

Volando su legno, tela...e tanto coraggio! Vincenzo Meleca

La storia italiana in Africa Orientale coincide spesso con la storia militare che ricorda guerre e battaglie, in gran parte però solo quelle combattute in terra ed in mare.



Carta geografica dell'Africa Orientale Italiana¹.

Molto meno spazio è stato dedicato invece agli episodi bellici che hanno visto in azione i nostri piloti ed i nostri velivoli.

¹ Collegandosi al sito http://www.mondogeo.it/Immagini/Mappe/africa_orientale.jpg è possibile ingrandire notevolmente la carta

Certo, non è superfluo ricordare che la guerra aerea ebbe il vero battesimo del fuoco durante la Grande Guerra, che non vide però coinvolte le nostre due colonie del Corno d'Africa, Eritrea e Somalia. In effetti, soltanto con la Seconda Guerra d'Abissinia e con la Seconda Guerra Mondiale la Regia Aeronautica fu davvero coinvolta operativamente nel teatro del Corno d'Africa.

Se nel conflitto italo-etiopico -in assenza però di avversari- l'Aeronautica ebbe comunque un ruolo rilevante nell'appoggio ravvicinato alle truppe di terra (quelle che oggi si definiscono missioni CAS, Close Air Support) e nell'altrettanto importante supporto logistico, non è facile confermare una simile valutazione anche durante la Seconda Guerra Mondiale, dove lo scenario fu del tutto differente.

In effetti, nel 1940-41 ci trovammo di fronte come avversari agguerriti e numerosi in cielo non solo piloti e velivoli della Royal Air Force, ma anche quelli della South African Air Force, che potevano godere di ben organizzate basi ed attrezzati aeroporti posti ad est delle nostre colonie (ad esempio, Aden, nello Yemen), a sud (ad esempio, Nairobi, in Kenya), e a nord (ad esempio, Karthoum e Port Sudan, in Sudan), dove le forze aeree britanniche e dei loro alleati potevano godere di continui rinforzi e rimpiazzi, mentre la Regia Aeronautica si estinse poco a poco, per l'impossibilità di avere rifornimenti in uomini e mezzi dalla Madre Patria.

Come se non bastasse, se all'inizio del conflitto i mezzi contrapposti erano bene o male tecnicamente equivalenti, nel 1941 apparvero nei cieli dell'AOI aerei da caccia inglesi decisamente superiori ai biplani della Regia.

Ciò nonostante, i nostri piloti si comportarono egregiamente e qui, per ricordarli tutti, accennerò alle imprese di alcuni di quelli dei reparti da caccia.

Prima, però, un brevissimo accenno all'organizzazione proprio di questi reparti in Africa Orientale alla vigilia dell'entrata in guerra ed ai velivoli in loro dotazione.



Il distintivo di fusoliera della 412ª Squadriglia Autonoma Caccia Terrestre

Al 10 giugno 1940 risultano in carico alle Regia Aeronautica dell'Africa Orientale 66 aerei da caccia (34 Fiat C.R.32 e 32 Fiat C.R.42)² suddivisi in cinque squadriglie, due

² Di cui diciotto C.R.32 e ventiquattro C.R.42 in linea di volo, cinque C.R.32 e sei C.R.42 di riserva e ben undici C.R.32 e due C.R.42 in manutenzione.

dislocate in Etiopia (410^a e 411^a Squadriglia Caccia, la prima con base a Dire Dawa e la seconda ad Addis Abeba), dotate ciascuna di nove oramai superati Fiat CR-32 e tre in Eritrea (412^a, 413^a e 414^a Squadriglia Caccia, la prima con base ad Assab, la seconda a Massaua e Gondar e la terza a Gura, nei pressi di Decamerè) dotate le prime due di nove e la terza di sei dei più moderni (si fa per dire...) Fiat CR-42 "Falco".³



Il distintivo di fusoliera della 410^a Squadriglia Autonoma Caccia Terrestre



Manutenzione di un Fiat C.R.32 della 410^a Squadriglia

³ Talora anche la 412^a Squadriglia operava con alcuni C.R.42 dall'aeroporto di Gura

Il Fiat C.R.32 era un aereo biplano da caccia prodotto dalla Fiat Aviazione a partire dal 1933. Fu impiegato nella Guerra di Spagna sia dalla Aviazione Legionaria sia dall'Aeronautica nazionalista (che lo tenne in linea addirittura fino al 1953!) ed adottato da varie aeronautiche estere.

Di formula biplana, era un aereo robusto, assai manovrabile e, per la sua epoca, potentemente armato con due mitragliatrici Breda-SAFAT da 12,7 millimetri, sincronizzate e sparanti attraverso il disco dell'elica.

I primi 3 esemplari di C.R.32 *quater*⁴ giunsero in Etiopia il 30 maggio del 1939, raggiunti, nell'agosto di quello stesso anno, da altri trentatrè esemplari che andarono a formare tre squadriglie da caccia terrestre, la 409^a squadriglia (sciolta ad aprile 1940 e confluita nella 412^a) basata ad Asmara, la 410^a squadriglia a Dire Dawa e la 411^a squadriglia, basata inizialmente ad Adis Abeba.

Tutti i C.R.32 presenti in AOI andarono perduti durante il conflitto, ad eccezione di due esemplari catturati dalla South African Air Force⁵.

Membri del 411° Fighter Sqn della SAAF in posa davanti al C.R.32 del sergente Gobbo catturato a Shashamanna il 13 settembre 1940. Da sinistra: il Maresciallo Alberto Gobbo, il tenente Vernan Mears Lindsay ed il Ten. Col. Dal Monte.



Profilo laterale di un Fiat C.R.32 della 410^a Squadriglia

⁴ La versione *quater* era caratterizzata da un radiatore dell'olio maggiorato, concepito specificamente per climi tropicali.

⁵ I sudafricani fotografarono almeno due C.R.32 catturati: uno era della 410^a Squadriglia, con croce di Sant'Andrea, numero e distintivo della squadriglia (un diavolo ghignante con casco coloniale), l'altro invece aveva solo la croce di Sant'Andrea sui piani di coda

Fiat C.R. 32 – Caratteristiche generali

Tipo	Caccia biplano	Equipaggio	1 pilota
Progettista	Celestino Rosatelli	Costruttore	Fiat
Primo volo	28 aprile 1933 (prototipo MM 201)	In servizio	1935
Dimensioni e pesi	Lunghezza: 7,45 m Altezza: 2,63 m Apert. alare: 9,50 m Superf. Alare: 22,10 mq Peso: - a vuoto: 1.386 kg - max 1.905 kg	Armamento	2 mitragliatrici Breda-Safat 12,7mm in fusoliera, con 400 colpi per arma Max 100 kg di bombe, nella versione per l'attacco al suolo
Propulsione	Fiat A.30RA bis da 600 CV 12 cilindri a V Serbatoio 420 litri	Prestazioni - velocità max - di salita - di stallo	356 km/h a 3.000m 10' a 5.000 m 105 Km/h
Raggio d'azione	780 km		
Corsa di decollo	270 m	Spazio d'atterraggio	230 m
Tangenza massima	7.550 m	Esemplari prodotti	1.212
Utilizzatori	Austria, Cina-Taiwan, Spagna, Ungheria, Venezuela		

Il Fiat C.R. 42 “Falco” era, al momento dell’entrata in guerra dell’Italia, il velivolo da caccia più diffuso nella Regia Aeronautica.

Biplano monoposto e monomotore, basato su una struttura tubolare metallica, ma con rivestimento misto (parte in metallo e parte in tela), ancora con il carrello fisso, il C.R. 42 fu incredibilmente prodotto fino al 1944 e detiene tuttora il primato di essere l'aereo italiano costruito nel maggior numero di esemplari (circa 1.800)

Il "Falco" fu l'ultimo caccia biplano della storia ad essere costruito in serie. Assieme al tedesco Henschel Hs-123, al Gloster Gladiator britannico e al Polikarpov I-15 sovietico, fu anche l'ultimo caccia biplano a combattere nel secondo conflitto mondiale e l'ultimo biplano nella storia ad abbattere, nel 1945, un aereo nemico⁶.

⁶ L’episodio avvenne l’8 Febbraio 1945, quando una decina C.R. 42LW della NSJGr7 (Nachtschlachtjagdgruppe, Gruppo da Assalto Notturno) decollano dall'aeroporto di Agram-Gorica per una missione anti-partigiani a nord ovest di Sisak, nell’attuale Croazia. Ad alcuni chilometri a sud-est della loro base, i Fiat vengono intercettati dai P-38J del 14th Fighter Group ed impegnati in combattimento. Alla fine risulteranno abbattuti quattro C.R. 42LW: tre dai Lightning ed uno da fuoco a terra. Due caccia americani non rientrano, ed uno di essi viene dichiarato abbattuto da uno sconosciuto pilota tedesco.



Una sezione di C.R.42 pronti al decollo da un aeroporto non identificato dell'A.O.I.

Al 10 giugno 1940 risultano presenti in A.O.I. 36 C.R.42 distribuiti tra la 412^a Squadriglia a Massaua, la 413^a ad Assab e la 414^a a Gura⁷.

Durante i quasi 12 mesi di conflitto, nel Corno d'Africa ne arrivarono altri 51, trasportati da Bengasi ad Asmara, con viaggi avventurosi da alcuni aerei da trasporto Savoia-Marchetti SM-82, appositamente allestiti per queste missioni⁸.

Nelle fasi iniziali della guerra, i "Falco" si batterono bene contro i loro contemporanei in forza alla RAF e alla RSAAF presenti in quel teatro africano, e cioè i Gloster Gladiator, Fairey Battle, Vickers Wellesley e Hawker Hart.

Tutto però cambiò quando cominciarono ad entrare in azione gli Hawker Hurricane, monopiani con prestazioni ed armamento decisamente superiori a quelli del C.R.42.

L'ultimo C.R.42 fu dato alle fiamme, per evitare che potesse cadere nelle mani del nemico a Gondar, nel novembre 1941.

⁷ La 414^a Squadriglia fu sostanzialmente annientata nel giro del primo mese di guerra, quando, il 2 luglio 1940, alcuni Blenheim Mk I e tre Gloster Gladiator dello Squadron No. 39, attaccarono ripetutamente l'aeroporto di Assab, distruggendo due C.R. 42. Il successivo 10 luglio i quattro superstiti C.R. 42 vengono distrutti al suolo da un altro attacco, portato questa volta da tre Gladiator ed un Blenheim dello Squadron No. 8

⁸ Fu modificato allo scopo un primo S.M. 82 (l'MM 608-7), nella cui stiva fu introdotto un Fiat C.R. 42 smontato, con la fusoliera posizionata longitudinalmente attraverso l'ampio portellone ventrale, le ali e l'elica poste lungo i lati interni. L'intera operazione, che richiese molte ore di lavoro, fu completata con successo ed il 23 agosto l'S.M. 82 del 149° Gruppo decollò sotto il comando del sergente pilota Paolo Bonsignore, con rotta Roma-Bengasi-Gura (Eritrea) e con complessivi 2.100 kg di carico. A questo primo volo ne seguirono, tra il 23 Ago 1940 ed il 28 Marzo 1941, altri 51, tutti coronati da successo. E' probabile che il soprannome di "Marsupiale" derivi proprio da questo tipo di missioni, che, oltre ai 51 C.R. 42 smontati, trasportarono anche i relativi motori di ricambio.



Un “Falco” della 413ª Squadriglia in volo



Personale dello Squadron n. 3 della South African Air Force in posa di fronte ad un C.R.42, catturato intatto che, secondo la didascalia della Imperial War Museum, dovrebbe essere il 101° aereo italiano catturato o distrutto in Africa Orientale



Il profilo di un C.R. 42 della 412ª Squadriglia da caccia con la livrea in uso in A.O.I. nel settembre 1940

Fiat C.R.42 “Falco” – Caratteristiche generali

Tipo	Caccia biplano	Equipaggio	1 pilota
Progettista	Celestino Rosatelli	Costruttore	Fiat
Primo volo	23 maggio 1938	In servizio	maggio 1939
Dimensioni e pesi	Lunghezza 8,26 Altezza 3,59 Apert. alare - sup 9,70 - inf. 6,50 Superf. alare 22,4 m² Peso in kg -a vuoto 1.720 -max al decollo 2.296	Armamento	2 mitragliatrici Breda-Safat 12,7mm con 400 colpi per arma (2 Breda-Safat da 12,7 mm opzionali nell'ala inferiore) Max 300 kg di bombe, (2 da 50 kg e 2 da 100 kg) nella versione per l'attacco al suolo
Propulsione	Fiat A.74 RC.38 840 CV a 3.800 m Serbatoio 420 litri	Prestazioni - velocità max	342 km/h sotto 1000m 430 km/h a 5/6.000 m, 423 km/h a 7.000 m
Raggio d'azione	850 km (con carico utile di 575 kg, alla quota di 5.500 m e alla velocità di 380 km/h)	- di salita - di stallo	11,8 m/s; a 5 000 m in 7' 20" a 6 000 m in 9' 128 km/h (sotto 300 m)
Corsa di decollo	210 m	Spazio d'atterraggio	340 m
Tangenza massima	10.500 m (teorica) 10.200 m (pratica)	Esemplari prodotti	1.784
Utilizzatori	Belgio, Croazia, Germania, Iraq, Italia, Svezia, Sudafrica, Ungheria		

Molti furono i piloti da caccia che si impegnarono, tra mille difficoltà, a contrastare bombardieri e caccia avversari e molti furono i caduti. Ricordiamone alcuni con brevi cenni delle loro imprese.

Sottotenente Miroslav “Mirko” Komjanc: nato a San Floriano in Collio (in sloveno, Števerjan), in provincia di Gorizia il 21 febbraio 1914 Komjanc si diplomò perito elettrotecnico a Trieste diventando poi insegnante alle scuole medie di Idria. Nel 1937 viene chiamato alle armi. Affascinato dall’Arma Aeronautica (non dimentichiamoci che a Gorizia aveva sede il 4° Stormo Caccia), viene arruolato e destinato alla scuola allievi ufficiali di complemento di Siena. Il 24 dicembre 1938, con il grado di sottotenente pilota, Komjanc prende servizio alla 74ª Squadriglia del 23° Gruppo Caccia di Torino.

Nel 1940 viene assegnato, su sua richiesta, ad uno dei reparti da caccia presenti in A.O.I. e così, il 1° marzo di quell’anno, si presenta alla 413ª Squadriglia, allora comandata dal capitano Corrado Santoro⁹ e basata a Gura.



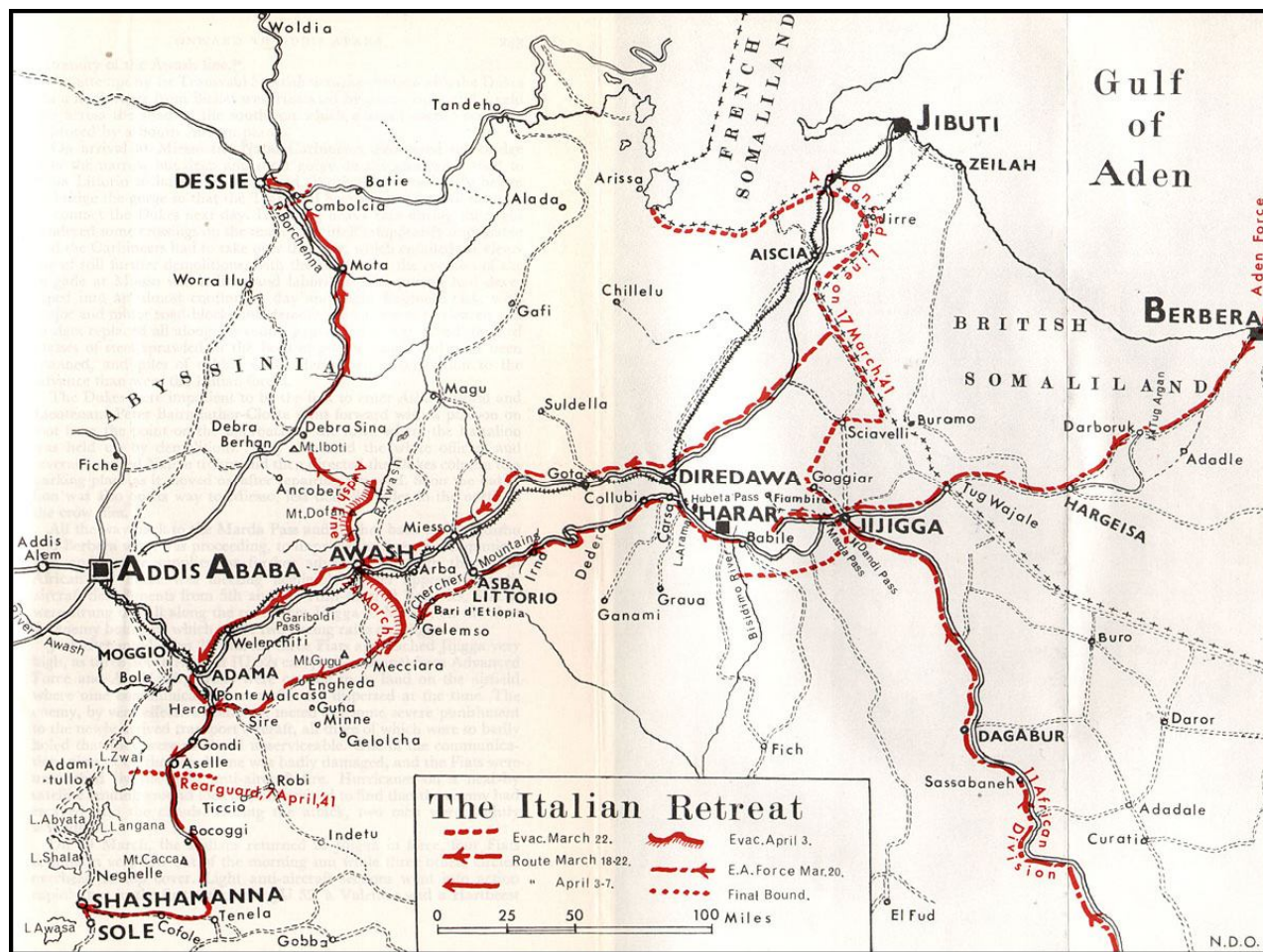
Il sottotenente Miroslav “Mirko” Komjanc

Pur senza diventare un asso, Komjanc si dimostra un pilota capace ed aggressivo, tanto da meritare ben due medaglie d’argento al valore militare.

La prima ottenuta per l’abbattimento di un cacciabombardiere Bristol Bleheim nella mattina del 6 agosto 1940, episodio citato anche dal Bollettino del Comando aeronautica A.O.I. n. 58, la seconda per aver abbattuto il 3 febbraio 1941, sul cielo di Dif (al confine tra Somalia e Kenia) un Hawker Hurricane durante una missione di scorta a tre nostri bombardieri Caproni Ca133.

⁹ Corrado Santoro (11 novembre 1910 - 21 giugno 1988) fu comandante della 413ª Squadriglia dall’8 aprile 1940 fino al 17 agosto 1941, quando fu trasferito in Italia per comandare la 370ª Squadriglia Caccia, basata a Monserrato (Cagliari). Alla fine della guerra restò in Aeronautica, promosso prima Tenente Colonnello (1 dicembre 1945), quindi Colonnello (31 agosto 1953) ed infine Generale di Brigata Aerea (31 dicembre 1961). Dal 1955 al 1956 comandò la 4ª Aerobrigata. Decorato con due Medaglie d’Argento al Valore Militare, una Medaglia di Bronzo al Valore Militare ed una Croce di Guerra al Valore Militare. Come pilota, gli vengono attribuite 7 vittorie (di cui 2 in Africa con la 413ª Squadriglia) e la distruzione di due motosiluranti.

Il 2 maggio 1941, a soli 27 anni, appena decollato dal campo d'aviazione di Jimma per contrastare un attacco di bombardieri britannici contro le postazioni italiane di Shashamanna, probabilmente a causa della scarsa visibilità, si schianta al suolo, perdendo la vita.



Carta inglese dell'Etiopia Orientale

Nel 1955 gli verrà conferita alla memoria la croce di guerra e nel 1965, in una toccante cerimonia in piazza Vittoria, il generale Reisoli consegnerà alla madre un'altra medaglia d'argento. La sua salma dovrebbe riposare al cimitero italiano di Addis Abeba.

Sottotenente Ildebrando Malavolta: originario di Ripatransone (Ascoli Piceno), dove nacque il 26 novembre 1916, si arruolò in Aeronautica nel 1937. Dopo aver frequentato il corso per allievi ufficiali piloti di complemento ed aver conseguito nel 1938 il brevetto di pilota militare, l'anno successivo viene destinato in Africa Orientale, dove, col grado di sottotenente, presterà servizio alla 413^a Squadriglia. Con il suo Fiat C.R.42 "Falco" matr. MM 7117 prende parte a numerose azioni, nelle ultime delle quali, nel luglio 1941, assieme al sergente maggiore Antonio Giardinà¹⁰ (che vola ancora sul suo C.R.32 della 410^a Squadriglia), coglie di sorpresa due

¹⁰ Antonio Giardinà è stato un altro asso, con otto vittorie, ancor più apprezzabili per il fatto che il suo aereo era un Fiat C.R.32. E' stato decorato con due Medaglie d'Argento al Valore Militare e una Medaglia di Bronzo al Valore Militare.

formazioni della RAF, abbattendo un Wellesley il 2 luglio e un altro sette giorni più tardi.

Ma anche per Malavolta arriva l'ultimo duello aereo.

Gondar è oramai circondata e le truppe britanniche stanno completando la conquista di quel che resta dell'Impero. La drammatica situazione e lo stato d'animo in cui si trovavano in Africa Orientale le truppe italiane nelle ultime settimane di guerra è ben illustrata dalla lettera del Sergente maggiore Antonio Giardinà al proprio comandante, Capitano Corrado Ricci, che riportiamo nel riquadro sottostante.

Gondar, 23 luglio 1941

Signor Capitano Ricci,

A giorni dovrebbe arrivare un apparecchio dall'Italia e, certo di farvi piacere, colgo l'occasione per farvi avere qualche notizia africana e dei superstiti della gloriosa 410ª.

Puliti è stato fatto prigioniero sull'Amba Alagi. Il sottotenente Folcherio e Volpe, col sottotenente Lusardi, il tenente Caputo e altri, sono partiti da qui col Ca 148 e fermati a Gedda.

Qui siamo rimasti in tre piloti con due apparecchi C.R.42: sottotenente Malavolta, maresciallo Mottet e io. Da Alomatà fui trasferito a Sciasciamanna e poi a Gimma. In quest'ultima località da solo ho abbattuto uno Junkers e un Hurricane. Ho avuto la medaglia di bronzo sul campo per alcune ricognizioni importanti e scorte, e una medaglia d'argento che mi sarà concessa a giorni.

Qui a Gondar ho abbattuto un Wellesley in collaborazione col maresciallo Mottet e in una mattina, durante due allarmi durati complessivamente circa un'ora ho abbattuto, sempre da solo, nel primo un Blenheim e nel secondo un Wellesley e colpiti altri due.

Così, alle altre vittorie della 410ª vanno aggiunte anche queste cinque. Per l'azione su Giggiga siamo stati proposti da SAR il duca d'Aosta per una medaglia d'argento che ci verrà concessa a fine guerra. Io sono tranquillissimo e non credo affatto d'andare prigioniero; però a volte mi domando se non è un'illusione la mia, quando penso di vedere presto arrivare una potente squadriglia da caccia, naturalmente comandata da voi e poter far fare all'amico Hurricane gli stessi fugoni che ha fatto fare a noi e che ci sta facendo fare in questi giorni.

Vorrei rimanere ancora diversi anni qui in Africa pur di veder compiuto questo mio sogno. Nonostante tutto lo spero e non mi darò per vinto anche se dovessero occupare Gondar.

La base è comandata dal colonnello Busoni, bravissimo comandante, da noi tutti benvenuto.

Tutta l'aviazione dell'impero è qui presente con i nostri due caccia e un Ca 133 duramente colpito in questi giorni, ma già quasi efficiente... La fine dei gloriosi CR 32 è avvenuta a Gimma; per i nostri spero che non venga mai, oppure molto tardi, quando non ne avremo più bisogno.

Tutti, ma specialmente io, aspettiamo che si compia la vostra promessa: « Tornerò con una squadriglia di RE 2000... ». Me lo auguro e ve lo auguro, perché anche voi avete molte cose da vendicare qui.

Giorni fa, occorrendo un pezzo di ricambio per il motore, sono stato a recuperare i resti dell'apparecchio del povero Omiccioli. Sono stato anche a portare sulla sua tomba un mazzo di fiori, a nome di tutti i componenti la 410ª.

Tutti, speriamo di resistere fino al vostro arrivo. Certo che questa mia non vi abbia portato disturbo vi invio i migliori auguri e vi ossequio

devot.mo

Giardinà."

Sull'ultima missione di Malavolta vi sono resoconti discordanti.

Secondo una prima versione, il 24 ottobre il Generale Guglielmo Nasi¹¹ ordinò al Colonnello Dario Busoni, comandante dell'aeroporto di Gondar, di inviare un velivolo per verificare se un piccolo ponte a Culqualber fosse era ancora fuori uso o se fosse stato invece riparato. Ritenendo che l'invio di un solo apparecchio fosse eccessivamente rischioso, Busoni chiese inutilmente di rinviare la missione al giorno successivo, quando sarebbe stato disponibile un secondo CR-42, ma il Comando gli impose con ordine diretto, di procedere immediatamente con un solo aereo.

A malincuore Busoni ordinò pertanto a Malavolta di intraprendere il volo.

Secondo un'altra versione, invece, Malavolta, che assieme al Maresciallo Giuseppe Mottet, si era offerto volontario il precedente 15 ottobre per compiere un'ultima, disperata azione ai campi di Asmara e Gura, ormai nelle mani della RAF¹², il 24 ottobre decide di partire da solo per mitragliare gli aeroporti di Dabat ed Adi Arcai, nel Nord dell'Etiopia, basi dello Squadron No 3.



Un Gloster Gladiator, per molto tempo il principale avversario del Fiat CR-42 in Africa Orientale

Anche cosa accadde successivamente non è chiaro.

Secondo alcune fonti, il CR 42 di Malavolta fu intercettato da tre Gladiator ed abbattuto dopo che era riuscito a distruggere due aeroplani nemici¹³.

Secondo altre, invece, quando fu udito il rumore del motore di un aereo non identificato avvicinarsi all'aeroporto di Dabat, il pilota dell'Aeronautica Sudafricana,

¹¹ Il generale del Regio Esercito Guglielmo Nasì (Civitavecchia, 21 febbraio 1879 - Modena, 21 settembre 1971), dopo aver comandato la 1ª Divisione fanteria "Libia" durante la Seconda Guerra d'Abissinia, nel 1940 divenne comandante in capo delle Forze Armate italiane in Africa Orientale

¹² Azione non effettuata a causa del danneggiamento dell'aereo di Mottet causato da un'incursione aerea di una decina di Gloster Gladiator dello Squadron No 3 della SAAF

¹³ Cfr. Sgarlato, Nico: FIAT CR.42, CR.32 Gli ultimi biplani. Parma, Delta Editrice, 2005, pag. 29

Lieutenant Lancelot Charles Henry "Paddy" Hope, decollò con il suo Gladiator per intercettare quello che era stato oramai identificato come un velivolo nemico e lo abbatté, nonostante le manovre diversive del pilota italiano.

In ogni caso, il giorno seguente militari inglesi o sudafricani riuscirono a rintracciare il relitto dell'aereo con Malavolta ancora nel posto di pilotaggio e quello stesso giorno Hope, sorvolò le linee italiane ad Ammazzo e, cavallerescamente, lanciò questo messaggio di cordoglio e stima: *"Tribute to the pilot of the Fiat. He was a brave man. South African Air Force."* (*"Un omaggio al pilota del Fiat. Egli è stato un valoroso. Royal South African Air Force."*)



Piloti e Gloster Gladiator del 3° Squadron della SAAF

Questo del 24 ottobre fu comunque l'ultimo combattimento aereo in Africa Orientale, con il quale perdemmo anche l'ultimo degli 87 C.R.42. che avevano volato sui cieli di Eritrea ed Etiopia.

Il 27 Novembre Gondar è costretta alla resa e con Gondar viene perduto anche l'Impero.

Malavolta fu decorato con una Medaglia d'Oro al Valore Militare alla memoria, una Medaglia d'Argento al Valore Militare ed insignito della Croce di Cavaliere.

Questa la motivazione della medaglia d'Oro: *“Abile e generoso pilota da caccia, già distintosi in precedenza, allo scopo di fornire elementi precisi ai propri comandi sull'entità e la dislocazione di forze armate nemiche assedianti una piazzaforte, offrivasi volontario per effettuare isolatamente la sortita, nonostante la precaria efficienza del vetusto mezzo disponibile e il sicuro contrasto di superiori forze aeree avversarie. Espletava felicemente la missione; sulla via del ritorno, attaccato da due velivoli da caccia riusciva, dopo strenua lotta, ad abbatterne uno e a costringere l'altro all'atterraggio di fortuna. Raggiunto in prossimità delle nostre linee avanzate da un terzo assalitore che gli si avvicinava col favore delle nubi, pur a corto di munizioni, impegnava audacemente combattimento. Colpito mortalmente, chiudeva la sua giovane vita col supremo olocausto alla Patria. Il nemico a mezzo di messaggio lanciato da aereo, tributava all'eroe il pietoso cavalleresco omaggio. Cielo dell'A.O.I. (Gondar), 24 ottobre 1941.”*



La lapide che ricorda i caduti della guerra d'Abissinia e della Seconda Guerra Mondiale in piazza Donna Bianca de Tharolis a Ripatransone, luogo d'origine di Malavolta

Sergente Maggiore Enzo “Cioli” Omiccioli: nato a Fano il 1° giugno 1915, dopo aver conseguito nel 1936 il brevetto di pilota da caccia, si congeda con il grado di sergente. Nel 1938 viene richiamato alle armi come Sergente Maggiore e destinato inizialmente alla 155^a Squadriglia del 6° Stormo e quindi, nel 1939, trasferito a Dire Dava, in A.O.I., alla 410^a Squadriglia (Cap. Corrado Ricci¹⁴), su Fiat C.R. 32. Il 15

¹⁴ Corrado Ricci, comandante anche del sergente maggiore Giardinà di cui abbiamo già accennato, dopo aver combattuto nella guerra di Spagna con i Fiat C.R. 32 della 3^a Escuadrilla de Caza del Tercio, nei primi mesi del 1940 fu

giugno 1940 nel cielo di Dire Dawa invano insegue senza fortuna due Blenheim, velivoli più veloci del C. R.32.

Il 12 agosto, durante le operazioni per la conquista della Somalia britannica, attaccava più volte audacemente preponderanti formazioni di aerei nemici da bombardamento, contribuendo all'abbattimento di uno di essi. Per tale suo comportamento fu decorato con la Medaglia d'Argento al Valore Militare.

L'11 luglio, appena trasferito alla 411^a Squadriglia basata a Bahar Dar, sul lago Tana, sempre su C.R.32, di scorta a bombardieri Ca. 133, abbatté un caccia della SAAF.



Un C.R. 32 della 410^a Squadriglia

Rientrato alla 410^a Squadriglia partecipa alla distruzione di due Blenheim, viene infine assegnato definitivamente alla 412^a Squadriglia (dotata del più performante C.R. 42) dislocata ad Azezo, nei pressi di Gondar, partecipando a numerose missioni di intercettazione, durante le quali riesce ad abbattere ben quattro aerei, impresa che gli vale la Medaglia d'Argento al Valore Militare.

Il 3 febbraio 1941 sei caccia Gloster Gladiator del 1° Squadrone SAAF sottopongono l'aeroporto di Azezo a ripetuti mitragliamenti. Omiccioli non esita a decollare, subito seguito da due colleghi. Rimasto isolato nell'impari duello, cade colpito a morte. Per questa azione, il 15 aprile 1942 gli viene conferita alla memoria la Medaglia d'Oro al Valore Militare e riconosciuta la promozione a Maresciallo di 3^a Classe.

destinato in Africa Orientale come comandante della 410^a Squadriglia. Rientrato in Italia nell'aprile 1941 per motivi di salute, nel gennaio 1942 ebbe il comando della 300^a Squadriglia da caccia notturna, basata a Ciampino ed equipaggiata con Fiat C.R.42CN e con Reggiane Re2001. Nell'agosto 1942 fu promosso maggiore ed assegnato ad incarichi di pilota collaudatore. All'indomani dell'armistizio optò per l'Aeronautica cobelligerante e, nel dopoguerra, rimase in servizio assumendo vari incarichi, tra cui quello di Capo del Personale. Congedato col grado di Generale, terminò la sua vita come missionario in Africa. E' scomparso nel 1995. Gli sono attribuite complessivamente 12 vittorie, di cui due in Africa Orientale. E' stato decorato con due Medaglie d'Argento al Valore Militare, una Croce al merito di guerra e due Medaglie per la partecipazione alla guerra Spagna.

Questa la motivazione della Medaglia d'Oro: *“Valoroso ed arditissimo pilota da caccia, durante una incursione di sette caccia nemici su di una importante base aerea, partiva su allarme, gregario di una formazione di tre velivoli. Nel cruento combattimento che ne seguiva, trovatosi isolato e accortosi che gli avversari si accingevano a mitragliare dei velivoli decentrati alla periferia del campo, con decisione e slancio attaccava le preponderanti forze nemiche. Ingaggiato l'aspro, impari combattimento e richiamando su di sé tutto l'accanimento degli avversari, impediva che essi realizzassero la distruzione degli apparecchi al suolo. Rimasto colpito ripetutamente, con indomita volontà e con grande eroismo, sosteneva il combattimento sinché esausto, precipitava, immolando alla Patria la giovane vita.”* Cielo dell'Africa Orientale, 3 febbraio 1941.



Enzo Omiccioli in una illustrazione di Alberto Parducci

Mario Visintini: nato a Parenzo d'Istria il 26 aprile 1913, a 19 anni desiderava a tutti i costi poter volare. Nel 1932 tentò di essere ammesso in Accademia Aeronautica, ma, ritenuto inidoneo al volo, viene rifiutato. Tre anni dopo, conseguito il brevetto di pilota civile alla scuola di volo della Caproni di Taliedo, si arruola per frequentare il corso per ufficiali di complemento nell'Arma Azzurra.

Ottenuto il brevetto militare alla Scuola di Grottaglie e nominato sottotenente pilota, viene assegnato al 4° Stormo caccia, prendendo parte alla guerra di Spagna nelle file della 25ª Squadriglia del Gruppo “Cucaracha”.

Durante questo conflitto ottiene con il suo Fiat C.R. 32 “Chirri” (questo il soprannome dato al caccia Fiat durante la guerra di Spagna) almeno due vittorie individuali (il 24 agosto ed il 5 settembre 1938), ma al tempo si preferiva attribuirle soltanto alla squadriglia.

Terminata la guerra di Spagna, nel settembre 1939 Visintini ritorna al 4° Stormo e nel gennaio 1940 viene promosso al grado di tenente in SPE (servizio permanente effettivo) per meriti di guerra. A Gorizia, base dello Stormo si sta formando, sotto la guida del capitano Antonio Raffi, una delle nuove squadriglie destinate all'Africa

Orientale, la 412^a, che avrà in dotazione il nuovo caccia Fiat C.R. 42 “Falco”¹⁵. Visintini riuscirà a farne parte.



Visintini con i gradi da sottotenente

L'unità approda a Massaua il 13 aprile 1940 e dalla costa si sposta sull'altopiano, fino all'aeroporto di Gura, che sarà la base principale della squadriglia.

Da lì inizierà la sua avventura africana.

Non è certo il caso di ricordare tutte le sue imprese ed i sedici aerei nemici abbattuti nei cieli di Eritrea ed Etiopia, ma almeno due episodi vanno citati.

Il primo accade il 12 dicembre 1940.

Dopo un attacco all'aeroporto inglese di Goz Refeb in Sudan, base dello Squadron No. 237¹⁶ da parte di cinque C.R. 42 della 412^a Squadriglia e di un SM-79, attacco in cui vengono distrutti al suolo quattro cacciabombardieri Hawker Hardys¹⁷, il “Falco” del capitano Raffi viene colpito e costretto ad un atterraggio di fortuna nei pressi del villaggio di Aroma, poco a nord di Kassala, in una zona presidiata da truppe britanniche. Visintini, avendo visto che il proprio comandante è illeso, decide senza alcuna esitazione di tentare di recuperarlo.

Nonostante il fuoco nemico, atterra vicino all'aereo colpito, prende a bordo Raffi dopo essersi entrambi liberati dei paracadute e riparte, prendendo terra in un campo secondario a Barentu. Non contento di aver salvato Raffi e di essere uscito incolume

¹⁵ Il comandante della Squadriglia, capitano Raffi, poichè tutti i suoi piloti provengono dal 4° Stormo, conserva come emblema il cavallino rampante, ma di colore rosso sullo sfondo di un'Africa nera. Raffi, dopo aver combattuto in Spagna, nei primi mesi del 1940 passò al 4° Stormo Caccia di Gorizia, dove ebbe il comando della 412^a Squadriglia. Nell'aprile di quello stesso anno, con tutto il personale della sua squadriglia si imbarcò a Napoli, giungendo a Massaua il 13 di quel mese. La 412^a Squadriglia si trasferì quindi a Gura, località ad una trentina di chilometri a sud di Asmara, dove si trovava uno dei più importanti aeroporti dell'Africa italiana. Gli si attribuiscono un velivolo abbattuto in volo e ben 16 distrutti al suolo. Decorato con una Medaglia d'Argento al Valore Militare ed una Medaglia di Bronzo al Valore Militare.

¹⁶ Il termine aeroporto è forse eccessivo. Gli inglesi lo definivano più correttamente “airstrip”.

¹⁷ L'Hawker Hard era una variante multiruolo dell'Hawker Hart tropicalizzata per il servizio in Medio Oriente; molte modifiche furono apportate all'Hardy ma fu mantenuto l'armamento originario dell'Hart. Durante la Seconda guerra mondiale l'Hardy venne impiegato soprattutto in Medio Oriente e in Africa Orientale.

dalla gragnuola di proiettili sparatigli, dopo essersi rifornito di carburante e munizioni, torna in volo per distruggere il nostro caccia danneggiato, impedendo che possa cadere in mani nemiche.

Arrivato sul posto distrugge tre autoblindo inglesi e, con una raffica ben aggiustata incendia il C.R. 42 di Raffi. Per questa azione, 16 gennaio 1941 fu promosso Capitano per meriti di guerra.



Visintini ed il suo comandante, Capitano Raffi, nell'abitacolo di un C.R. 42

Il secondo è dell'11 febbraio 1941.

Dopo giorni e giorni di azioni per tentare di arrestare le avanzanti truppe britanniche ed indiane dirette a Cheren, difendendosi nel contempo sempre più difficoltosamente dagli Hurricanes di cui oramai disponeva in abbondanza la RAF, l'11 febbraio Visintini decolla assieme a Baron ed al tenente Ubaldo Buzzi (quest'ultimo proveniente dalla 411^a Squadriglia di stanza ad Addis Abeba) per effettuare l'ennesimo mitragliamento sul fronte di Chéren.

Alle 12.30 circa vengono attaccati dagli Hurricane della SAAF dei sottotenenti ("Lieutenant") piloti Robin Pare e Servaas de Kock Viljoen. I tre C.R. 42 riescono a nascondersi tra le nuvole e a sfuggire alla caccia avversaria. Visintini riesce a rientrare ad Asmara, mentre Baron e Buzzi, atterrano a Sabargùma, a metà strada fra Asmara e Massaua.

Visintini ha troppo bisogno dei due suoi piloti e degli aerei e, avvisato per radio dove si trovano, decide di andare di persona a cercare di recuperarli. Le condizioni meteo sono però pessime in quella zona, le cosiddette "pendici orientali", dove le masse di aria calda ed umida proveniente da est e dal mare si scontrano con le correnti di aria fredda che, in quella stagione, arrivano dall'altopiano. In tanti lo sconsigliano di decollare, il suo motorista, sergente maggiore Edoardo Eusebi, si rifiuta addirittura di avviargli il motore. Ma Visintini decolla egualmente con il suo fido C.R. 42, matricola MM 6271. Oltre le nuvole basse ora c'è anche una fitta nebbia.

Sulla rotta per Sabarguma c'è una montagna imponente, il Monte Bizen, sulla cui sommità vi è un piccolo ma importante monastero copto. Ed è proprio contro le pendici del Monte Bizen che il piccolo ed agile biplano si schianta, ponendo così

fine, a neppure 28 anni, alla vita del nostro pilota che, con i sedici aerei abbattuti in volo ed i trentadue distrutti a terra, è stato l'incubo di inglesi e sudafricani.

Il bollettino n. 247, del 12 febbraio 1941 emesso dal Comando Aeronautica A.O.I., annuncia: *“(Il) Capitano Visentini (sic), nel generoso tentativo di ricondurre alla base due suoi gregari costretti atterrare su campo di fortuna, causa maltempo cozzava montagna Nefasit, soccombendo. Eroico ufficiale mai vinto dall'avversario è stato stroncato da destino, aveva al suo attivo 17 vittorie accertate durante presente campagna A.O.I.”*

E' sepolto nel cimitero italiano di Asmara¹⁸.



Mario Visintini, ormai asso della Regia in A.O.I

Decorato con una Medaglia d'Oro al Valore Militare, una di Medaglia d'Argento al Valore Militare ed una Medaglia di bronzo al Valore Militare.

Questa la motivazione della Medaglia d'Oro:

“Superbo figlio d'Italia, eroico, instancabile, indomito, su tutti i cieli dell'impero stroncava la tracotanza dell'azione aerea nemica in 50 combattimenti vittoriosi durante i quali abbatteva 16 avversari e partecipava alla distruzione di 32 aerei, nell'attacco contro munitissime basi nemiche. In cielo ed in terra era lo sgomento dell'avversario, il simbolo della vittoria dell'Italia eroica protesa alla conquista del

¹⁸ Negli anni '50 del secolo scorso fu creato ad Asmara il Gruppo Giovanile Mario Visintini, che svolgeva attività sportive e culturali, nella cui sede venne esposta, dopo essere stata recuperata e restaurata, l'elica di legno del suo aereo. Sotto l'elica il motto: "Nel cielo degli eroi sorge l'aurora". Nel 1957, a causa dei numerosi rimpatri e dell'età non più giovanile dei fondatori, le file dei soci si assottigliarono tanto da giungere alla conclusione di quella bella avventura. Il circolo fu chiuso e tutti i preziosi cimeli, elica, gagliardetto, libri, verbali, furono consegnati al consolato italiano di Asmara e da questo passati alla Casa degli Italiani di Asmara, dove, secondo l'"asmarino" Giovanni Cinnirella, si trovavano ancora nel 2003.

suo posto nel mondo. Cielo dell'Eritrea e dell'Amara - Cielo del Sudan anglo-egiziano, 11 giugno 1940 - 11 febbraio 1941.”



Sergente Maggiore Luigi Baron: nato nel 1918 a Castelfranco Veneto, dopo aver conseguito il brevetto viene destinato in Africa Orientale alla 412^a Squadriglia comandata dal Cap. Corrado Ricci.

Il 30 luglio 1940 Baron, a bordo del suo Fiat CR 42, ottiene la sua prima vittoria nel cielo di Massaua su un bombardiere leggero Vickers Wellesley, l'ultima il 25 marzo 1941 su un caccia Hawker Hurricane nel cielo di Cheren, in totale i successi sono stati 12 (3 Wellesley, 3 Bristol Blenheim, 1 Westland Lysander, 4 Gloster Gladiator, 2 Hawker Hurricane), 2 probabili abbattimenti (1 Wellesley e 1 Blenheim) e 11 velivoli distrutti al suolo.

L'11 febbraio 1941, dopo un combattimento sopra Cheren, si trovò in difficoltà a causa delle pessime condizioni meteo e fu costretto ad un atterraggio di fortuna a Sabarguma, località fra Massaua e Asmara. Fu quella purtroppo l'occasione in cui perse la vita Mario Visentini che, nel tentativo di andare a recuperare l'amico, si schiantò contro le pendici del Monte Nefasit.

Il 25 marzo successivo, in uno scontro con tre (quattro, secondo altre fonti) Hurricane, fu ferito gravemente da tre proiettili, ma, ciò nonostante, decise di scagliarsi contro uno degli aggressori.



Luigi "Gino" Baron

I due aerei precipitarono, ma Baron riuscì a lanciarsi con il paracadute, salvandosi. Non si hanno invece conferme circa la sorte del pilota nemico.

Gino Baron viene soccorso e ricoverato all'Ospedale Militare all'Asmara, ma la gravità delle ferite non gli consentì più di riprendere servizio.

Con la caduta della città, fugge dall'ospedale e si nasconde presso alcune abitazioni private tra le quali quella dell'amica infermiera Giuseppina Panicci.

Dopo varie vicissitudini, e con l'aiuto di agenti dell'OVRA, Baron riesce, eludendo i controlli britannici, ad imbarcarsi sotto falso nome sul transatlantico *Duilio*¹⁹, rientrando così in Italia, dove sbarca a Taranto il 1° settembre 1943, dopo un viaggio di quasi due mesi. Nel dopoguerra svolgerà servizio come istruttore prima in Aeronautica Militare e quindi, nel 1970, dopo essere andato in pensione, presso l'Aereo Club di Gorizia. E' deceduto ad Udine il 6 febbraio 1988.

Decorato con una Medaglia d'argento al valore militare, una di bronzo ed una Croce di Ferro tedesca di 2° Classe.

¹⁹ Il transatlantico *Duilio*, della Compagnia di Navigazione NGI di Genova, fu noleggiato, assieme alle altre navi passeggeri *Giulio Cesare*, *Saturnia* e *Vulcania*, alla Croce Rossa Internazionale per effettuare il rimpatrio dei civili italiani internati nelle Colonie dell'Africa Orientale Italiana occupate dagli Alleati. Dipinte di bianco come le navi ospedale, iniziarono nel 1942 il rimpatrio, in accordo con i Britannici, ma con l'obbligo del lungo periplo dell'Africa (non consentendo l'attraversamento dell'area strategica di Suez). Svolsero in totale tre missioni con circa 30.000 profughi.



Relitto dell'Hawker Hardy matr. K5922 del 237° Squadron RAF che, intercettato sul cielo da Baron e dal S.Ten. Fiorindo Rosmino, fu da loro costretto ad un atterraggio di fortuna il 12 gennaio 1941 nei pressi di Tessenei, dove fu poi catturato dai militari italiani.



Luigi Baron mentre sale sul suo CR 42

Sergente Maggiore Aroldo Soffritti: nato a Bondeno (Ferrara) il 5 aprile 1913, dopo aver conseguito il conseguendo il brevetto di pilota militare nel 1934, dopo un breve

periodo di servizio in Libia, fu assegnato al 4° Stormo Caccia Terrestre, con base sull'aeroporto di Gorizia-Merna.



Aroldo Soffritti in un momento di relax

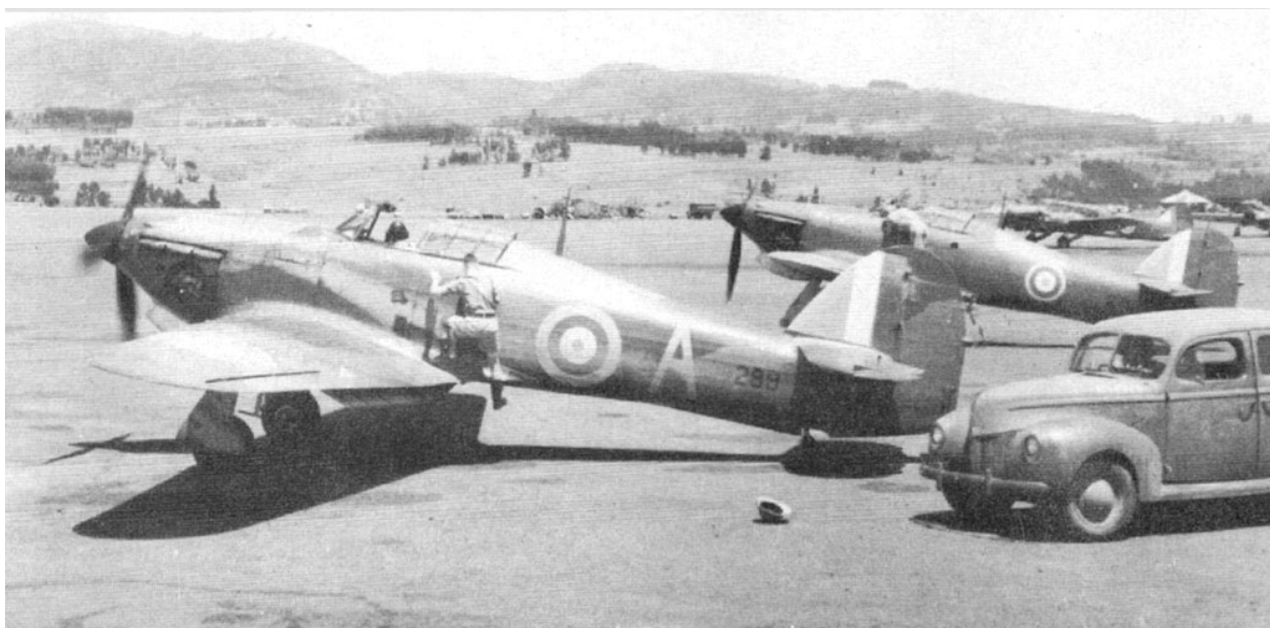
Congedato, fu richiamato in servizio con il grado di sergente maggiore (o, secondo altre fonti, maresciallo) al momento dell'entrata in guerra dell'Italia e, poiché si trovava già in A.O.I. dove aveva iniziato un'attività agricola, destinato ad un reparto da bombardamento della Regia Aeronautica dell'Africa Orientale. Le sue qualità di pilota convinsero il locale comando a trasferirlo ben presto alla 412ª Squadriglia Autonoma Caccia Terrestre, equipaggiata con i biplani da caccia Fiat C.R.42 "Falco". Conseguì la sua prima vittoria il 2 gennaio 1941 a spese di un ricognitore Westland Lysander dello Squadron No.237, abbattuto nei pressi di Bole.

Tra le sue ultime vittorie ricordiamo l'abbattimento di un caccia Hawker Hurricane dello Squadron No.1 della SAAF (19 marzo), un cacciabombardiere Bristol Blenheim (25 marzo) ed un altro bombardiere di tipo non identificato (4 aprile).

Il 25 (o 26) aprile fu catturato dagli inglesi a Dessiè e trasferito in un campo di prigionia in India, da dove rientrò in Italia nel 1946.

Si è spento a Milano il 18 febbraio 1977.

Decorato di due Medaglie d'argento al valore militare



Hawker Hurricane in un campo avanzato del Sudan

Bibliografia

- AAVV, "Assi Italiani Della Caccia 1936-1945" Aerofan no. 69 apr.-giu. 1999
- Apostolo Giorgio, Massimello Giovanni, "Italian Aces of World War 2", Osprey Publishing Company, 2000, ·
- Civoli Massimo, "I S.A.S. Servizi Aerei Speciali della Regia Aeronautica", IBN Editore, 2014
- De Risio Carlo, "L'Aviazione in Africa Orientale", in Rivista Aeronautica n. 3/2009
- Dunning Chris, "Solo coraggio! La storia completa della Regia Aeronautica dal 1940 al 1943", Parma, Delta Editrice, 2000.
- Emiliani Angelo; Ghergo Giuseppe F., Vigna Achille, "Regia Aeronautica: i fronti africani", Parma, Ermanno Albertelli editore, 1979.
- Gobbi Giulio, "The Regia Aeronautica in A.O.I. 1939/41", in <http://www.stormomagazine.com/Articles/TheRegiaAeronauticainAOI.htm>, maggio 2006
- Gustavsson Håkan, Slongo Ludovico, "Fiat CR.42 - Aces of World War 2", Osprey Publishing, 2009
- Pagliano Franco, "Aviatori italiani: 1940-1945", Milano, Ugo Mursia Editore, 2004
- Pagliano Franco, "Storia di 10.000 aeroplani – L'aeronautica Militare Italiana dal giugno 1940 al settembre 1943", Milano, Mursia, 2003
- Santi Corvaja, Gli Assi Italiani della Caccia in Storia Illustrata (Milano), Arnoldo Mondadori Editore, N. 245, Aprile 1978.
- Rocca Gianni, "I disperati - La tragedia dell'aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale, Milano, 1993
- Santoro G. "L'Aeronautica Italiana nella Seconda Guerra Mondiale" vol.II - Ed. Esse
- Sgarlato Nico, "FIAT CR.42, CR.32 Gli ultimi biplani", Delta Editrice, Parma, 2005
- Shores Christopher, "Dust Clouds in the Middle East", Grub Street, 1996