

Un “Marsupiale” per 51 “Falchi”

Vincenzo Meleca

(Giugno 2019)

Da che mondo è mondo il sogno di ogni pilota militare è quello di pilotare un caccia. È considerato un ripiego -onorevole, ma sempre un ripiego- quello di pilotare un aereo da bombardamento o da appoggio tattico, figuriamoci se la macchina da portare in volo è un ricognitore o un trasporto.

È così che innumerevoli sono gli articoli e i testi che raccontano storie di aerei da caccia e dei loro “abili, coraggiosi e spericolati” piloti, dedicando invece molto meno spazio a tutti gli altri tipi di aerei ed ai loro piloti ed equipaggi: basti solo pensare alla grande notorietà internazionale, anche fra i non appassionati di aeronautica, di due piloti da caccia della Prima Guerra Mondiale, Manfred Albrecht von Richthofen, il Barone Rosso, dell’aviazione imperiale tedesca (Fliegertruppen) e, in Italia, a quella, comunque più limitata, di Francesco Baracca, pilota da caccia dell’aviazione italiana, all’epoca parte del Regio Esercito. Copione simile anche per i piloti da caccia della Seconda Guerra Mondiale, pur se la loro notorietà tra i non appassionati è ben inferiore a quella dei colleghi della Grande Guerra, forse perché ve ne furono troppi.

Io stesso, in un mio libro, ho dedicato un intero capitolo ai nostri piloti da caccia che combatterono in Africa Orientale nel 1940-41¹.

Mi pare ora corretto dedicare qualche riga ad una specialità, il trasporto aereo, e ad un episodio che vide protagonisti, appunto, un particolare tipo di aereo da trasporto, il Savoia-Marchetti SM 82 e gli equipaggi della Regia Aeronautica che lo utilizzarono con lunghissimi voli, trasportando -pensate un po’!- aerei da caccia dall’Italia fino in Etiopia ed Eritrea, quasi sicuramente il primo caso nella storia dell’aeronautica di un velivolo che ne trasportava un altro.

L’aereo

L’SM 82, chiamato anche “Marsupiale” (o, per altre fonti, “Canguro”²), pur se non ebbe mai ufficialmente un nome, fu un ottimo aereo da trasporto, probabilmente il migliore che la Regia Aeronautica poté utilizzare durante il secondo conflitto mondiale.

In realtà, come si usava al tempo in Italia, il velivolo doveva avere una doppia capacità: oltre che da trasporto, infatti, doveva essere in grado di fungere da bombardiere, ciò che fece anche in missioni a lungo raggio, come i bombardamenti dei porti di Alessandria d’Egitto e Gibilterra, ma soprattutto quello delle raffinerie di petrolio di Manama.

Utilizzato fino al 1945 oltre che dalla Regia Aeronautica anche dalla Luftwaffe e, nel dopoguerra, per un breve periodo, dal Sovrano Militare Ordine di Malta³ ed, infine,

¹ Italiani in Africa orientale. Piccole e grandi storie di pace, di guerra, di lavoro e d'avventura, TraccePerLaMeta, 2017

² Cfr.: Carlo d’Agostino, “SM 82 – Un “Canguro” oltre l’Atlantico”, AVIA, luglio 2015 e <http://www.airliners.net/photo/Italy---Air/Savoia-Marchetti-SM-82PW-Canguru/> e

dall'Aeronautica Militare, che lo tenne in servizio fino al 1960, dell'SM 82 ne furono costruiti nelle varie versioni civili e militari molte centinaia di esemplari (il numero esatto è incerto: per l'Aeronautica Militare furono 875, per altre fonti un numero inferiore, da circa 400 a circa 700⁴).



Un SM 82 con sullo sfondo due Fiat CR 42

Per quanto concerne l'oggetto di queste note, vi furono in particolare tre versioni (o, più correttamente, tre allestimenti) particolari: la prima riguardò due velivoli (MM.60293 e MM.60294) che furono adattati -modificando i portelloni di accesso ed aggiungendo due serbatoi supplementari con 1300 litri di carburante ed uno da 200 l per l'olio lubrificante- al trasporto dei caccia Fiat CR 42 (opportunamente smontati) destinati in Africa Orientale.

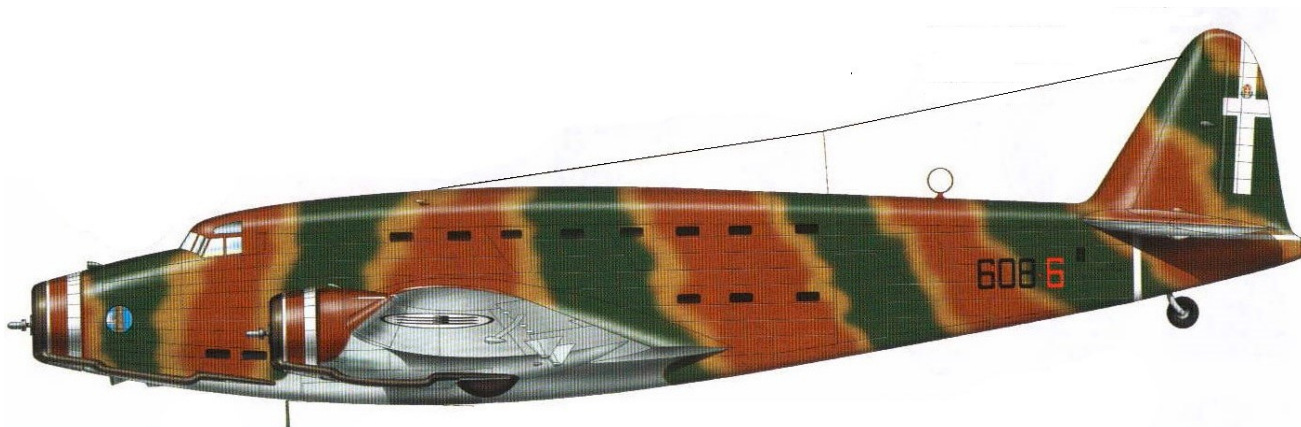
Le altre videro ulteriori tre esemplari modificati per il trasporto di motori d'aereo (MM.60290, MM.60291 e MM.60292) e due per il trasporto di carburanti (fino a 3.000 l). È probabile che per il trasporto di ricambi siano stati utilizzati anche alcuni esemplari della normale versione da trasporto.

Il primo volo del prototipo, MM 60270, progettato dall'ingegner Alessandro Marchetti, avvenne il 30 ottobre 1939 con il pilota collaudatore Alessandro Passaleva⁵.

³ Le clausole del Trattato di pace firmato a Parigi il 10 febbraio 1947, vietavano all'Italia il possesso di aerei atti al bombardamento. Per evitare la demolizione dei 39 Savoia-Marchetti SM 82 superstiti ancora in condizione di volare, l'Aeronautica Militare li cedette temporaneamente allo S.M.O.M. che, con le proprie insegne dell'ordine, li impiegò in interventi umanitari. L'esemplare esposto al Museo di Vigna di Valle è appunto uno di quelli utilizzati dallo S.M.O.M.

⁴ Cfr. http://www.aeronautica.difesa.it/storia/museostorico/Pagine/SIAISM_82.aspx. Per Massimo Civoli, autore del testo "S.A.S.-I servizi aerei speciali della Regia Aeronautica 1940-1943", furono circa 700.

⁵ Il primo volo del prototipo "Armato" avvenne pochi mesi dopo, il 5 febbraio 1940



Profilo laterale di un SM 82 del 149° Gruppo, 608ª Squadriglia

Entrato in servizio nella Regia Aeronautica nella primavera del 1940, poche settimane prima dell'entrata in guerra, i primi dodici esemplari di questo velivolo furono assegnati alle Squadriglie 607ª, 608ª e 609ª del 149° Gruppo (comandante il Ten. Col. Giuseppe Cartoni) del Reparto trasporti "T", rinominato il 10 giugno 1940 Comando Servizi Aerei Speciali (CSAS).

Soltanto nella tarda estate del 1940, a seguito della necessità di sostituire i caccia perduti in Africa Orientale, si chiese alla casa costruttrice, la Savoia Marchetti, di modificare due esemplari dell'SM 82 per consentire di caricare nella capace stiva dell'aereo un intero caccia Fiat CR 42, ovviamente smontato⁶.



Llinea di produzione dell'SM 82 a Vergiate. Notare nella seconda foto i velivoli in avanzata fase di costruzione, con la doppia fila di finestrini che evidenzia la caratteristica di avere due ponti

⁶ Secondo Carlo D'Agostino, il Marsupiale poteva contenere non uno soltanto, ma ben due caccia CR 42. Cfr.: SM 82 Un "Canguro" oltre l'Atlantico.



La fusoliera dell'SM 82 era di costruzione mista, con struttura in tubi di acciaio saldato, con 22 telai e quattro longheroni, rivestimento in parte in lamierino ed in parte in compensato. L'allestimento per il trasporto dei caccia CR 42 prevedeva la rimozione del ponte superiore (normalmente riservato ai passeggeri), creando così un grande spazio per carichi ingombranti.

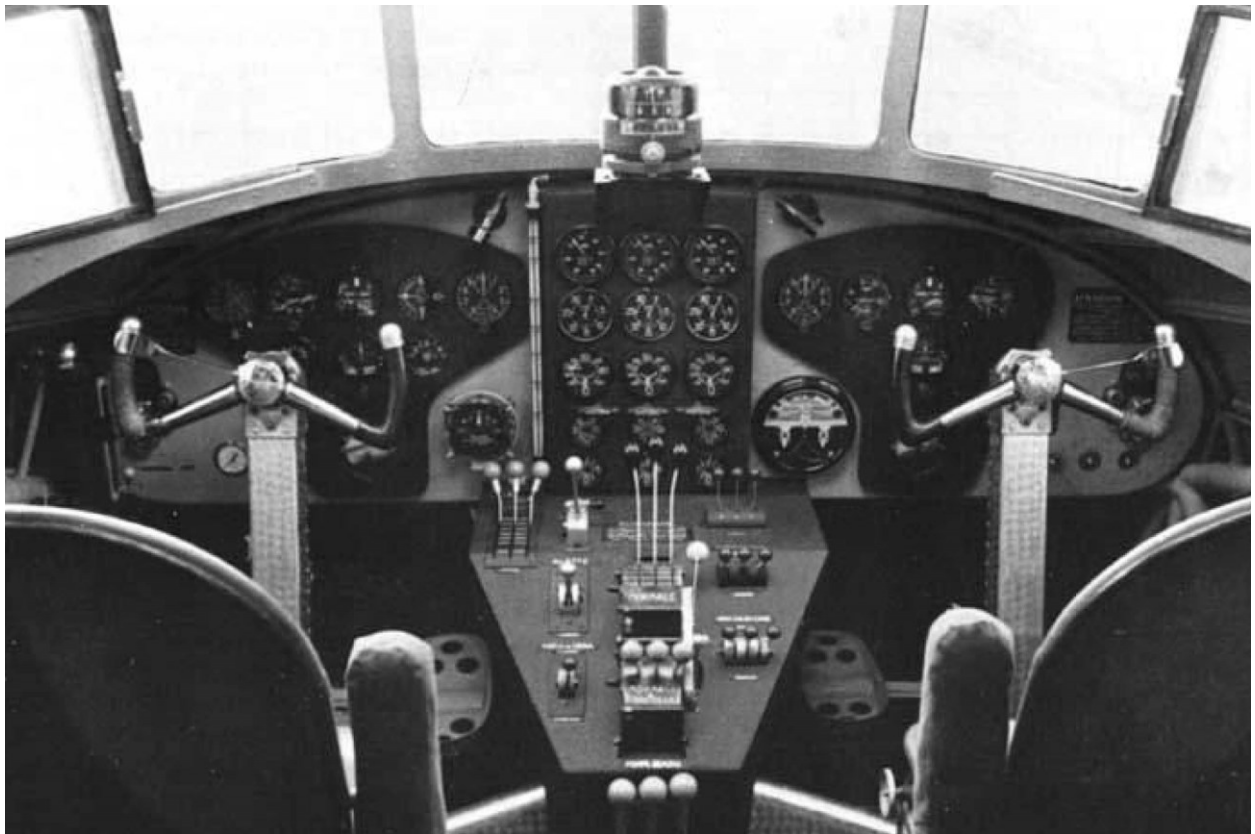


Il prototipo dell'SM 82 sulla pista dello stabilimento SIAI di Vergiate

La fusoliera del caccia veniva posizionata longitudinalmente, mentre ali, impennaggi di coda ed elica venivano sistemati lateralmente, lungo le pareti della stiva. La cabina di pilotaggio ospitava un equipaggio di quattro persone: due piloti, il primo (a sinistra) con un sedile corazzato, un meccanico e un motorista/mitragliere. Le ali erano invece quasi

interamente in legno, con tre longheroni rivestiti di compensato e tela impermeabilizzata. Gli alettoni (con escursione $+13^{\circ}/-28^{\circ}$) occupavano circa metà del bordo di uscita dell'ala mentre le alette Handley Page occupavano il bordo di attacco. L'impennaggio di coda era in legno d'abete rivestito di compensato, mentre il timone e gli ascensori erano una struttura metallica rivestita di tessuto.

L'attrezzatura interna comprendeva un impianto radio ricetrasmittente (AR8 e AR350), un sistema di estinzione e un generatore elettrico. Gli strumenti includevano altimetri, termometri, bussola, orologio e un goniometro radio Telefunken P63N.



La cabina di pilotaggio del Savoia Marchetti SM 82 "Marsupiale"

Le caratteristiche tecniche dell'SM 82 erano le seguenti:

Dimensioni: lunghezza: m. 22,90; altezza: m. 6,00; apertura alare: m. 29,78; superficie alare: mq. 118,60; peso a vuoto: kg. 10.550; peso con carico massimo: kg. 17.815.

Prestazioni: velocità massima: km/h. 340 a 3.000 m; di crociera: km/h 280; di stallo: km/h. 122; tempo di salita: 13'45" a 3.000 m; tangenza massima: 6.000 m; autonomia: km. 1.783; spazio di decollo a pieno carico: 450 m; spazio di atterraggio: 300 m.

Motorizzazione: 3 Alfa Romeo A.R.128 RC.18 da 860 cv ciascuno a 1.800 m

Armamento: una mitragliatrice da 12,7 mm dorsale, due da 7,7 mm (1 laterale destra, 1 laterale sinistra). Nella versione "Armato" una terza mitragliatrice da 7,7 mm ventrale. Nella versione da bombardamento, poteva portare 4.000 kg di bombe o spezzoni.

Equipaggio: 4 (nella versione da bombardamento: 5)

Esemplari costruiti: 875 (di cui 231 per la Luftwaffe)

Le missioni

Al 10 giugno 1940 erano disponibili in Africa Orientale soltanto 42 aerei da caccia, 24 Fiat CR 42 “Falco” (distribuiti tra la 412^a Squadriglia a Massaua, la 413^a Squadriglia ad Assab e la 414^a a Gura, tutte basi in Eritrea) e 18 Fiat CR 32⁷. Abbattimenti, distruzione a terra ed incidenti li falciarono progressivamente, con conseguente e crescente difficoltà a contrastare le incursioni dei velivoli nemici della RAF e della SAAF.

Se dal 10 Giugno 1940 al 14 Novembre dello stesso anno riuscirono ad arrivare in AOI 37 bombardieri Savoia Marchetti SM 79, che avevano l'autonomia sufficiente per arrivare in AOI, non così potevano fare i nostri caccia dell'epoca.

SUPERAEREO (denominazione data al Comando Superiore della Regia Aeronautica il 1° giugno 1940), anche su sollecitazione del Viceré d'Etiopia, Amedeo di Savoia-Aosta, decise, nell'autunno del 1940, di tentare un'operazione ardua: trasportare in Eritrea ed in Etiopia, con un ponte aereo un certo numero di aerei da caccia per rimpiazzare le perdite. L'unico velivolo in grado di farlo era, appunto, il nostro Marsupiale.

Appena la Savoia Marchetti ebbe effettuato le modifiche richieste su due esemplari, iniziarono i voli. Il primo velivolo, il 608-7 (il numero 7 della 608^a Squadriglia) partì dalla Libia il 23 (secondo altre fonti il 24) agosto 1940 pilotato dal Maresciallo pilota Paolo Bonsignore, arrivando, dopo un volo senza scalo, all'aeroporto di Gura, in Eritrea, con il primo CR 42 smontato con un carico complessivo di oltre due tonnellate.

Fino al 14 novembre 1940 i Marsupiali del 149° Gruppo riuscirono a portare in Eritrea ed Etiopia altri 30 CR 42, ma poi i trasporti subirono una battuta di arresto a causa della perdita dei campi trampolino della Cirenaica. La situazione in Africa Orientale si fa sempre più disperata: nel gennaio 1941, quando si profila l'offensiva inglese, la caccia della Regia Aeronautica è in gravissime difficoltà: risultano infatti efficienti soltanto 26 CR 42 al 10 gennaio, che scendono a 15 al 31 gennaio. Ciò portò il Viceré a rinnovare l'appello al Governo centrale di inviare altri caccia⁸.

Così, nei mesi successivi e fino al 28 marzo 1941 gli SM 82 del 149° Gruppo riescono a portare in AOI altri 5 CR 42 a febbraio e 15 a marzo: tra questi, ricordiamo ad esempio l'SM 82 609-1 del Ten. Ildebrando Marchiori che, con a bordo il nuovo comandante del 149° Gruppo, il Ten. Col. Giovani Buonamico, decolla dalla pista di Tamet, località sulla costa libica a qualche chilometro ad ovest di Sirte, e consegna ad Addis Abeba dopo un volo di 3700 km durato 13h e 36' il suo CR 42.

⁷ Cfr. https://it.wikipedia.org/wiki/Aeronautica_dell'Africa_Orientale. I dati relativi ai caccia Fiat CR 42 sono però controversi: secondo una fonte (sito internet di Ali e Uomini), alla stessa data del 10 giugno 1940 ve n'erano in Africa Orientale 34 (18 efficienti, 2 in riparazione e 14, in gran parte smontati, in magazzino) in dotazione a due squadriglie, la 412^a a Massaua e la 413^a ad Assab. (http://www.alieuomini.it/pagine/dettaglio/documenti,11/africa_orientale_italiana_-_i,205.html). Per lo stesso sito (http://www.alieuomini.it/AJAX/catalogo/dettaglio2_catalogo/15/) Ali e Uomini il totale diventa invece 36.

⁸ Telegramma del Viceré Amedeo d'Aosta allo Stato Maggiore Generale del 1° febbraio 1941



Un'immagine di un Fiat CR 42 "Falco" nella fusoliera di un SM 82 Marsupiale.



L'SM 82 607-2 ad Addis Abeba. Secondo la didascalia della foto originale, l'aereo aveva appena trasportato un caccia CR 42.

Sempre da Tamet decolla il 25 marzo 1941 l'SM 82 607-10, del sergente Bonsignore che porta a Gura (Eritrea) un altro caccia, seguito il 28 marzo 1941 dall'SM 82 607-9 del Ten. Armando Ulivi, che consegna a Gura un CR 42 AS-"bombe alari"⁹.

Nel frattempo, però, gli arrivi non sono sufficienti a rimpiazzare le perdite, tanto che risultano efficienti soltanto 13 CR 42 al 10 febbraio, 15 a metà marzo, 5 a metà aprile.



Due caccia Fiat CR 42 "Falco"

In quegli stessi giorni, intanto, sono cadute in mani britanniche sia la Somalia che l'Eritrea.

All'atto della fase finale della battaglia di Cheren la Regia Aeronautica può contrapporre ad un centinaio di velivoli inglesi 17 apparecchi, di cui 12 sono caccia Fiat CR 42. Quando il 26 marzo la battaglia si conclude i velivoli superstiti non possono considerarsi un'entità bellica. Gli ultimi due CR 42, pilotati da due veterani del settore il sottotenente Guglielmo Folcherio e il sergente maggiore Volpe abbandonano il 5 luglio 1941 Gimma, ormai prossima a capitolare, si portano a Gondar, l'ultimo caposaldo italiano in A.O.I. Il 24 ottobre 1941 uno dei due velivoli, pilotato dal sottotenente Ildebrando Malavolti decolla per una ricognizione a vista su Cualqualber. Intercettato da due Gladiator partiti su allarme viene mitragliato e abbattuto dal tenente Hope del 3° squadrone della SAAF. Il giorno successivo i rottami del CR 42 vengono rintracciati presso Ambazzò, il pilota deceduto si trova ancora nell'abitacolo. Sarà lo stesso Hope a

⁹ Era la versione cacciabombardiere, con alcune modifiche studiate per operare in climi africani e con l'installazione, in corrispondenza del punto di forza dei montanti alari, di due agganci tipo Angeloni per una bomba da 100 chilogrammi ciascuno.

lanciare sulle posizioni italiane un messaggio: “onore al pilota del FIAT. Era un uomo coraggioso. South African Air Force”, è l’ultimo velivolo della Regia ad essere abbattuto in A.O.I.

Il successivo 22 novembre l’ultimo CR 42 pilotato dal maresciallo Mottet attacca batterie britanniche a Cualquabert uccidendovi il colonnello comandante. Il 26, giorno precedente la resa del presidio, l’aereo viene distrutto.

In totale, i caccia Fiat CR 42 perduti in Africa Orientale, compresi i 51 arrivati via aerea con gli SM 82, furono 87.

In totale, come detto, il 149° Gruppo ha trasportato 51 CR 42 e molte decine di motori per aereo nonché decine di tonnellate di pezzi di ricambio e lubrificanti, al prezzo però di numerose perdite di uomini e velivoli.



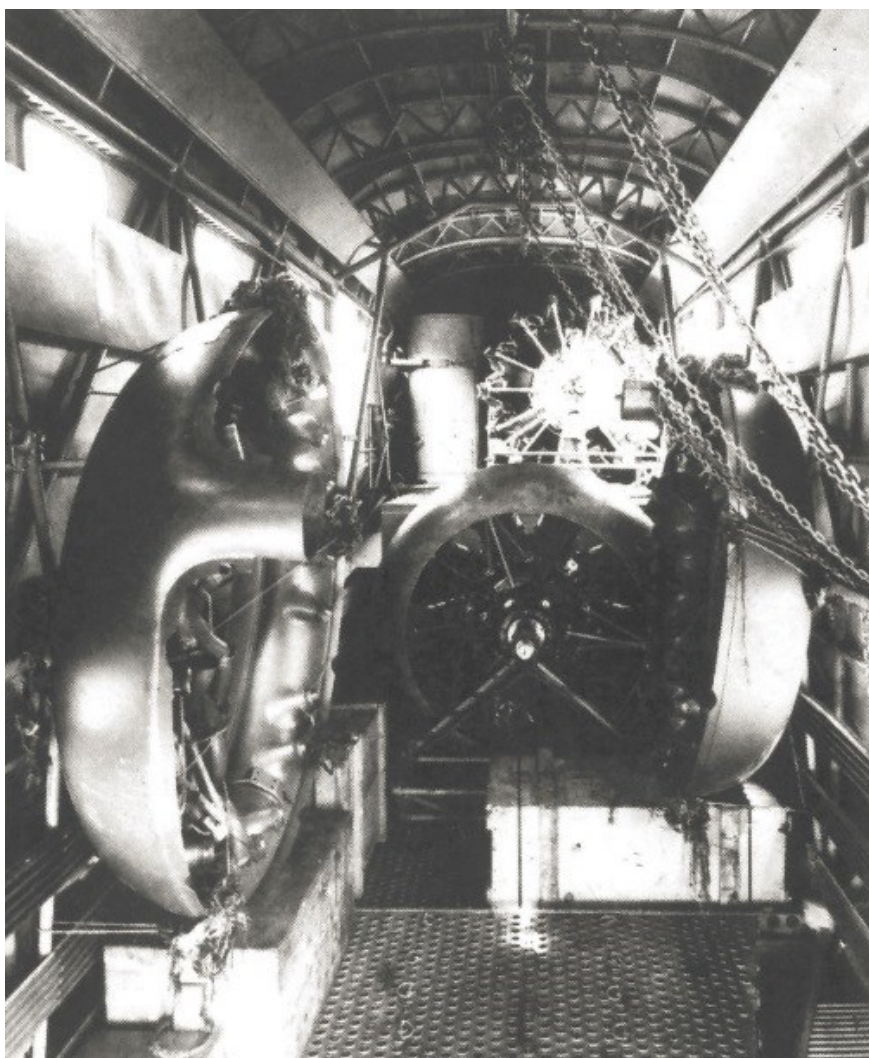
Un'altra immagine di un Fiat CR 42 "Falco" dentro la fusoliera di un Savoia Marchetti SM 82 "Marsupiale". Notare l'ala smontata sistemata sulla parete della stiva.

Ricordiamo, tra le varie perdite degli aerei del 149° Gruppo, l'SM 82 608-2 del primo Tenente pilota Pietro Caggiano, costretto il 3 agosto 1940 ad un atterraggio di emergenza nei pressi di Tessenei (Eritrea), causando al velivolo danni di tale entità da considerarlo non riparabile. Molti componenti furono peraltro recuperati ed utilizzati come pezzi di ricambio.

Tre settimane più tardi, 22 agosto, un quasi analogo incidente si verifica a Zula, con la perdita del velivolo, il 607-6, del Tenente pilota Loris Pivetti. L'8 novembre, dopo un guasto a tutti e tre i motori, è costretto ad un ammaraggio in Mar Rosso, non lontano da Massaua, l'SM 82 609-8 del Tenente pilota Luigi Micheli. Il 13 ed il 26 febbraio 1941 vengono distrutti a terra a Zula (Eritrea), durante raid della RAF, gli SM 82 del Sergente

Maggiore pilota Emilio Orlandini e del Tenente pilota Enzo Frattina. Il 22 febbraio si perde, dopo un atterraggio di fortuna a Zula, causato da una “piantata” dei motori, il 607-9 del tenente Armando Ulivi. Il 17 e 20 marzo si perdono altri due Marsupiali: il primo, del Capitano pilota Bruno Satti, per l’ennesimo attacco al suolo della RAF a Sabarguma (Eritrea), il secondo, del Tenente pilota Francesco Betteloni, atterrato per avarie ai motori in territorio controllato dalle truppe inglesi e da questi catturato.

Considerando che a queste perdite se ne sommarono furono molte altre, non si può che riconoscere che i risultati del 149° Gruppo Trasporti furono decisamente notevoli, riuscendo per molti mesi a raggiungere, con ben 280 lunghi voli senza scalo, sorvolando territori controllati dal nemico, i lontani aeroporti di Eritrea e Etiopia, trasportando, oltre ai 51 caccia e ad altrettanti motori di scorta, oltre 220 tonnellate di materiali urgenti. Il tutto, però, inutilmente, perchè le sorti delle nostre colonie in Africa Orientale erano oramai segnate.



Motori di scorta per i caccia Fiat CR 42 nella capace stiva di un SM 82

Bibliografia

AA.VV., “Dimensione Cielo – Trasporti, Vol. 7 – Aerei italiani nella II guerra mondiale”, Bizzarri, 1974.

Alberto Bongiovanni, “La fine dell’Impero”, Mursia, 1974.
Federico Cargnelutti, “Africa Orientale, Scacchiere Nord”, Del Bianco, 1962.
Massimo Civoli, “S.A.S.-I servizi aerei speciali della Regia Aeronautica 1940-1943”, IBN, 2014
Carlo d’Agostino, “SM 82 – Un ‘Canguro’ oltre l’Atlantico”, VS Aviation, luglio 2015
Rodolfo Gentile, “Storia delle operazioni aeree nella seconda guerra mondiale (1939-1945)”, Scuola di Guerra Aerea, 1968
Luciano Pontolillo, “Più cento. SIAI Marchetti. Dal 1915 storie di uomini e aeroplani”, Aviani, 2015
Corrado Ricci e Christopher F. Shores “La guerra aerea in Africa Orientale (1940-41)” STEM Mucchi, 1980
Giuseppe Santoro, “L’Aeronautica nella II guerra mondiale”, Esse, 1957
USSME, “La Guerra in Africa Orientale”, Ministero della Difesa, Ufficio Storico Stato Maggiore dell’Esercito, 1971