939 a Odessa dopo la fine della guerra civile spagnola⁴. Le memorie di Machanov consentono, ora, di considerare lo sviluppo degli allora nuovi sistemi d'artiglieria da un diverso punto di vista. Mettendo a confronto entrambi i punti di vista, è possibile valutare con maggior oggettività lo sviluppo del complesso militare-industriale dell'URSS negli anni prebellici.

Ivan Abramovič Machanov nacque nel 1901 nell'antica città di Kinešma sul Volga, provincia di Ivanovo-Voznesensk, in una famiglia della classe operaia. Nell'agosto 1917, all'età di sedici anni, si arruolò nella Guardia Rossa del distretto di Kinešemsky e il 17 settembre dello stesso anno aderì al Partito Operaio Socialdemocratico Russo (POSDR). Nell'estate del 1918 frequentò i corsi or-

Casa editrice AST, 2003, 429 p.; BEŠANOV V., *L'artiglieria colpisce da sola Dei ciechi della guerra*, Mosca, Yauza-Press, 2013, p.187; GANIN S. M., «Универсальные и полуниверсальный пушки Кировского завода» (Cannoni universali e semiuniversali dello stabilimento di Kirov), *Bastion. Voenno-tekhnicheskij sbornik*, 2015. N. 1, pp. 15-21.

- 2 Vasilij Gavrilovič GRABIN (28/12/1899 [01/09/1900], st. Staronižesteblievskaja, regione di Kuban - 18/04/1980, Kaliningrad, regione di Mosca) famoso progettista sovietico di artiglieria della Grande Guerra Patriottica. Eroe del lavoro socialista (1940). Vincitore di quattro premi Stalin di primo grado (1941, 1943, 1946, 1950). Membro del RCP (b) dal 1921.
- 3 Vasilij Gavrilovič GRABIN (1899-1980), *ОРУЖИЕ ПОБЕДЫ (Arma della vittoria)*, Mosca, Politizdat, 1989. СHУДЬЯКОВ, Andrej Petrovič, В. Грабин и мастера пушечного дела (V.Grabin e il maestro di cannoni), Mosca, Patriot, 1999, 368 pp.
- 4 Lev Borisovič USYNSKIN, *Голубой крейсер (incrociatore blu)*, website Polit.ru. *Воспоминания о Борисе Львовиче Усыскине*. Проект «Двенадцать книг. О времени и наших судьбах». © Клубков Ю. М. (Ricordi di Boris L'vovič Usyskin, Progetto "Dodici libri. Sul tempo e sui nostri destini. © Klubkov Yu. M.).

ganizzati da Michail Vasilievič Frunze a Ivanovo-Voznesensk. Nel marzo 1920 venne arruolato nell'Armata Rossa degli Operai e dei Contadini e in dicembre inviato in Estremo Oriente per lavorare come istruttore nella Direzione militare e politica della Repubblica dell'Estremo Oriente⁵. Nell'agosto 1921 venne nominato vice commissario militare dell'artiglieria ed eletto segretario del comitato del partito per il controllo dell'artiglieria. Nel novembre 1921 prese parte alle battaglie alla stazione IN e all'assalto delle città di Voločaevsk e Spassk.

Nel luglio 1922 Machanov venne mandato a studiare a Pietrogrado, presso l'Accademia di artiglieria intitolata a Dzeržinskij, dove studiò fino al 1928. Dopo essersi diplomato

all'Accademia, lavorò presso lo stabilimento Kirovskij (ex Putilovskij) come ingegnere progettista di armi di artiglieria. Dal 1929 al 1939 fu a capo del dipartimento di sviluppo d'artiglieria dello stabilimento di Kirov e a questo titolo fece parte di varie missioni militari sovietiche in Italia, Germania, Inghilterra, Belgio, Cecoslovacchia, per studiare e eventualmente acquistare sistemi d'artiglieria. Machanov ha descritto dettagliatamente i suoi viaggi all'estero, in particolare in Italia, prestando attenzione, soprattutto, a ciò che avrebbe potuto essere



A. Machanov nel 1917
(Archivio privato del figlio Stanislav)

5 La Repubblica dell'Estremo Oriente (04/06/1920-11/15/1922) fu uno stato democratico formalmente indipendente con un'economia capitalista, proclamato sul territorio della Transbaikalia e dell'Estremo Oriente russo. Di fatto era uno stato cuscinetto tra Russia sovietica e Impero giapponese.



14 июня товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов, Орджоникидзе и Межлаук посетили Софринский полигон. На снимке: товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов, Орджоникидзе беседуют с конструктором тов. И. А. Махановым.

Il 14 giugno, i compagni Stalin, Molotov, Vorošilov, Oržonikidze e Mežlauk hanno visitato il campo di addestramento di Sofrinskij. Nella foto: i compagni Stalin, Molotov, Vorošilov, Oržonikidze stanno parlando col progettista, il compagno I.A. Machanov (a destra)

adottato e introdotto nelle fabbriche russe, nelle quali conoscenze, abilità e gestione efficace erano state spesso sostituite da artigianalità con produzione seriale di prodotti difettosi. Di grande interesse sono i dati raccolti sui progressi dei sistemi di artiglieria, ed in particolare dell'artiglieria navale, negli stabilimenti italiani. Ovviamente negli appunti di Machanov non mancano accenti critici al regime fascista e alla persecuzione dei comunisti italiani, ma neppure apprezzamenti per l'enorme patrimonio spirituale e culturale del popolo italiano e per la sua abilità e talento, solo temporaneamente compressi da un regime sebza futuro.

Come comunista-leninista, aveva indubbiamente un atteggiamento negativo nei confronti del regime fascista. Riteneva però che, nonostante le differenze ideologiche, occorresse sfruttare al meglio le opportunità che si erano aperte per l'approvvigionamento e la conoscenza dei nuovi armamenti, per rimontare il gap dell'industria militare sovietica rispetto a quella dell'Europa capitalista, specialmente nei settori delle costruzioni navali e dell'artiglieria

Come la maggior parte dei membri delle delegazioni sovietiche inviate in Europa occidentale negli anni '30, anche Machanov fu vittima del Grande

Terrore. Fu infatti arrestato il 27 giugno 1939 con l'accusa di essere coinvolto nel preteso complotto di Tuchačevskij e imprigionato prima a Lefortovo, poi a Suchanovskaja⁶ e Butyrskaja⁷. Il 6 giugno 1941 fu condannato ai sensi dell'articolo 58 del Codice Penale a 20 anni nei campi di lavoro forzato e 5 anni di interdizione. Scontò la pena a Vjatlag⁸, Karlag⁹, nell'ufficio di progettazione speciale 172 del Commissariato del popolo per gli affari interni dell'URSS a Kresty e Minlag¹⁰.

Liberato nel 1955, fu chiamato a testimone nel processo contro i complici di Beria. Chruščëv lo invitò a dirigere un ufficio di progettazione in uno degli stabilimenti negli Urali, ma Machanov insistette per ricoprire invece il ruolo di capo progettista di armi di artiglieria nello stabilimento di Kirov. Non fu accontentato, ma in compenso fu collocato in pensione con il grado di tenente colonnello e fino alla fine della sua vita fu impegnato in attività educative pubbliche e scrisse le sue memorie.

Le memorie di Machanov consistono in un'unica copia manoscritta in possesso di suo figlio. Sono nove quaderni di 96 pagine ciascuno. Il volume del testo supera i 25 fogli stampa. Il manoscritto è abbastanza sgualcito. Il figlio, Stanislav Ivanovič Machanov¹¹ strappò e distrusse parte del memoriale riguardante in par-

6 Il carcere speciale di Suchanovskaja fu, dal 1938 al 1953, una prigione segreta per criminali politici particolarmente importanti, situata nell'area del monastero di Santa Caterina nella regione di Mosca. Fu creata a iniziativa e sotto la giurisdizione di Nikolai Yežov; dopo il suo arresto passò sotto il controllo di Lavrentij Beria.

7 Il centro di detenzione Butyrsky, noto anche come prigione Butyrskaya o "Butyrka", è un centro di detenzione preventiva a Mosca, la più grande prigione della capitale russa, una delle prigioni più antiche e famose della Russia.

8 Il campo di lavoro forzato di Vjatka è uno dei più grandi campi di lavoro forzato nel sistema GULAG, K-231, che è esistito dal 5 febbraio 1938 fino agli anni '90. Direttamente subordinato alla Direzione principale dei campi dell'industria forestale dell'NKVD dell'URSS, ed in seguito al Ministero degli affari interni dell'URSS.

9 Karlag - uno dei più grandi campi di lavoro forzato dell'URSS nel 1930-1959, si trovava nella regione di Karaganda. Faceva parte del sistema GULAG dell'NKVD dell'URSS: uno speciale ufficio di progettazione dell'NKVD, che esisteva nella prigione di Leningrado "Kresty" dal 1937 al 1953.

10 Minlag - Campo Mineral'nyj, (Campo speciale № 1, successivamente (dal 10.05.1948) Mineral'nyj ITL) con centro nel villaggio di Inta Komi ASSR.

11 MACHANOV Stanislav Ivanovič (Stiva), nato il 29 aprile 1933 a Leningrado, durante la guerra si trasferì nella regione di Kirov. Tornato a Leningrado, nel 1945-1948 fu condannato in quanto congiunto di un nemico del popolo ed esiliato con la madre nella regione di Novosibirsk. Nel 1950 gli fu permesso di tornare a Leningrado per vivere con i parenti ma-

ticolare le accuse di suo padre contro sua madre troppo prevenute e spesso infondate. È sparito il quaderno n. 10, in cui l'autore descriveva la sua liberazione dal Gulag. Il testo nel quaderno n. 9 termina a metà frase.

All'inizio, il testo delle sue memorie è abbastanza strutturato e logico, ma poi, a quanto pare, l'età ha cominciato a influenzare: le ripetizioni degli stessi argomenti sono diventate più frequenti, sono apparse ampie divagazioni didattiche. Un odio feroce per il colpevole di tutti i suoi guai: J.V. Stalin ha spesso privato l'autore dell'obiettività e ha portato il "bolsevico-leninista" a conclusioni paradossali.

Tutto ciò ha richiesto un notevole lavoro editoriale da parte nostra al fine di preservare il più possibile il testo dell'autore, strutturandolo e facilitandone la comprensione del lettore. Tutte le note di Machanov, sia in pendice che tra parentesi nel testo, vengono inserite nelle note a piè di pagina.

Le biografie di persone poco conosciute sono state compilate con l'aiuto di un parente di S. I. Machanov, Aleksandr Dmitrievič Vjatkin. Nel 2017-2018 abbiamo pubblicato due frammenti delle memorie di Machanov e diversi articoli¹². Questa pubblicazione è una continuazione dell'approvazione della fonte nell'ambito del progetto per la preparazione dell'intero testo delle memorie per una pubblicazione scientifica.

terni. Laureato nel 12956 presso l'Istituto minerario, svolse il tirocinio a Inta, dove suo padre si era stabilito dopo la sua liberazione. In seguito lavorò presso l'Istituto Giproelektro, poi presso l'Istituto Giproenergoprom-Giproelektro fino alla liquidazione nel 1989. Da allora, fino alla pensione, ha lavorato come capo progettista nell'ufficio del Giproelektro presso Proektelektro LLC. Il figlio Stanislav Stanislavovič Machanov, nato nel 1959, lavora in Thailandia a Bangkok come professore in un'università locale. Il secondogenito, Anton Stanislavovič, nato nel 1976, è direttore della compagnia LAKK.

- 12 *Nella prigione di Suchanov. Dalle memorie di I.A. Makhanov*, Preparazione per la pubblicazione e articolo introduttivo di I.O. TYUMENCEV, Archivio russo. 2017. N. 2; 2018. N. 1; TYUMENCEV I.O., *Memoirs of I.A. Machanov, capo progettista di armi di artiglieria nello stabilimento di Kirov, come fonte sulla storia dell'URSS 1917-1953* // Aspetti storico-militari della vita del sud della Russia nei secoli XVII-XXI: questioni di studio e museificazione. Volgograd, 2019; KLEITMAN A. L., TYUMENTSEV I.O. *Memoirs of I.A. Makhanov come fonte di scienza e tecnologia* // Institute of the History of Natural Science and Technology. S. I. Vavilov RAS. Conferenza scientifica annuale. Mosca: IIET RAN, 2019; KLEITMAN A. L., TYUMENTSEV I.O. *Cannoni d'artiglieria del designer I.A. Makhanov: sviluppo, introduzione, uso in combattimento negli anni '30 e '50* // Bollettino di VolSU. 2020. n. 1.



I.A. Machanov a bordo di un autocannone (Archivio S.I. Machanov)

IL VIAGGIO DI LAVORO IN ITALIA

Il testo.

Siamo in Italia, che, grazie a Mussolini, è stata contagiata dallo sciovinismo delle grandi potenze, e soprattutto da parte della Polonia. Nel Nord Italia le ferrovie sono tutte elettrificate grazie all'energia idroelettrica a basso costo generata dalle centrali idroelettriche poste ad alta quota delle Alpi italiane. L'espresso "Berlino-Roma" dal passo del Brennero scende di corsa verso Bolzano e Verona, città più prossima alla valle del fiume Po.

Superata Bologna, [abbiamo notato che] il paesaggio montano ricomincia, ma leggermente diverso da quello alpino. Abbiamo attraversato la catena montuosa dell'Appennino, che corre lungo tutta la penisola, a forma di stivale.

Ed ecco l'antica Roma, la Città Eterna. Con una sensazione speciale di qual-

cosa di straordinario e sacro, siamo arrivati a Roma. Immediatamente sono ricomparsi i ricordi del libro di [Henryk] Sienkiewicz *Kamo Grjadeši* (*Quo Vadis*) e di *Spartacus*, che avevamo preso a simbolo del periodo più giovane della Rivoluzione. Sembrava che l'arena del Colosseo si stendesse ora davanti a noi. Il treno è entrato nella vecchia stazione di Roma Termini (stazione di testa) e qui ci siamo congedati con lo scrittore¹³. L'ho accompagnato al taxi e abbiamo deciso di incontrarci di nuovo a Leningrado.

Ho percorso la strada che dalla piazza della stazione porta all'Ambasciata sovietica. Le strade strette e antiche con marciapiedi anch'essi molto stretti erano piene di venditori di frutta lungo i bordi. Inebriato dal profumo di agrumi non ho potuto fare a meno di acquistare due chili di arance enormi che ho quasi tutte mangiato mentre mi dirigevo verso l'Ambasciata. Ed ecco l'ambasciata sovietica, situata nell'ex palazzo di qualche duca¹⁴, ereditato dall'ambasciata zarista. L'edificio era circondato da una solida recinzione in pietra ed il cancello con portello che conduceva al cortile dell'ambasciata erano modernamente attrezzati.

Dopo aver suonato, l'ufficiale di servizio mi ha esaminato dalla testa ai piedi attraverso un vetro speciale; ha premuto il pulsante e il cancello si è aperto automaticamente. Era ancora presto (circa le 8 del mattino). Il maggiordomo mi ha portato in una sala in attesa dell'addetto navale il compagno [Lev Vladimirovč] Antsipo-Chikunskij, dal quale dovevo ricevere istruzioni su come procedere.

Circa un'ora dopo è arrivato [L. V.] Ancipo-Čikunskij. Ci siamo presentati. Gentili occhi marroni, su un viso molto piacevole, mi guardarono con evidente curiosità. Sembrava un po' più vecchio di me. Ci siamo messi al lavoro. [L. V.] Ancipo-Čikunskij mi ha così informato:

«Abbiamo ricevuto da Mosca un elenco dei membri della commissione presieduta dal compagno Nikolai Aleksevič Efimov, capo della Direzione principale dell'artiglieria, che dovrà preparare il contenuto di un accordo tecnico tra URSS e Italia. Anche Lei è un membro di questa commissione. Per questo motivo l'abbiamo convocata urgentemente dalla Germania. Quasi l'intera commissione si è già riunita. Tutti soggiornano nell'albergo "Olanda", che non è lontano

13 I.A. Machanov viaggiò nello stesso scompartimento con lo scrittore russo-sovietico Conte Alexej Nikolaevič Tolstoj (29/12/1882 [01/10], Nikolaevsk, provincia di Samara - 23/02/1945, Mosca), autore di romanzi psicologici, storici e di fantascienza, novelle e racconti, opere pubblicitarie.

14 In realtà il marchese Antonio Starabba di Rudinì.



N.A. Efimov.



L.V. Ancipo-Čikunskij.

da qui, vicino alla stazione Terminus stessa e all'inizio di Via Nazionale, la strada principale di Roma: C'è una stanza per Lei. Ella è in Italia per la prima volta e non conosce le regole del regime fascista. Pertanto devo comunicarle che, in primo luogo, il regime di [B.] Mussolini ha in atto ampi commerci con l'Unione Sovietica, poiché ha bisogno di risorse aggiuntive per meglio equipaggiare l'esercito e la marina ai fini dei suoi piani imperialisti. [B.] Mussolini è pronto a metterci a parte di alcune scoperte tecniche nell'artiglieria navale, nella costruzione di incrociatori, cacciatorpediniere, nell'aviazione, se siamo disposti a sborsare cifre importanti. Compito della commissione del compagno N. A. Efimov è quello di acquistare dagli italiani tutto ciò che merita attenzione, soprattutto ciò che non possiamo produrre velocemente da soli. Tenga presente che, come membro della commissione dell'URSS, sarà sorvegliato da poliziotti italiani, che può immediatamente distinguere dal loro vestito operettistico, ma in alcuni casi potrebbero essere seguito da agenti della polizia segreta. Non abbia paura di azioni o provocazioni da parte della polizia. La polizia sa chi ella è e La terrad'occhio in modo che non oltrepassi i confini di ciò che è consentito, ma le consiglio di non conversare con i cittadini, perché potrebbe incontrare una "camicia nera" - un fascista aggressivo ».



K.F.Martinovič



A.I..Berg

«Dopo aver ringraziato L.V. Ancipo-Čikunskij per l'informazione, mi sono recato all'albergo «Olanda». Nell'accompagnarmi al cancello e lungo la strada mi ha chiesto:

- Ha la patente di guida?

Ho risposto di sì.

“- Molto bene ! Ci sono tante macchine nella nostra Ambasciata, ma non ci sono autisti tranne l'autista dell'Ambasciatore. Quando faremo delle escursioni fuori Roma, saprò che può guidare una macchina. Dopo essersi riposato, venga in garage dell'Ambasciata e provi a guidare una delle nostre Isotta-Fraschini, Lancia, Alfa Romeo e Fiat e ne scelga una».

Dopo averlo salutato, mi sono recato all'albergo Olanda, dove ho trovato l'intera commissione a colazione. La composizione della commissione era la seguente: Presidente il comandante di corpo (*Komkor*) Nikolai Alekseevič Efimov [1897-1937], capo della Direzione Principale dell'Artiglieria; Membri: Martinovič Ksenofont Filippovič [1894-1938], componente del consiglio del Commissariato del popolo per l'industria pesante; Ancipo-Čikunskij Lev Vladimirovič [1898.1938], addetto navale; Berg Aksel Ivanovič [1893-1979], specialista in ra-



N.N. Magdesiev



K.I. Dušenov.

diotecnica; Magdesiev Nikolai Nikitovič [1883-1938], [dal 1915] Capo dell'ufficio di progettazione dello stabilimento *Bol'shevik*¹⁵; Dušenov Konstantin Ivanovič [1895-1935], Capo di Stato Maggiore della flotta del Mar Nero; Kajukov Matvej Maksimovič [1892-1941], membro della Direzione principale dell'artiglieria dell'Armata Rossa dei lavoratori e dei contadini; L.P. Guljaev, specialista in ottica; Ivan Abramovič Machanov, Capo dell'Ufficio tecnico dello stabilimento *Krasnyj Putilovec*; Šešaev Pavel Petrovič, Capo del Poligono Navale.

Il mio amico Nikolai Nikitovič Magdesiev, sapendo del mio arrivo, mi ha riservato un posto al suo tavolo. L'incontro è stato molto cordiale anche da parte del Presidente della commissione, con il quale ho avuto i rapporti più amichevoli.

La colazione era tipicamente italiana, cioè spaghetti (un piatto intero) con parmigiano grattugiato, molto gustosi, e invece di tè, caffè, o acqua una grande bottiglia di giovane vino Chianti. Dopo la colazione, il Presidente della commissione ha annunciato che mentre sono in corso trattative fondamentali al Ministero del-

15 Già Stabilimento meccanico di Kiev Gretera, Krivaneka & C., fondato nel 1882. Il nome *Bol'shevik* è rimasto sino al 2018.



M.M. Kajukov

la Marina (Ammiragliato), i membri della commissione hanno l'opportunità di vedere le bellezze di Roma e dei suoi dintorni.

Senza perdere un minuto di tempo così prezioso, assieme a N.N. Magdesiev abbiamo fatto un tour di Roma. Subito ci siamo precipitati al Colosseo. Il monumento dell'antica Roma, associato alla maggior parte di tutti gli eventi storici e che è il migliore conservato. A quel tempo, in Italia circolavano voci secondo cui B. Mussolini voleva restaurare il Colosseo e sedersi dove sedevano i governanti del Grande Impero Romano, come Giulio Cesare. Dopotutto, B. Mussolini si considera il successore degli antichi imperatori romani e progetta la trasformazione del

Mediterraneo in mare interno del Nuovo Impero Romano.

Arriviamo al Colosseo e lo guardiamo da lontano, valutando le dimensioni colossali di questo edificio e il suo disegno architettonico dall'esterno, dove si è conservato fin quasi al top, che ovviamente ha perseguito in un unico insieme. Ci avviciniamo ed entriamo in uno dei tanti cancelli ad arco, ove abbiamo la possibilità di stimare a occhio lo spessore del muro del Colosseo e stimiamo che è approssimativamente, non può essere inferiore a 15-20 metri.

Visitiamo l'arena, che stupisce anch'essa per le sue gigantesche dimensioni rispetto alle arene dei più grandi circhi moderni. In qualche parte il pavimento dell'arena è crollato e ai nostri occhi sono apparse le parti sotterranee, dove si trovavano i gladiatori durante gli spettacoli dell'antica Roma. I cittadini dell'antica Roma chiedevano "pane et circensem" dai loro governanti, e li ricevevano. Nelle gallerie dell'anfiteatro del Colosseo, nei palchi, sono stati conservati antichi bracieri, sui quali, durante gli spettacoli, le donne preparavano colazioni, pranzi e cene per tutta la loro famiglia. Famiglie intere venivano a vedere gli spettacoli al Colosseo, che a volte duravano tanti giorni. Pertanto qui, nei palchi dell'anfiteatro, il pubblico mangiava e riposava. Molti spettacoli hanno portato il pubblico alla eccitazione: schiavi gladiatori si uccidevano a vicenda, i cristiani venivano

portati nell'arena e i leoni venivano rilasciati per sbranarli. Il sangue umano scorreva come un fiume. Non c'è da stupirsi che i gladiatori, usciti in battaglia, abbiano salutato Cesare: *Ave Caesar morituri te salutant*.

Rimasi a lungo in ogni galleria e guardai le rovine dell'arena del Colosseo, su cui era stato versato tanto sangue, e pensai quanto fosse bello che tutto questo fosse sprofondato nell'eternità. Ma in Italia, un uomo con una mascella inferiore molto grande e pesante, che ricorda la discendenza dell'uomo dai gorilla e dagli scimpanzé, ha preso il potere ed è diventato un dittatore, e sogna di restaurare il Colosseo. Il nuovo Pseudo-Nerone non darà i comunisti da mangiare ai leoni affamati?! Tutto ci si può aspettare dal Duce, ansioso di assurgere all'antica grandezza e arroganza romana, e che progetta di creare la più potente marina del Mediterraneo, per dichiarare la stessa eredità storica della Grande Italia. Questo è ciò da cui impareremo nella costruzione di una grande flotta!

Dopo il Colosseo abbiamo visitato la Basilica di San Pietro in Vaticano. La maestosa piazza davanti alla Basilica di San Pietro mi ha stupito per la sua magnificenza e vastità. La facciata e il colonnato, aperti come ali, sono stati, ovviamente, l'ispirazione per l'architetto russo Andrei Nikiforovč Voronichin per la costruzione della Cattedrale di Kazan a Leningrado, che è una sorta di imitazione dell'architettura della Cattedrale di San Pietro. L'interno della Basilica di San Pietro supera tutto ciò che io abbia mai visto nel suo splendore. Dopo una visita piuttosto superficiale in Vaticano, abbiamo ammirato la bella Piazza della Signoria di fronte a Palazzo Vecchio, l'Arco di Tito, e finalmente, stanchi fino all'esaurimento, siamo tornati all'accogliente hotel *Olanda*, dove gli impiegati erano ovviamente russi che vivevano a Roma da molto tempo. La cena è stata così abbondante, e anche il Chianti al posto dell'acqua, che ci ha finalmente immersi tra le braccia di Morfeo.

Il giorno successivo è stata organizzata un'escursione nei dintorni di Roma per la visita alla centrale idroelettrica. Per raggiungere la centrale idroelettrica dovevamo percorrere la famosa Via Appia a nord fino a un grande lago alpino. Siamo partiti con due auto. Nella prima grande Isotta-Fraschini guidata dallo stesso L. V. Ancipo-Čikunskij, c'erano otto membri della commissione. Nella seconda macchina, una Lancia, che guidavo io, eravamo solo in quattro, perché era un'auto sportiva. Era facile seguire la pesante Isotta-Fraschini con la Lancia, estremamente tozza, quasi da corsa. L. V. Ancipo-Čikunskij era molto attento nella guida e non superava mai i 100 km/h. La via Appia, ancora ben conservata dai

tempi delle legioni romane, e anche ammodernata sotto Mussolini in autostrada ci consentiva di viaggiare ad alta velocità.

Siamo stati sorpassati da altre auto che superavano i 100 km/h. A circa a metà del nostro percorso, il rombo di un'auto da corsa a forma di sigaro rosso che proveniva da dietro a una velocità di circa 200 km/h ci ha superato e rapidamente è scomparso. Ci è voluta circa mezz'ora per raggiungere il luogo dello strano incidente stradale. Un'auto da corsa rossa a forma di sigaro si era schiantato contro una Cadillac appartenente all'ambasciata degli Stati Uniti. Via Appia è stata completamente bloccata da un cumulo di detriti fumanti e da una congestione di veicoli da una parte o dall'altra. Il traffico è diventato sempre più grande. Il ritardo è stato piuttosto lungo. Ma poi sono arrivate le auto della polizia e hanno rimosso le vittime e il metallo fumante per consentire il traffico normale. Ci siamo lasciati alle spalle l'incidente e finalmente l'autostrada ci ha portato a una centrale idroelettrica ai piedi di alte montagne quasi ripide. È una delle numerose centrali idroelettriche che forniscono elettricità a basso costo all'industria chimica (viscosa) situata nelle vicinanze di Roma e della stessa Città Eterna.

La costruzione della Centrale ci ha stupito per le sue ridotte dimensioni, considerando che la potenza di questa centrale idroelettrica, raggiunge i cinquecentomila kilowatt, cioè parecchie volte di più del nostro Dneprostroy. Quando siamo entrati nella sala macchine di questo piccolo edificio, abbiamo visto sei generatori a turbina verticali con una capacità di poco più di 80.000 kilowatt ciascuno. In termini di dimensioni, sono molte volte più piccoli dei generatori a turbina Dniepr e una potenza così grande in questi generatori a turbina si ottiene grazie all'alta pressione dell'acqua che cade ad alta velocità attraverso i tubi da un'altezza di diverse centinaia di metri. I costi per la costruzione di una centrale idroelettrica ad alta pressione sono diverse decine di volte inferiori ai costi che sopportiamo per le nostre centrali idroelettriche come la centrale idroelettrica del Dniepr. Abbiamo visionato le condutture attraverso le quali l'acqua cade. Il diametro dei tubi è fenomenale per questi tempi, pari a circa 8 metri. Siamo salito con la funicolare (ascensore) fino a diverse centinaia di metri di altezza ed abbiamo ammirato il lago alpino che alimenta questa centrale idroelettrica. Tutto è così semplice, economico ed efficace! Siamo tornati a Roma in tarda serata. L'autostrada Via Appia è illuminata dai lampioni. Avvicinandoci a Roma in serata, non abbiamo incontrato tante pubblicità al neon e all'argon come nel caso di Berlino. Qui tutto è più modesto e Roma non è il centro commerciale e industriale d'Italia, ma so-

lo la sua capitale e la Città Eterna. Il centro industriale e commerciale rimane al nord in Lombardia, a Milano.

Al terzo giorno, la commissione, accompagnata dall'addetto navale Ancipo-Čikunskij, lascia Roma e si reca a Genova presso i cantieri navali e le fabbriche di artiglieria della società Ansaldo: principale fornitore dell'Ammiraglio italiano di nuovi incrociatori, che vengono prodotti senza partecipazioni di altre società, ad eccezione delle imprese che forniscono dispositivi ottici (telemetri) per il controllo del fuoco (società Galileo). I cantieri navali di questa azienda sono i più grandi d'Italia. Dotate delle più moderne tecnologie, sono famose per la costruzione dei più grandi transatlantici tipo *Rex*, con un dislocamento di 45.000 tonnellate. Navigano sotto bandiera italiana sulla tratta Roma-New-York ed hanno stabilito un record di velocità nell'Atlantico tanto da ricevere il Nastro Blu - un premio che fino ad allora era stato dato ai tedeschi (Brema).

Gli italiani sono molto orgogliosi di questo risultato, e dell'Ansaldo in particolare. A Genova abbiamo soggiornato all'Hotel Verdi in Piazza Verdi, e le nostre stanze erano piene di pubblicità dell'Ansaldo per questa realizzazione, ma ci interessava poco. Eravamo ansiosi di sapere quello che l'azienda ci avrebbe mostrato in termini di progresso tecnico nella produzione di tubi anima che possono essere inseriti liberamente nelle canne di grosso calibro, particolarmente soggette all'usura.

Ci interessavano anche i metodi di collaudo idraulico delle canne dei calibri 152, 203 e 305 mm a pressioni elevatissime del fluido, fino a 10.000 atmosfere, di cui l'azienda andava fiera. La dimostrazione a cui abbiamo assistito nell'officina per l'autofretting¹⁶ delle canne per fusti di grosso calibro, mediante generatori

16 L'autofretting o autofrettage è una tecnica di deformazione plastica per la forzatura a freddo del metallo. I russi erano estremamente interessati a sistemi di costruzione che non copor-tassero l'impiego di acciaio altamente speciali (ad elevato limite elastico) e da altra parte compensassero l'inconveniente dell'usura od erodibilità delle canne: in Italia fino al calibro da 381 si era scelto di costruirle con il tubo anima inserito a freddo nel corpo della canna, con l'ulteriore vantaggio di agevolare il cosiddetto "ritubamento" ovvero l'operazione di rimozione del tubo anima eroso e la sua sostituzione con uno nuovo. Era d'altra parte necessaria un'accurata tecnica costruttiva che assicurasse la resistenza elastica delle bocche da fuoco alle grandi sollecitazioni delle nuove cariche. I sistemi costruttivi tipici erano quello dell'autoforzamento e pertanto quello della costruzione con acciai con limite elastico relativamente basso, pertanto (quasi comune acciaio al carbonio; con il "forzamento", si verificava un fenomeno collaterale, benefico agli effetti della resistenza: il metallo, per effetto delle deformazioni permanenti, si incrudisce, acquistando un limite elastico supe-

idraulici di altissime pressioni fino a 10.000 atmosfere, nonché i metodi accurati per la misurazione delle deformazioni e pressioni della canna, rappresentano un grande passo avanti rispetto sia al sistema tedesco del Professor Klein sia a quello che ho realizzato io per lo stabilimento *Bol'šcevik*, che arriva a una pressione di 8.500 atmosfere.

La nostra visita all'Ansaldo è stata positiva e abbiamo raccomandato alla commissione l'acquisto di questo sistema per lo stabilimento *Bol'šcevik* di Leningrado. In passato, fino alla fine della Prima Guerra mondiale, gli stabilimenti Ansaldo appartenevano alla nota azienda inglese Armstrong and Whitworth Limited, e l'influenza della cultura e della tecnologia inglese si fece sentire nella tecnologia di fabbricazione delle canne e strutture di artiglieria navale.

Dopo la visita a Genova e agli stabilimenti "Ansaldo", la commissione è partita in treno per La Spezia, principale base navale della flotta italiana, dove hanno sede l'arsenale navale, il cantiere e lo stabilimento di artiglieria dell'Odero-Terni-Orlando [OTO]. Questa azienda ci ha mostrato la produzione di acciai altolegati per la fabbricazione di canne, oltre a corazze fino a 305 mm di spessore e proiettili perforanti di tutti i calibri utilizzati nella Regia Marina Italiana. Particolarmente interessante è stata la visita organizzata dall'Ammiragliato stesso a La Spezia. L'intera commissione è stata invitata a visitare un nuovo incrociatore appena entrato in servizio. L'incrociatore con gli ospiti a bordo ha effettuato una breve uscita nelle acque di La Spezia. Questo incrociatore ha mostrato il suo principale armamento di difesa aerea, che consisteva in cannoni antiaerei in torri binate da 100 mm del sistema *Minisini* (..)

Il nostro governo era interessato ad ottenere un certo numero di cannoni antiaerei *Minisini* per l'incrociatore *Krasnyj Kavkaz* della Flotta del Mar Nero. Naturalmente, il capo di Stato Maggiore della Flotta del Mar Nero Dušenov, ha mostrato particolare interesse per quest'arma. Sull'incrociatore italiano ci hanno mostrato l'impiego dei cannoni antiaerei da 100 mm *Minisini* con spolette meccaniche per i proiettili da 100 mm. Noi, progettisti, dovevamo esaminare accura-

riore a quello naturale, variabile da strato a strato e decrescente verso l'esterno in ragione diretta delle deformazioni subite dagli strati stessi. La tecnica dell'autoforzamento rispetto a quella con acciaio ad elevatissime caratteristiche comportava vantaggi di aumento di resistenza a parità di spessore del tubo, di adeguato e severo collaudo del tubo, di materiale di facile reperimento o produzione, ed era particolarmente appetibile per le canne esterne al tubo anima delle artiglierie di medio e grosso calibro. [Nota di Gian Carlo Poddighe].



1933 Cartolina commemorativa del viaggio a Napoli dell'incrociatore *Krasnij Kavkaz* (wikipedia commons)

tamente questo cannone antiaereo per giungere a una conclusione definitiva sul suo acquisto. Per fare questo, dobbiamo visitare le officine di artiglieria navale (Arsenale) a Venezia, dove vengono fabbricati i cannoni antiaerei *Minisini*¹⁷.

Tutta la commissione, tranne noi due, è tornata a Roma, mentre noi ci siamo diretti a Venezia passando per Genova e Milano. E così siamo arrivati a Milano, la capitale industriale e commerciale d'Italia, con una popolazione tre volte quella di Roma. La stazione centrale di Milano, di nuova costruzione, ci ha stupito per le sue grandiose dimensioni e, per così dire, personificava la potenza industriale di Milano. Qui a Milano e non a Roma, c'era la nostra Missione commerciale, a cui dovevamo rivolgerci per ulteriori istruzioni nel nostro viaggio a Venezia. Milano

17 il sistema *Minisini*, conosciuto tecnicamente come affusto a ginocchio variabile automaticamente in funzione dell'elevazione, era un sistema che da un lato permetteva di ridurre l'altezza degli affusti sul ponte e dall'altro permetteva un caricamento relativamente agevole a qualsiasi elevazione del pezzo; nel caso specifico dei complessi a.a. da 100mm permetteva il caricamento dei pezzi sino ad un'elevazione di 85°. [Nota G. C. Poddighe].

dà diversamente a chi visita Roma, l'impressione di una solida città commerciale e industriale, dove si concentrano le maggiori banche, gli uffici export-import, i Consigli di Amministrazione dei maggiori gruppi industriali Fiat, Montecatini, Ansaldo, Odero-Terni-Orlando, ecc. ospitati, di regola, in enormi edifici nello stile di Charles Le Corbusier. Ci è stato consigliato di soggiornare a Milano presso l'Hotel Corso Vittorio Emanuele, vicino al famoso Duomo di Milano, in stile gotico, molto vicino al palazzo dove si trovava la nostra Missione commerciale¹⁸.

Il giorno del nostro arrivo, siamo riusciti a visitare il Duomo di Milano e il Teatro dell'Opera La Scala, ma, purtroppo, non abbiamo avuto il tempo di vedere nessuno degli spettacoli. Il giorno successivo siamo partiti in treno per Venezia, accompagnati da un rappresentante della nostra Missione commerciale. Abbiamo attraversato città antiche come Brescia, Verona, Padova, e ora il treno va dritto verso il mare, si avvicina alla costa adriatica, e poi si sposta all'interno della costamarittima.

Il mare è su entrambi i lati del treno, le onde si infrangono e Venezia non è ancora visibile. È visibile solo un terrapieno con binario ferroviario, che si allontana e, in prospettiva, si trasforma in una linea sottile che scompare oltre l'orizzonte. Ma all'orizzonte cominciarono ad apparire i punti di alta quota di una sorta di sagoma. I contorni di questa sagoma divenivano sempre più netti man mano che il treno si avvicinava e la città comincia a salire sempre più in alto sopra l'orizzonte, come se stesse sorgendo dalle profondità del mare. Sono ora ben visibili le case e l'alta torre della Cattedrale di San Marco. E pochi minuti dopo il treno entra nella stazione di una meravigliosa città situata sulle secche del mare Adriatico.

Arrivato in stazione, mi aspettavo di vedere l'acqua subito sotto i miei piedi, ma il nostro sguardo si è aperto su un'area piuttosto vasta, ricoperta da grandi lastre di pietra e circondata da robuste costruzioni di architettura veneziana. C'erano diversi hotel in questa piazza e ci siamo sistemati in uno di loro. Era un albergo vecchio stile con molti tappeti e camere lussuose, arredate in stile veneziano con un po' di pretenziosità. La mattina dopo il nostro accompagnatore ci ha portato nella direzione dell'Arsenale¹⁹, ma sulla strada non abbiamo trovato una

18 Cfr. Pier Paolo RAMOINO, «La cooperazione navale italo-sovietica tra le due guerre», in V. ILARI, *Italy on the Rimland. Storia militare di una Penisola Eurasiatica*, I, *Internarium*, Quaderno Sism 2019, I, *Intermarium*, pp. 385-394.

19 L'Arsenale era dotato di officine per la costruzione di artiglierie navali di medio calibro [Nota G. C. Poddighe].

sola strada con marciapiedi, così l'abbiamo seguito come fossimo al guinzaglio. Ogni tanto abbiamo attraversato innumerevoli piccole e medi canali lungo i ponti a forma di gobba fino a raggiungere Piazza San Marco.

Una piazza enorme, incorniciata da un lato dal Palazzo Doge, dall'altro dalla Cattedrale di San Marco con una torre che sovrasta tutta Venezia. L'intera area è rivestita da grandi lastre con disegni ed è disseminata di un numero enorme di piccioni completamente addomesticati. Si siedono senza tante cerimonie sulle spalle e sulle teste dei passanti, in attesa di un po' di grano. Ci sono anche molti commercianti di mangime per piccioni seduti nei luoghi in cui si radunano i piccioni. Oltre a questi commercianti, la piazza era piena di venditori di frutti di mare e commercianti di tutti i tipi di gioielli in vetro e pietra. Venezia è famosa per tali decorazioni che sono prodotti da artigiani veneziani. Nel lungomare di fronte a Piazza San Marco ci attendeva un motoscafo dell'Arsenale della Marina. Il modo per arrivare all'Arsenale era solo via acqua. Al molo dell'Arsenale siamo stati accolti dal direttore e dal responsabile del reparto di montaggio. Accompagnati da loro, siamo giunti all'officina dove è stato eseguito il montaggio degli impianti binati da 100mm del sistema Minisini. Ci è stata mostrata la tecnologia della loro fabbricazione, il controllo tecnico e il montaggio delle singole unità. Abbiamo rimandato l'ispezione dei dettagli principali al giorno successivo, perché il direttore dell'Arsenale ci ha proposto di fare una gita in mare sul suo yacht.

Questa passeggiata è stata fantastica. Abbiamo avuto l'opportunità di vedere questa favolosa città poggiata sulle secche dal mare mentre il sole stava per scomparire dietro l'orizzonte. Si è creato uno speciale gioco di luci e ombre, conferendo alla sagoma della città un aspetto fiabesco. Mentre il nostro motoscafo stava andando a 45 nodi, abbiamo incrociato la grande nave passeggeri *Turtinia* diretta a Venezia, i cui passeggeri stavano ammirando la visione mozzafiato di questa città lagunare. Al nostro arrivo il sole era già tramontato: la volta celeste era di un viola intenso e tutta Venezia era immersa in questa luce.

Il giorno successivo abbiamo esaminato le parti principali²⁰ e gli assiemi di un complesso binato antiaereo con cannoni da 100 mm costruito secondo il sistema *Minisini*²¹. Al termine della visita, il direttore dell'Arsenale ci ha invitato a fare

20 Canna, culatta, otturatore, culla unica per due canne, dispositivo di rinculo, macchina con meccanismo originale per variare l'altezza del ginocchiello a seconda dell'angolo di elevazione del cannone.

21 Eugenio Minisini (1878-1946), generale del Genio Navale, era decorato dell'Ordine russo

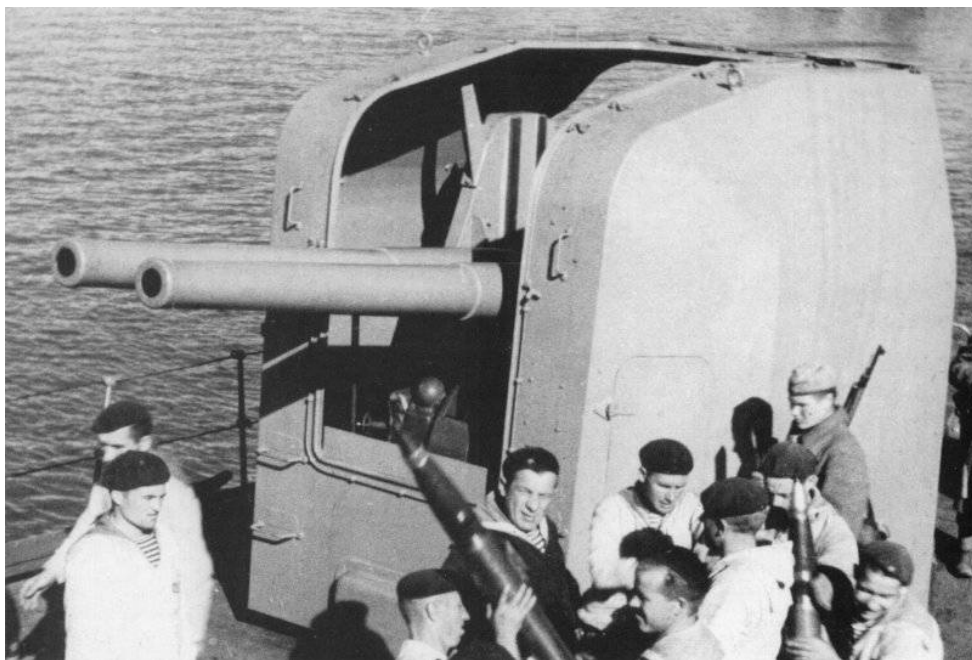
una passeggiata alla spiaggia del Lido per il giorno successivo. Il Lido è un cumulo artificiale di pura sabbia marina, dove si trovano numerosi hotel in stile fine Ottocento e diversi hotel in stile Charles Le Corbusier. Era ancora primavera e non vi erano tanti turisti come avviene in estate. Per me, abitante della città sulla Neva, dove l'acqua è molto fresca anche nelle estati calde, l'acqua dell'Adriatico al Lido sembrava molto calda, e ho nuotato con piacere, soprattutto perché il sole in quel momento stava scaldando come al Nord nel mese di luglio di un'estate calda.

Ma poi è arrivato il giorno della partenza da questa incantevole città. Il nostro soggiorno è stato così fugace e abbiamo avuto tante belle sensazioni. Siamo nuovamente a Milano, ma questa volta abbiamo visitato con maggiore attenzione internamente ed esternamente il Duomo di Milano e il suo gotico. Siamo riusciti anche a visitare il Teatro dell'Opera di Milano La Scala.

A Milano abbiamo atteso indicazioni su dove recarci in missione. Finalmente è giunto l'ordine: Roma. L'antica città sembrava un imperatore povero rispetto alla ricca Milano coi suoi grattacieli, le strade animate di migliaia di automobili e dalle scintillanti pubblicità luminose. Ecco di nuovo l'albergo *Olanda*, dove si riunivano alcuni membri della commissione, altri, invece, soggiornavano in Ambasciata. Il giorno successivo, N.N. Magdesiev ed io abbiamo relazionato del nostro viaggio a Venezia e abbiamo espresso un parere positivo sul cannone da 100 mm antiaereo in torri binate con affusto "Minisini", sia dal punto di vista costruttivo che tecnologico. Nella bozza di accordo col governo italiano venne, quindi, incluso l'ordine di acquisto di una serie di queste torrette. Dopo una permanenza di due giorni a Roma, l'intera commissione si è recata a Napoli in treno, dove era prevista una dimostrazione su un siluro completamente nuovo costruito dalla casa automobilistica Fiat, utilizzando un motore a combustione interna alimentato a benzina al posto di un motore ad aria compressa. È stata una grande novità. L'azienda Fiat aveva una stazione speciale di prova vicino a Napoli per testare i siluri.

Mentre il treno si avvicinava a Napoli, ci è apparso il panorama indimentica-

di San Stanislao per aver partecipato con le truppe russe alla spedizione italiana nel Mar Giallo. Famoso progettista di artiglierie navali, di MAS e dei mini sommergibili d'assalto (SA), nel 1933 era direttore della Commissione Permanente per gli Esperimenti dei Materiali da guerra. Fu poi presidente del Silurificio Italiano, direttore generale e vicepresidente dell'IRI, e, dopo l'armistizio, direttore dei tecnici italiani operanti presso la Torpedo School dell'U- S. Navy. Paolo ALBERINI e Franco PROSPERINI, *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario biografico*, USMM, Roma, 2015, pp. 360-61.



Complesso binato a.a. con cannoni da 100 mm tipo Minisini (Minizini in russo) installato sull'incrociatore *Krasnij Kavkaz*(www.topwar.ru)

bile del Golfo che si allungava lungo la costa con le abitazioni della città poste a terrazza e un Vesuvio appena fumante. Tutti eravamo affascinati dalla bellezza e imponenza del vulcano e dal passato storico questa città come fossero una sola cosa. Il nostro soggiorno a Napoli è stato brevissimo, ma ricco di emozioni. La dimostrazione della Fiat del suo nuovo siluro non è stata molto soddisfacente. Era abbastanza chiaro per noi, i progettisti, che questo era solo un campione sperimentale, che il design e la sua tecnologia dovevano ancora essere elaborati per potere dare avvio alla produzione di serie con una migliore affidabilità.

È risultato ovviamente che l'Ammiragliato italiano non si sarebbe concentrato su questo siluro Fiat quale armamento della sua flotta e raccomanda alla nostra commissione di ispezionare la produzione su larga scala del classico siluro Whitehead nello stabilimento di Fiume. Fu, quindi, accettato di includere nell'accordo italo-sovietico l'assistenza tecnica per lo sviluppo della produzione di siluri Whitehead in URSS. Va notato, tuttavia, che il lancio dei nuovi siluri Fiat alla stazione di prova napoletana [siluripedia di Baia] ha avuto un discreto successo a tutte le distanze, ma la scia del siluro era più evidente di quella del siluro

Whitehead. Un grande risultato tecnico è stato raggiunto dalla Fiat poiché è stata in grado di risolvere il problema della costruzione di un classico motore a combustione interna delle dimensioni di un siluro Whitehead. Siamo stati felicissimi di potere visitare questa pittoresca città del Golfo di Napoli soprattutto per merito alla perfetta organizzazione della Fiat.

La sera, dopo aver scalato il Vesuvio, cosa peraltro non stancante, sono andato con N.N. Magdesiev a fare un giro per Napoli. Siamo scesi nella parte commerciale della città, dove c'erano strade strettissime e molta gente multilingue. Queste strade e quartieri del porto erano saturi della musica delle chitarre e delle voci ricche dei napoletani. Eano pieni di ambulanti che vendevano frutti di mare in abbondanza: pezzi di polpo fritti, vari pesci e crostacei; tutto fritto con spezie piccanti, che emanavano un aroma appetitoso. Assieme ai frutti di mare, venivano fritte le lumache in foglie di vite e tutti i tipi di piatti di carne. Abbiamo assaggiato tutto e l'ho trovato molto buono.

Tuttavia non ho potuto fare a meno di notare che la popolazione adulta di queste strade portuali, ma soprattutto i bambini (ragazzi e ragazze) erano vestiti di stracci che potrebbero apparire pittoreschi, ma che invece denotava la povertà del Popolo italiano ed il suo basso tenore di vita rispetto ad altri popoli dell'Europa occidentale. Una povertà simile si riscontra a Roma, ma qui, nel sud Italia, è sorprendentemente più diffusa. Al Nord, a Milano o Torino, non si vedono queste scene. Il tenore di vita è molto più alto.

Il treno riporta la nostra commissione verso nord percorrendo la costa mediterranea del mar Tirreno. È molto bello. Siamo, quindi, passati da Civitavecchia, il porto dell'antica Roma, dove vivono molti russi. Siamo transitati anche da Livorno. Questa volta ci siamo fermati in una delle prestigiose località, Viareggio, dove abbiamo deciso di prenderci una pausa dopo una corsa senza fine per tutta la penisola appenninica! Non è stato così. Abbiamo scoperto che il balipedio dell'Ammiragliato si trova molto vicino alla lussuosa spiaggia di Viareggio, che si estende per diversi chilometri. La spiaggia sabbiosa è delimitata da un bellissimo lungomare con un lussuoso viale e molti hotel, dove soggiornano principalmente ricchi inglesi e americani. Abbiamo preso alloggio presso l'hotel *Mediterraneo*. Con N.N. Magdesiev ci siamo svegliati molto presto la mattina del giorno successivo. Era ancora buio. Siamo andati in spiaggia, dove non c'era nessuno dei vacanzieri. Sulla spiaggia, i ragazzi del posto correvano a piedi nudi in mutande con le lanterne e catturavano polpi e granchi. Siamo tornati in albergo per la co-

lazione. L'intera commissione era già al ristorante e alcune macchine ci aspettavano all'ingresso dell'hotel per portarci al balipedio militare.

Al campo siamo stati ricevuti dai rappresentanti dell'Ammiragliato. Sulle piattaforme di prova del balipedio erano state installate 4 torrette binate da 100 mm del sistema "Minisini", collegate a un posto di telecomando centrale dotato di un dispositivo di controllo del tiro antiaereo. La dimostrazione simulava il tiro difensivo antiaereo delle navi per dimostrare come l'intero complesso funzionasse senza problemi.

Ad un'altitudine di 6.000 metri è apparso un aereo che trainava un bersaglio. L'intero complesso che simulava la difesa aerea di una nave era stato predisposto al pronto impiego e al comando "fuoco" ha iniziato a sparare sul bersaglio. I pezzi venivano continuamente ricaricati, seguiti da un sistema remoto di controllo. Appena sparata la prima salva le 8 nuvole dei proiettili a frammentazione ad alto esplosivo comparvero chiaramente visibili nel cielo a 100 metri dietro il bersaglio. All'inizio, la cadenza di fuoco è stata piuttosto lenta, ma poi ha iniziato ad accelerare e, grazie al personale ben addestrato, è arrivata a 15 colpi al minuto. Le bordate di 8 proiettili inseguivano continuamente il bersaglio senza colpirlo, perché c'era un certo ritardo nel controllo del tiro. L'esperimento ha dimostrato comunque che l'intero complesso difensivo dei cannoni antiaerei in torri binate da 100 mm del sistema "Minisini" funziona in modo affidabile e abbastanza preciso.

Il compagno K.I. Dušenov si è avvicinato e ha detto:

- "Questo è quello che ci manca sull'incrociatore *Krasnyj Kavkaz!*"

Sapevo che questo complesso, prima di tutto, era destinato a questo incrociatore. Ma il compagno K.I. Dušenov non ha mai potuto vedere questo complesso in funzione nel corso delle ostilità dell'incrociatore *Krasnyj Kavkaz* contro l'aviazione di Hitler, dal momento che I.V. Stalin ha mandato il compagno K.I. Dušenov in prigione per 25 anni nonostante la sua eroica partecipazione alla guerra civile e successivamente alla costruzione, organizzazione e preparazione al combattimento della flotta sovietica.

Il nostro soggiorno a Viareggio si è concluso con una breve sosta in spiaggia, dopodiché la commissione è partita in treno per Torino, centro dell'industria automobilistica e dell'ingegneria generale. Infatti la Fiat di Napoli aveva invitato la Commissione a visitare i principali stabilimenti di Torino.

Con questa azienda la nostra Missione Commerciale a Milano è impegnata per

un gran numero di ordini dall'Unione Sovietica concernenti attrezzature per l'industria automobilistica nazionale e motori diesel. Per questo motivo a Torino la commissione è stata accolta in stazione dal Vice Rappresentante Commerciale. La Fiat è un grande complesso che interessa diversi settori, principalmente automobili, carri armati, motori diesel, aerei, motori per aerei e macchine utensili. L'azienda ci ha mostrato la tecnologia più avanzata in Europa occidentale per la produzione in serie di piccole auto Fiat, produzione in serie di auto di ogni taglia multidislocamento, camion, veicoli fuoristrada, autobus, serbatoi, trattori, motori aeronautici, motori diesel²², macchine utensili. In generale, la Fiat ha diversificato la sua attività industriale in tutti i più avanzati settori dell'ingegneria meccanica ed è una delle più potenti società italiane, insieme alla società chimica Montecatini²³.

A quel tempo la Fiat era molto interessata a vendere le sue piccole auto e si offrì di costruire un impianto di assemblaggio per le stesse in URSS, ampliandolo ulteriormente con la costruzione di un complesso completo di officine. Ma questo non faceva parte della nostra missione. Ero personalmente interessato ai veicoli fuoristrada con tre assi-motrici, poiché a quel tempo, su istruzioni del compagno M.N. Tuchačevskij, ero intensamente impegnato nella creazione di supporti di artiglieria semoventi da 76 mm sul telaio a tre assi "Morland"²⁴ e "Ford-3A" per la brigata meccanizzata intitolata a K.B. Kalinovskij e per il Distretto militare Autonomo dell'Estremo Oriente di Bandiera rossa di G.K. Blucher²⁵.

Su mia richiesta, trasmessa tramite un rappresentante della nostra Missione

22 Compresi diesel per sottomarini e diesel unici con una capacità di 10.000 cavalli

23 Montecatini era un'importante azienda chimica italiana, fondata nel 1888. Era considerata un quasi monopolio dell'industria chimica italiana tra la prima e la fine della seconda guerra mondiale. I problemi portarono alla fusione con Edison nel 1966, e alla formazione di Montedison.

24 Il telaio del camion americano Morland era originariamente utilizzato come base per i supporti di artiglieria semoventi ACS SU-12. Quindi siamo passati al telaio del camion GAZ AAA. I supporti di artiglieria semoventi sovietici erano armati con un cannone a canna corta da 76,2 mm del modello del 1927, montato su un piedistallo al posto del vano di carico. ACS è stato sviluppato nel 1933, prodotto in serie nel 1933-1935. Furono prodotti in totale 99 veicoli, che furono usati nelle battaglie vicino al lago Chasan e sul fiume Khalkha, così come nella guerra invernale dell'URSS e della Finlandia (1939-1940).

25 BLUCHER Vasilij Konstantinovič (11.19. [1.12.] 1890 - 11.9.1938) - Militare, statista e leader del partito sovietico. Maresciallo dell'Unione Sovietica (1935), decorato dell'Ordine della Bandiera Rossa n. 1 (1918) e dell'Ordine della Stella Rossa n. 1 (1930). Nel 1938 fu arrestato e morì nel carcere di Lefortovo. Riabilitato.



L'Hotel Titano a Piazzale Loreto, Milano, negli anni Trenta
(caricata da LukeWiller su wikipedia. Pubblico dominio)

Commerciale, l'azienda ha mostrato nel campo prova dello stabilimento il suo fuoristrada a tre assi in dotazione all'esercito italiano. Le auto Fiat non avevano vantaggi rispetto alle 45 auto Morland acquistate dal compagno Innokentij Andreevič Chalepskij negli Stati Uniti, ed erano inferiori nelle capacità fuoristrada. A Torino, la nostra Missione Commerciale ci ha mostrato la RIV, un'impresa molto all'avanguardia nella produzione di cuscinetti a sfere e a rulli. Questa è stata l'ultima delle nostre visite a Torino. Siamo quindi rientrati a Milano per fare il punto del nostro viaggio di lavoro in Italia e trasferire tutti i documenti ed il materiale alla nostra (com)missione commerciale. Il giorno dopo l'intera commissione si è trasferita in treno a Verona dove è salita sull'espresso Roma-Berlino.

Anno 1933.

Da Düsseldorf, con l'espresso Anversa-Milano via Basilea-Berna-Losanna siamo giunti nella capitale industriale italiana e ci siamo recati nei locali della nostra Missione Commerciale che si trova quasi di fronte al Duomo di Milano. Questa volta la Missione Commerciale ci ha consigliato di soggiornare all'Hotel

Loreto, considerato il quartier generale dei fascisti milanesi. La Missione commerciale ci ha assicurato, sulla base delle parole dell'Ammiragliato italiano, che questo è l'hotel più affidabile e completamente sicuro, dove l'Ammiragliato ha dato adeguate istruzioni per la nostra sicurezza. Così ci siamo fermati nel covo del fascismo. L'Hotel Loreto è costruito nello stile di Charles Le Corbusier ed è uno dei grattacieli di Milano²⁶. Da questo momento la base principale del nostro viaggio di lavoro è stata Milano, la Missione Commerciale ha prenotato le nostre stanze al Loreto per tutto il periodo del nostro soggiorno in Italia.

Abbiamo fatto la nostra prima visita alla società Ansaldo a Genova, dove si sono svolti i collaudi di accettazione e messa in servizio dell'unità autofretting fornita dall'azienda su commessa dell'URSS. La seconda visita è stata fatta a Brescia, ad uno stabilimento di armi, dove ci sono stati mostrati fucili d'assalto, mitragliatrici, installazioni di mitragliatrici antiaeree e mortai.

L'ultima visita è stata a Viareggio presso il balipedio antiaereo, dove è stato completato il collaudo di accettazione dei cannoni antiaerei in torri binate da 100 mm del sistema "Minisini". Questa volta, la spiaggia e gli hotel a Viareggio erano completamente vuoti perché la stagione dei bagni e delle vacanze non era ancora arrivata. Masse di polpi si sono avvicinate alla riva, l'acqua era fresca, ma noi (Efimov, Magdesiev e l'autore) abbiamo comunque fatto il bagno più volte sul territorio del balipedio. Questo è stato l'ultimo viaggio di ispezione in Italia. Ritornati a Milano e riassumendo le nostre osservazioni, ci siamo subito riuniti per il viaggio di ritorno attraverso la Svizzera.

BIBLIOGRAPHY

- ALBERINI, PAOLO, e Franco PROSPERINI, *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario biografico*, USMM, Roma, 2015, pp. 360-61 («Minisini Eugenio»).
- ALEXANDER, Arthur J. (Ed.), *Soviet Science and Weapons Acquisition*, RAND, August 1982.
- BEŠANOV, Vladimir Vasilievič, *L'artiglieria colpisce da sola Dei ciechi della guerra*. Mosca: Yauza-Press, 2013;
- CHUDYAKOV, Andrej Petrovič, «В.ГРАБИН И МАСТЕРА ПУШЕЧНОГО ДЕЛА» (*V.Grabin e il maestro di cannoni*), Mosca, Patriot, 1999.

26 Il Grand Hotel Loreto. Durante l'occupazione tedesca fu sede della Gestapo (Antonio Quatela, *Hotel Gestapo, 1943-1945*, Milano, Mursia, 2016).

- CIAMPAGLIA, Giuseppe, «La cooperazione aeronautica italo-sovietica, 1921-1939», in V. ILARI, *Italy on the Rimland. Storia militare di una Penisola Eurasiatrica, I, Internarium*, Quaderno Sism 2019, I, *Intermarium*, pp. 385-394.
- CLARKE, J. Calvitt III, «Italo-Soviet military relations in 1933 and 1934: Manifestations of Cordiality», Paper Presented to the Duquesne History Forum, Pittsburgh, PA, October 27, 1988.
- CLARKE, J. Calvitt III, «The Soviet Union, Italy and the Nazi-Soviet Pact of August 23, 1939», Paper Presented to the Florida Conference of Historians, Clearwater, FL, January, 26-28, 1989.
- CLARKE, J. Calvitt III, *Russia and Italy Against Hitler: The Bolshevik-Fascist Rapprochement of the 1930s*, Westport, CT, Greenwood Press, 1991.
- CLARKE, J. Calvitt III, «Italy and Barbarossa, June 22, 1941», Paper Presented to the annual meeting of the American Association for the Advancement of Slavic Studies Miami, Florida November 23, 1991.
- CLARKE, J. Calvitt III, «Search for Areas of Cooperation. Italian Precursors to the Nazi Soviet Pact of 1939; Preliminary Comments». Paper Presented to the Annual Meeting of the Florida Conference of Historians Jacksonville, FL March 1, 1997.
- CLARKE, J. Calvitt III, «Italy, Russia, Japan, Ethiopia, and the War of 1935-36», Paper Presented to the Third Pan-European International Relations Conference and Joint Meeting with The International Studies Association Vienna, Austria September 16-19, 1998 (this paper is part of a larger work: *Alliance of the Colored Peoples: Ethiopia & Japan Before World War II*. Oxford: James Currey, 2011).
- GANIN S. M., « Универсальные и полууниверсальный пушки Кировского завода» (Cannoni universali e semiuniversali dello stabilimento di Kirov), *Bastion. Voennotekhnicheskij sbornik*, 2015. N. 1, pp. 15-21.
- GRABIN, Vasikij Gavrilovič (1899-1980), *ОРУЖИЕ ПОБЕДЫ (Arma della vittoria)*, Mosca, Politizdat, 1989.
- KLEITMAN, Aleksander Leonidovič, TYUMENTSEV Igor Olegovič, *Memoirs of I.A. Machanov as a source of science and technology*, Institute of the History of Natural Science and Technology. S. I. Vavilov RAS. Conferenza scientifica annuale. Mosca, IIET RAN, 2019-
- KLEITMAN, Aleksander Leonidovič, TYUMENTSEV Igor Olegovič, «Cannon gunnery of designer I. A. Machanov: development, implementation, combat use in the '30s-'50s», *Science Journal of VolSU. History. Area Studies. International Relations*. 2020. Vol. 25. No. 1. 2020, N. 1, pp. 34-43.
- Nella prigionie di Suchanov. Dalle memorie di I.A. Machanov*, Preparazione per la pubblicazione e articolo introduttivo di I.O. TYUMENTSEV, *Archivio russo*. 2017. N. 2; 2018. N. 1.
- RAMOINO, Pier Paolo, «La cooperazione navale italo-sovietica tra le due guerre», in V. ILARI, *Italy on the Rimland. Storia militare di una Penisola Eurasiatrica, I, Internarium*, Quaderno Sism 2019, I, *Intermarium*, pp. 385-394.

ŠIROKORAD Aleksandr Borisovič, *ГЕНИЙ СОВЕТСКОЙ АРТИЛЛЕРИИ. Триумф и трагедия В.Грабина (Il genio dell'artiglieria sovietica. Trionfo e tragedia di V. Grabin)*, Mosca, Casa editrice AST, 2003

ТУМЕНТСЕВ I.O. *Memoirs of I.A. Machanov, capo progettista di armi di artiglieria nello stabilimento di Kirov, come fonte sulla storia dell'URSS 1917-1953 // Aspetti storico-militari della vita del sud della Russia nei secoli XVII-XXI: questioni di studio e museificazione*. Volgograd, 2019.

Nota del Prof. Giorgio Scotoni

Al di là delle ideologie, l'interesse nazionale riavvicinò Roma e Mosca. Nel 1929 il nuovo Ministro degli Esteri italiano Dino Grandi sviluppò un disegno di relazioni internazionali per dare maggiore autonomia alla politica nazionale nello scacchiere europeo; Stalin dal canto suo si proponeva di sfruttare l'aiuto tecnico italiano e francese per dotare l'U.R.S.S. di una "grande flotta" all'altezza delle sue ambizioni. Dall'incontro del marzo 1928 tra l'ambasciatore Kurskij e l'allora Viceministro degli Affari Esteri Grandi, il governo sovietico commissionò all'Italia ingenti ordini nel settore navale (pattugliatori costieri, cacciamine, incrociatori, corazzate; per i sommergibili l'URSS triangolò con l'Argentina la cessione di 3 unità classe *Settembrini*) Le fonti sovietiche documentano i primi scambi di missioni militari negli anni 1929 e 1930 (raid aereo di Balbo a Odessa, 9-10 giugno 1929; raid aereo sovietico a Roma 23-24 luglio 1929) e la cooperazione militare seguita all'affaire Nobile - che per Mosca fu un'operazione politico-diplomatica di primaria importanza. La cooperazione si concretizzò con la Conferenza Navale di Londra del 1930. Mosca inviò in Italia la missione degli specialisti della Flotta (15 settembre - 29 dicembre 1930; La Spezia - Livorno - Genova - Fiume - Trieste - Monfalcone - Venezia - Napoli - Taranto), che incontrò i Ministri della Marina Sirianni e dell'Aeronautica Balbo. Seguirono l'invio del gruppo Nikitin a formarsi ai cantieri Ansaldo (Nikitin dedica molte pagine delle sue memorie all'esperienza italiana) e la crociera del gruppo navale *Krasnij Kavkaz* (un incrociatore e due caccia).

Il primo contratto di armamenti navali italiani per la Marina Militare dell'URSS fu proprio quello stipulato a seguito della missione Nikitin: la fornitura di 12 impianti binati antiaerei OTO da 100/50 mm., evoluzione dei complessi binati OTO da 100/47 Mod. 1928 *Minisini*, Ordine d'acquisto 22 agosto 1932 № 53/15 del Commissariato del Popolo per il Commercio Estero (NKVP); l'ordine di maggiore entità riguardò successivamente la fornitura di un cacciatorpediniere di nuova concezione, il *Tashkent*, al committente *Sudoproekta* al prezzo di 44 milioni di lire, ed il progetto dei Ct classe *Maestrale*. La consegna del *Tashkent*, sospesa durante la guerra di Spagna, fu effettuata nel 1939 a Odessa.