

Capitano Giuseppe Cimicchi

Medaglia d'Oro al Valor Militare

***i* SILURI**
ARRIVAVANO *dal* CIELO

V edizione

EDIZIONI ARDITA – ROMA - 1965

PREGHIERA DELL'AVIATORE

Dio di potenza e di gloria
che doni l'arcobaleno ai nostri cieli, noi saliamo nella tua luce
per cantare col rombo dei nostri motori la nostra passione.

Noi siamo uomini,
ma saliamo verso di Te
dimentichi del peso della nostra carne.

Tu Dio,
dacci le ali delle aquile, lo sguardo delle aquile, l'artiglio delle aquile,

per portare ovunque Tu doni la luce
la bandiera, la vittoria e la gloria
d'Italia e di Roma.
Fa nella pace
dei nostri voli, il volo più ardito.
Fa nella guerra
della nostra forza la Tua forza, o Signore,
perché nessuna ombra sfiori la nostra terra,
e sii con noi
come noi con Te... per sempre!

Il bacino del Mediterraneo teatro delle azioni belliche del Capitano Cimicchi

AQUILE SUL MEDITERRANEO

IL CAMPO DI DECIMOMANNU

Avanti! — dissi — che c'è? — il piantone aveva bussato, discreto, alla porta del mio alloggio.

— Signor tenente, a rapporto dal Comandante.

Era l'8 giugno del 1940: ci giunse, così improvviso, l'ordine della partenza. Un ordine che metteva fine alla monotona vita al campo di Elmas in Sardegna. Eccessivamente monotona, senza dubbio, per dei giovani come noi, esuberanti ed irrequieti e per di più tenuti a rispettare quella sorta di impegno che ci veniva dalle tradizioni. dell'Arma, brillanti anche in fatto di galanterie e d'iniziativa amorose, oltre che di prodezze aviatorie. Si trattava — questo era l'ordine che ci comunicò il Comandante — di raggiungere Milano con tre equipaggi al completo, per prendere in consegna altrettanti aerei del tipo « S.79 », nuovi di zecca e con quelli tornare subito alla base.

Si sapeva che quell'ordine significava la guerra. Nondimeno partimmo carichi di entusiasmo. Ci confortava inoltre l'idea di un viaggio nel Continente. E' un fatto che agli entusiasmi bellici i giovani mescolino sempre quella specie di irrazionale allegria che si affida alla speranza, ancora vaga, di poter vivere cento avventure fra le più disperate e tutte, nelle previsioni, bellissime. Chiedere a della gente di vent'anni di riflettere sulla gravità della situazione d'allora e sull'incertezza dell'avvenire sarebbe stato, a dir poco, eccessivo. Non riesco a ricordare, sul viso dei miei compagni di viaggio, una sola espressione di perplessità o, meno ancora, di sgomento.

All'aeroporto di Gallarate trovammo, per contrasto, un'atmosfera pesante. Nessuno sapeva più di quanto sapessimo noi. Tuttavia la quasi certezza dell'evento imminente metteva nei visi e più ancora, nell'animato andirivieni del campo stesso, un'aria di insolita serietà e direi quasi, di solennità. Evidentemente

nell'aeroporto si riflettevano le preoccupazioni che l'uomo della strada avvertiva in quei giorni. Il campo era vicino a Milano, alla città, alle famiglie, ai problemi della gente in borghese; ed era logico che reagisce in modo diverso che non l'isolato campo di Elmas, sede dei nostri giovanili entusiasmi.

Ripartimmo per la Sardegna il 9 giugno, con i tre nostri aeroplani lucidi. Nessuno può descrivere la gioia di pilotare un velivolo nuovo o meglio ancora — se si può dire — di « riempire » della nostra umanità e della nostra volontà una macchina destinata a dominare i cieli. Nessuno può descrivere la bellezza di questo sposalizio fra la macchina e il suo equipaggio. Eccoli, l'equipaggio: il primo pilota, il secondo pilota, il motorista, il radiotelegrafista, l'armiere. A ognuno un esatto posto, a ognuno il compito di completare coi propri sensi e il proprio cuore una parte dell'aereo. Se un uomo dell'equipaggio viene a mancare, l'aereo è come mutilato; è di volta in volta o cieco, o monco o sordo, comunque inefficiente. Per usare un altro paragone, forse più facile, si può raffrontare l'equipaggio ad un'unica macchina umana, nella quale il pilota è il cervello. Da lui partono i comandi, gli ordini per le rapide azioni; è lui che dà un'anima e una logica alla macchina. Il motorista, custode vigile dei congegni meccanici, è per l'aereo qualcosa come un cuore. I sensi, intesi come tramite per comunicare con il mondo esterno, sono rappresentati dal radiotelegrafista; l'armiere, l'umile e oscuro armiere, è infine la forza.

Dall'aeroporto di Gallarate decollai in perfette condizioni. Salii fino a quattromila metri, quota ideale di crociera. L'apparecchio nuovo rispondeva perfettamente, tenendo una velocità oraria di circa 410 chilometri. Ero io ai comandi. Giornata chiara, visibilità perfetta, navigazione tranquilla. Mai il cielo mi parve tanto sereno come in quella vigilia di guerra. Sentivo i motori Alfa-Romeo pulsare regolarmente e quel rombo guidava i miei pensieri. La confusa allegria del giorno avanti era svanita. Pilotare quella macchina — di cui per la prima volta consideravo il fine ultimo, quello di gettar bombe sugli uomini, sulle città, sulle case — pilotare quella macchina mi induceva a riflessioni più gravi. Tuttavia i motori pulsanti, le ali possenti aperte nell'azzurro, l'ordinata e silenziosa attività delle lancette e dei quadranti disposti davanti a me sul cruscotto, mi davano un senso di fiducia illimitata e quasi gioiosa. Fino al giorno prima aveva pensato alla guerra come una rischiosa avventura. Da quel momento la guerra fu per me un dovere, dal cui adempimento sarebbero venute gioie e amarezze insieme.

All'aeroporto di Elmas, nei due giorni che ne eravamo rimasti lontani, l'immagine della guerra si era fatta più vicina. Il campo era sguarnito. Nell'idroscalo erano rimaste soltanto le squadriglie degli idrovolanti da ricognizione marittima. L'aeroporto ospitava ancora qualche velivolo-scuola, che avrebbe dovuto istruire gli ultimi piloti, completare in fretta la loro preparazione

apparecchi erano stati trasportati all'aeroporto di guerra di Decimomannu presso Cagliari. Anche noi con i nostri tre aerei nuovi raggiungemmo, quel giorno stesso, la nuova base.

Sarà bene a questo punto dire che cos'è un aeroporto di guerra. Un aeroporto come, appunto, il nostro di Decimomannu. Intanto, un campo del genere, è dislocato in modo tale da consentire a reparti di aeroplani di prendere il volo in qualsiasi momento, pur restando nascosti all'occhio del nemico fino a un attimo prima della partenza. A Decimomannu il comando era situato in una fattoria, prossima alle strisce e tutti i servizi disimpegnati nei cascinali che le facevano corona. Sul tetto era stata fissata una torre di legno, dove ufficiali subalterni montavano a turno la guardia scrutando il cielo. Sul campo erano disseminati aeroplani finti, di cartone o di legno, se non addirittura apparecchi fuori uso: erano gli « aerei-civetta ». I velivoli efficienti erano invece nascosti ai margini delle piste, protetti da cortine di alberi, fra i quali si mimetizzavano e da muretti para-schegge. Mascherate da fogliame e mimetizzate erano anche le baracche che servivano da alloggio agli uomini. In una funzionava regolarmente e assai chiassosamente, il circolo. Ogni alloggio era stato in breve arredato e reso « intimo » da ciascuno di noi: ricordi della famiglia lontana, fotografie e le immancabili, proverbiali belle donnine ritagliate dai giornali. Le dive e le « miss » del tempo, con la gonna

sopra il ginocchio e i capelli con la « permanente ».

Il 10 giugno - mi ricordo — ci alzammo dalla mensa più tardi del solito. Ci trattenemmo a lungo a scherzare e conversare fra i tavoli. Di certi momenti, che gli eventi si incaricano poi di far diventare « storici », si ricordano spesso solo i particolari più insignificanti; e ci si sforza di trovare in una pausa, in una parola, in un gesto, qualcosa come un presentimento o un ammonimento. Così mi pare in quel pomeriggio del 10 giugno 1940 i miei commilitoni avessero un modo strano, come a dire forzato, di scherzare fra loro. L'annuncio della dichiarazione di guerra, quando la radio ce lo portò, fu per noi una liberazione. Ci sottraeva alle ansie, alle incertezze di quella vigilia. Brindammo: a noi, alla vittoria delle nostre ali, a quella della Patria. Tra i più giovani la vittoria era come una meta già quasi raggiunta. Si parlava di « guerra-lampo ». Sarebbe durata, tre, quattro mesi al massimo..

A non pensarla così c'era il solo Garau, il capitano pilota della riserva Giuseppe Garau, un sardo, bella figura di uomo e di soldato, che aveva fatto l'altra guerra. Fummo in molti a notare quanto diversa dalla nostra fosse la sua reazione alla notizia. Egli non prese parte agli entusiasmi collettivi. Brindò con una specie di solennità sacerdotale, come se quel brindisi fosse un rito propiziatorio.

— Non credo — disse Garau - alla guerra lampo. Le guerre sono lunghe.

Qualcuno lo guardò perplesso, altri presero a burlarsi di lui.

— Le tue guerre erano lunghe — gli dicevamo.

Ma certo i nostri non erano argomenti convincenti. Anzi, in quelle ore nessuno di noi aveva argomenti da porre. Liquidavamo con dei motti di spirito le sentenze e l'esperienza del vecchio Garau. I nostri sogni erano più belli delle sue grigie previsioni.

Ci si domandava in che modo si sarebbe praticamente manifestata per noi la guerra, a chi sarebbe toccato il primo volo, a chi i rischi maggiori che erano poi anche le occasioni di guadagnare allori e medaglie. Già c'era chi sosteneva un proprio diritto a partecipare a questa o a quella impresa; e chi prevedeva, protestando in anticipo, favoritismi e parzialità. Il « raccomandato di ferro » sarebbe stato, insomma, quello che avesse sganciato le prime bombe, affrontato il primo combattimento.

Partì finalmente il primo ricognitore. Obiettivo del volo: la base aeronavale di Biserta. Sul campo di Decimomannu nasceva così la nostra guerra. Tutti seguimmo a lungo con lo sguardo quel primo aereo che si levava dalla striscia. Negli occhi di ciascuno era evidente una certa commozione e una punta d'invidia. Con quanta ansia, poi, ne aspettammo il ritorno! Da quella ricognizione dipendeva la nostra prima missione di guerra: il ricognitore avrebbe detto se era opportuno che lo stormo dei bombardieri partisse per una azione su Biserta.

Il ricognitore tornò e il comando decise l'azione. Il gran momento era giunto. Il campo si animò come mai si era animato prima, neppure nei giorni della preparazione più intensa. A me fu affidato il compito di scegliere e formare gli equipaggi delle nostre squadriglie di sei apparecchi ciascuna. Una formazione, dunque, di ventiquattro aeroplani. Il mio incarico non era dei più lievi. Dovevo mettere insieme un complesso di trenta uomini scelti.

Cominciò allora una gara fra le più singolari e accanite. Tutti e in particolar modo gli ufficiali volevano partecipare a quella prima impresa di guerra. Venivano da me perché li mettessi in lista, né esitavano a ricorrere a sotterfugi di ogni genere pur di riuscire nell'intento. Ognuno aveva particolari attitudini e benemerienze da vantare. Gli scapoli mostravano una sollecitudine straordinaria e del tutto impreveduta nei riguardi delle famiglie lontane e ignare dei loro colleghi ammogliati; e con accenti accorati già

compiangevano la sorte delle probabili vedove e degli eventuali orfani. A loro dire, soltanto agli scapoli era lecito rischiare la vita.

Riuscii ad avere ragione di quell'eroico tumulto e a completare secondo i miei criteri gli equipaggi. Attaccai alla porta della baracca-comando l'ordine del giorno con i nomi dei prescelti. Il tumulto degli esclusi fu più grande di quello appena allora faticosamente sedato. Agitatissimo fra tutti era il sottotenente Paolo Brianda, detto Paolino. Sardo, bruno di carnagione al punto da sembrare un mulatto, vivacissimo, simpatico come pochi, si faceva voler bene da tutti e in special modo — a quel che lui stesso diceva — dalle donne. Era allegro e generoso all'eccesso, sempre pronto ad aiutare i colleghi. Ingenuo e pasticcione, era spesso al centro delle nostre burle. Escluderlo da quella prima azione di guerra voleva dire fare a lui un grosso dispetto e creare per noi un nuovo motivo di divertimento.

Già una volta, ricordo, avevamo approfittato del suo sconfinato zelo per organizzare ai suoi danni uno scherzo che ci parve, allora particolarmente riuscito. Ero un giorno in servizio di picchetto quando mi fu ordinato di partire in volo. D'accordo con altri ufficiali, chiamai Paolino a sostituirmi investendolo della sciarpa azzurra cori una certa solennità. Sarei tornato, gli dissi, dopo poche ore. Si dichiarò orgoglioso dell'incarico affidatogli. Gli feci — e qui comincia la burla — un mucchio di raccomandazioni: gli spiegai fra l'altro che, molto probabilmente, l'Ufficio Operazioni del Comando gli avrebbe telefonato per chiedergli l'ubicazione di alcuni aeroplani in volo: quello che in termine nautico si dice « il punto ». A quei tempi, com'è noto, era assolutamente impossibile precisare da terra la posizione degli aeroplani in navigazione. Un altro non l'avrebbe bevuta: Paolino la bevve. Ed ecco poco dopo, mentre io in tuta di volo mi accingevo a salire sull'apparecchio, un sottufficiale presentare allo sprovveduto Paolino il paventato fonogramma del Comando di Aeronautica (ovviamente falso!), con il quale si chiedevano le già ricordate indicazioni. Il sottotenente Paolino, non sapendo ed a ragione dove mettere le mani, corse da me che stavo per decollare. Trafelato, urlando per soverchiare il rombo dei motori, mi chiedeva come dovesse regolarsi. Gli gridai che erano necessari dei calcoli assai complicati; e che si rivolgesse per più precisi ragguagli ad un altro ufficiale (già a conoscenza dello scherzo). Al mio ritorno, dopo tre ore di volo, trovai Paolino che ancora sudava dietro alla soluzione di complicatissimi quanto superflui problemi di trigonometria. Il sottotenente Paolo Brianda oggi stimato funzionario di banca e padre di numerosa prole, ricorderà certamente, con lo stesso divertimento provato da noi allora, la burla organizzata ai suoi danni. Perché tutti i ricordi di quei giorni lontani, anche quando in essi non si fa esattamente la parte dell'eroe, ci sono oggi particolarmente cari.

Fu sul tardo mattino di una calda giornata di quel giugno '40 che gli aquilotti del campo di Decimomannu spiccarono il volo per la prima loro missione di guerra. In formazione serrata e simmetrica prendemmo quota nel cielo di Sardegna, il mio apparecchio era quello di sinistra, in coda all'ultima squadriglia. Come primo pilota ero io ai comandi e li tenni per tutta la durata del volo.

Cosa dire? E come descrivere l'emozione di quei momenti? Gli altri aeroplani procedevano dinanzi a me sicuri e tranquilli, come per una esercitazione; nessuno avrebbe pensato che recassero a bordo strumento di morte e distruzione. Le mie precedenti esperienze di guerra non potevano servirmi in questa del tutto nuova circostanza. Avevo infatti pilotato il mio bombardiere durante l'impresa etiopica. Ma là, né i caccia nemici né la difesa antiaerea (che noti esistevano) mi avevano mai impegnato in combattimento. Mentre scrutavo lontano il mare e il cielo mi sorprendevo ora a seguire queste considerazioni. La navigazione prometteva di essere del tutto normale; la visibilità era perfetta e solo una leggera foschia ingombava l'orizzonte. Sotto di noi il mare era di un azzurro intenso come non mi pareva d'aver visto mai. In realtà tutte le sensazioni di quell'eccezionale momento mi parevan nuove.

Eravamo in volo da circa 50 minuti e già all'orizzonte si delineavano i monti della Tunisia. Non so come, mi sembrò che anch'essi avessero un cipiglio nemico. Stavo per cedere i comandi al mio secondo, quando avvertii che uno dei motori perdeva dei colpi. Non capii, sul momento, di che cosa si trattasse; rinunciai comunque a farmi sostituire e non tardai ad accorgermi che il mio apparecchio stava perdendo velocità: ero rimasto indietro nella formazione. Biserta era in vista. Il comandante dello stormo aveva accelerato pertanto l'andatura. Il mio apparecchio stava per perdere definitivamente il contatto con la squadriglia. Avrei dunque combattuto la mia battaglia da solo. Per la prima volta ebbi paura.

Mi sfiorò la tentazione di invertire la rotta e di tornare alla base con tutto il carico di esplosivo. Il senso del dovere alla fine ebbe la meglio. Inutilmente tentai di tirare la manetta del gas, per riguadagnare il tempo perduto. Gli altri apparecchi erano già sugli obiettivi; e nel cielo, attorno a loro, già si accendevano le nuvolette della reazione contraerea nemica. Era davvero una triste sorte la mia, di vedere da lontano, e con alcuni istanti di anticipo, in quale inferno dovessi andarmi a cacciare. Altro è infatti trovarsi d'improvviso nel bel mezzo della mischia, altro è invece avvicinarsi consapevolmente alla mischia stessa, vederla, entrarvi a sangue freddo, dopo averne considerata tutta la gravità.

Il mio compito era preciso: individuare e bombardare la base dei sommergibili francesi nella baia Ponty. Quando raggiunti l'obiettivo gli altri apparecchi avevano tutti sganciato le loro bombe ed erano già sulla via del ritorno. Sentii d'invidiarli. Facendo il possibile per conservare tutta la mia calma, continuai ad appressarmi alla mèta. Ormai mi sentivo parte della macchina: tornare indietro, a quel punto, sarebbe stato materialmente impossibile. Ordinai all'armiere di tenersi pronto per lo sgancio. Ecco Biserta, ecco il porto sotto di noi; ecco tutta la contraerea nemica concentrare il fuoco su quell'ultimo, isolato e temerario velivolo. Un solo aeroplano contro Biserta; il caso aveva voluto che di questo singolare duello fossi proprio io il protagonista. Alcuni proiettili scoppiarono molto prossimi a noi, che volavamo a quota quattromila. Feci aprire gli sportellini e attesi che l'armiere effettuasse il puntamento e lo sgancio. Probabilmente detti l'ordine con qualche istante di anticipo. Alcune bombe caddero infatti nel mare. Le altre andarono a segno. Improvvisamente più leggero l'apparecchio riacquistò slancio e velocità; sobbalzò poi nell'aria per lo scoppio d'una cannonata. Virai felicemente e in un attimo tornai sul mare libero. Il suo azzurro mi parve più luminoso che mai. La missione era compiuta con l'affondamento della nave « Finisterre » ed il danneggiamento della « Castor », di alcuni sommergibili e della linea ferroviaria.

Sono questi i momenti in cui nell'equipaggio si manifesta — in forme discrete e appena accennate, come un sorriso, una parola scambiata fra un uomo e l'altro, un gesto rapido — tutta la gioia per lo scampato pericolo e la soddisfazione del dovere compiuto. A questa specie di lievito gioioso sembra partecipare anche la macchina. Nel rombo dei motori si scoprono note umane; quel rombo è davvero come un canto, non udito mai da chi non ha volato nei cieli della guerra.

LA MORTE DEL GENERALE CAGNA

A comandare la « X » Brigata Aerea « Marte » B.T. della Sardegna venne il Generale Cagna, il più giovane generale d'Italia. (La Brigata si componeva di due stormi: l'Ottavo, comandato dal Colonnello Vittorio Ferrante; ed il Trentaduesimo — cui io appartenevo — comandato dal Colonnello Luigi Gallo). Il generale Cagna era il medesimo che aveva preso parte alla ricerca di Nobile sulla banchisa polare e che per ben due volte aveva brillantemente partecipato alle famose due crociere atlantiche di massa. Uomo di grande coraggio e di pronta azione, pilota magnifico, esercitava sui subalterni un fascino raro. Chi l'ha conosciuto ricorda, con una specie di brivido d'affetto e d'ammirazione, il suo sguardo penetrante, mobilissimo, i suoi

scarni modi soldateschi, quella maniera, di parlare, tutta rapidità e concisione. Un soldato, insomma, d'altissima qualità.

Fummo tutti entusiasti di averlo per comandante. Al pranzo che si tenne per festeggiare il suo arrivo, io mi trovavo ad occupare un posto non lontano dal suo. Ricordo che mi sorpresi più d'una volta a guardarlo con una sorta di fanciullesca estasi. Egli era per tutti noi un campione. Eppure seppe subito, con poche battute, crearsi attorno un'atmosfera di grande cordialità. E non c'è conversazione più effervescente, più lieta di questa che si stabilisce in una mensa ufficiali quando un comandante di grande prestigio familiarizza per la prima volta con i suoi sottoposti. Ogni sua parola è accolta come una sentenza, ogni suo motto di spirito provoca uno scoppio fragoroso d'ilarità, come se tutti volessero vicendevolmente compiacersi d'aver per comandante un uomo così colto e simpatico.

— Una sola cosa c'è da augurarsi — disse ad un tratto il generale. E il suo viso s'era fatto improvvisamente serissimo.

— Che cosa? — gli chiedemmo.

— Che l'America non entri in guerra — disse gravemente.

Non si parlava molto, in quei giorni, dell'America, né dell'eventualità di un suo intervento. La guerra pareva dovesse risolversi in Europa. E dell'America, della sua condizione, della sua potenza militare noi tutti sapevamo ben poco.

— Ho lasciato l'America da pochi giorni - riprese il generale. Egli era stato infatti, fino a poco tempo avanti, in missione negli Stati Uniti.

Lo scoppio delle ostilità l'avevano colto al di là dell'Oceano.

— Hanno una forte aviazione? — chiedemmo.

— Formidabile — riprese. — Più progredita della nostra di almeno vent'anni.

L'idea di dover incontrare nel cielo quegli avversari, tuttavia, ci sfiorò appena per la mente. Erano, semmai, cose di là da venire. Mi parve, comunque, che quella prospettiva, buttata là nella conversazione d'un gruppo d'ufficiali entusiasti, stendesse sull'animo di ognuno come un'ombra lieve di sgomento. La guerra il coraggio di un'armata e il coraggio di un'armata opposta. A un combattente di grado inferiore, non si chiede, in genere, di riflettere su simili questioni. Il potenziale economico del nemico, la sua attrezzatura tecnica e industriale son cose che non debbono riguardarlo. Tuttavia i timori del generale Cagna seppero creare nel nostro gruppo un attimo di gelo. E la figura di quel comandante, di quell'uomo che aveva visto lo strapotere d'un assai probabile avversario e che ciononostante veniva ad assumere la guida della nostra non certo possente pattuglia, s'ingigantiva ai nostri occhi. Il suo coraggio era, in quelle condizioni, mille volte più grande del nostro. Mi sembrò — o forse è un'impressione errata, nata in me poi — che già presentisse la morte. (E' un'impressione, questa, provata da me altre volte, nel ricordare il viso d'un camerata poi caduto).

I discorsi del generale Cagna sulla potenza e il progresso tecnico dell'aviazione americana miravano anche (o forse soprattutto) a un fine pratico: quello di spronarci a migliorare fino al limite massimo la nostra preparazione. In effetti nessuno di noi, (fuorché, appunto, il generale Cagna) era un perfetto pilota di guerra. Avevamo al nostro attivo poche ore di volo. Ebbene, poiché non avevamo avuto il tempo e il modo di esercitarci a dovere prima che la guerra avesse inizio, avremmo dovuto riguadagnare ora il tempo perduto, facendo insieme e la scuola e la guerra. Fu quello un periodo nel quale tutti ci facemmo — come si dice -- le ossa. La nostra attività fu intensissima. Accumulammo una grande esperienza. Il generale Cagna,

esigente con noi, era prima di tutto esigentissimo con se stesso. Il suo esempio fu per noi tutti la più bella delle scuole.

Era instancabile. Quando la ricognizione marittima

tornava senza aver avvistato nessuna nave nemica, partiva in volo egli stesso, da solo. A volte restava assente per lungo tempo. Immensa era la sua gioia quando, tornando, poteva annunciare d'aver scovato il nemico. Allora era festa grande sul campo. Il generale appariva trasformato, come se avesse recuperato una parte della sua giovinezza. Quasi sempre poi si rimetteva in volo alla testa di una o più squadriglie, o addirittura di tutta la brigata; e guidava l'azione con un coraggio, una tenacia, una maestria impareggiabili.

1 La flotta inglese, in quei giorni, brillava per la sua assenza. La nostra più grande fatica, come si è detto, era quella di trovarne qua o là qualche traccia. Quasi sempre i viaggi dei ricognitori erano infruttuosi.

Andavamo ogni volta incontro all'aereo che tornava dalla vana ricerca e con ansia sempre chiedevamo:

— Niente?

— Niente.

Le nostre azioni di bombardamento erano pertanto rare. Mai come in quelle settimane il Mediterraneo fu effettivamente il Mare Nostrum. I nostri voli si spingevano dalle basi francesi dell'Algeria e della Tunisia a quelle del Fronte Occidentale, dove appunto si combatteva in quei giorni la breve guerra italo-francese.

La nostra aviazione, in quel periodo, era senza dubbio superiore a quella franco-inglese. In effetti, coraggiosi e molte volte anche audaci, gli aviatori nemici disponevano di mezzi inferiori ai nostri. Ciò costituiva per noi una sorpresa e noi stessi stentavamo a rendercene conto. Si supponeva che i migliori piloti e i mezzi più efficienti della RAF fossero rimasti in Inghilterra, per difendere il territorio metropolitano dalla temuta invasione tedesca. La flotta, invece, era sempre formidabile, ma raramente — come abbiamo visto — prendeva mare. Vi erano delle portaerei dotate di apparecchi da caccia dalle caratteristiche mediocri, tipo « Hurricane », « Gloster », « Buffalo », visto che in tale periodo gli « Spitfires » si incontravano solo nel cielo di Alessandria. disponevano fra l'altro di armi di , calibro inferiore a quelle montate sui nostri aeroplani. Raramente questi, per le ragioni ora esposte, venivano abbattuti in combattimento. Quasi sempre uscivano incolumi da combattimenti anche aspri; tutt'al più tornavano alla base sfioracchiati in più parti e con morti o feriti a bordo. I danni agli aerei potevano nella maggior parte dei casi esser riparati in breve tempo. così le squadriglie conservavano l'originaria efficienza. La flotta britannica (Forza H) nei primi mesi si limitava a svolgere la sua attività al largo delle Baleari.

I maggiori pericoli ci venivano pertanto dalle difese antiaeree, che davvero — come si dice ----non badavano a spese e ci accoglievano ogni volta con uno sbarramento sempre più fitto e temibile. Neppure l'aviazione francese ci dava soverchie preoccupazioni; ancora più rare che non quelle della RAF erano le sue uscite. Solo una volta essa operò un fiacco e non preoccupante bombardamento del porto di Cagliari. Qualche ricognizione veniva prudentemente svolta molto lontana dalle nostre coste. D'altra parte il collasso militare della Francia era vicino.

Un giorno ricevetti l'ordine di partire per una ricognizione sul porto di Calvi in Corsica. Avrei dovuto portare a termine una missione da solo, la mia prima missione individuale se si eccettua il caso che volle combattessi da solo — come si è visto — anche nell'azione di bombardamento su Biserta. Confesso che la cosa mi preoccupò alquanto. E il mio disagio doveva essere evidente, se Paolino Brianda mentre mi stavo infilando la tuta di volo, venne con la sollecitudine a lui consueta a informarsi del mio stato d'animo.

Paura? — mi chiese.

- Ti dirò... — gli risposi.

In quelle prime settimane di guerra nessuno di noi era disposto ad ammettere d'aver paura. Più tardi con la nostra paura incominciammo anche a scherzare. La guerra, tra l'altro, educa gli uomini alla sincerità.

Fu lo stesso Brianda, al momento in cui stavo per decollare, che sopraggiunse trafelato (pare che questa fosse la sua sorte). Mi portava una grande notizia.

— Hanno firmato l'armistizio! — gridava.

— Chi? — chiesi io; poiché era in effetti una notizia imprevista.

— La Francia — precisò Paolino. E aggiunse: — Vedrai che non ti daranno fastidio.

Non gli credetti.

— Chi te l'ha detto? - chiesi.

— L'ha detto la radio. Sta tranquillo.

Pensai che lo dicesse per rincuorarmi. La bontà proverbiale di Paolino Brianda poteva anche giungere a questi eccessi. Partii tutt'altro che convinto. In aria riacquistai parte della mia calma. Restai in volo quattro ore, a un'altezza media di 4500 m. Avevo alla mia destra la costa sarda, alla sinistra il mare aperto. Anche per quel che concerneva l'orientamento mi tranquillizzai. Avrei costeggiato, ecco tutto.

Superate le Bocche di Bonifacio mi inoltrai sul territorio corso. Il panorama era selvaggio: montagne, dirupi, buie vallate e immensi boschi.

I paesini, che si vedevano qua e là, avevano il tranquillo aspetto delle borgate dell'Italia centrale. Mi venne a mente un proverbio, corso, letto da poco non so dove, forse sugli opuscoli degli irredentisti, diffusi in quei giorni in Italia: « Da Capu Corsu a Bonifaziu, aria de Roma e mare de Laziu ». Di caccia francesi neppure l'ombra. Solo la contraerea mi inseguì con qualche rara cannonata, senza provocare danni di sorta. Pensai a quello che aveva detto Paolino: forse, effettivamente, la Francia si era arresa. Rientrai alla base senza che mi fosse accaduto assolutamente nulla. Così fu che la più temuta fra tutte le mie azioni di guerra si risolse in una tranquilla passeggiata. La guerra aerea comporta anche queste apparenti contraddizioni. In genere si muore quando uno meno se l'aspetta.

La notizia dell'armistizio mi fu confermata al campo. I miei colleghi stavano festeggiando l'avvenimento con brindisi e canti. E anch'io, dopo che ebbi consegnato il mio rapporto e i rilievi fotografici al Generale Cagna, mi unii ai brindisi e al coro. La resa della Francia avvalorava l'idea che la guerra dovesse finire rapidamente.

La poca efficacia dei nostri bombardamenti navali si rivelò dopo le prime azioni sulle navi inglesi. Nei primi giorni di guerra si credeva fermamente che i nostri aerei avrebbero potuto arrecare ingenti danni alla flotta nemica. Ritengo anzi che gli stessi inglesi temessero questa eventualità. La prudenza che essi mettevano nei loro movimenti ne era come una conferma. Da parte nostra, eravamo matematicamente convinti della possibilità di affondare navi usando i sistemi classici del bombardamento aereo. I fatti poi dimostrarono il contrario. Molti erano i fattori che ci rendevano difficile di colpire il bersaglio: primo fra tutti la mobilità degli obbiettivi; poi la mancanza di un traguardo di puntamento che ci garantisse una certa precisione di sgancio; inoltre altri fattori di carattere contingente erano le bombe di scarso effetto distruttivo.

Il primo bombardamento vero e proprio sulla flotta inglese composta da 3 corazzate, 1 portaerei, 4 incrociatori e 2 squadriglie CCTT naviganti in mare aperto ebbe luogo il 9 luglio del 1940 alle ore 19. Per quanto mi riguarda, l'impresa non comportò eccessivi rischi né mi dette soverchie emozioni. Sganciai regolarmente le cinque bombe da 250 chilogrammi che mi erano state affidate e feci immediatamente ritorno alla base. Non così facile fu l'impresa per altri aerei della Brigata. Due altri apparecchi caddero in mare, colpiti. Due altri atterrarono a Majorca per avarie causate da colpi ricevuti a bordo. I risultati di

questa azione, evidentemente, furono dagli alti comandi giudicati soddisfacenti; tant'è vero che il generale Cagna fu chiamato a Roma d'urgenza, per riferire con maggiori dettagli sull'accaduto ed esprimere un proprio giudizio sull'intera questione. In effetti, però, come si rileva dall'autorevole opera « L'aeronautica italiana nella II guerra mondiale » del generale di squadra A. Santoro, furono arrecati danni rilevanti alla corazzata « Hood » ed alla portaerei « Ark Royal », oltre all'affondamento del CC.TT. « Burnuill » ed un altro danneggiato.

Mi comandò di accompagnarlo in questo suo viaggio. Il giorno successivo all'azione partimmo in volo alla volta di Roma. Atterrammo all'aeroporto di Centocelle. Di qui, portando con sé i rilievi fotografici del bombardamento descritto, a bordo d'una macchina venuta ad attenderlo, si recò direttamente a Palazzo Venezia. Io non fui pertanto presente ai colloqui. Da quel che avvenne in seguito posso però presumere che essi furono della massima importanza. In poche parole, gli alti comandi si eran resi conto del fatto che il bombardamento aereo di unità in navigazione sortiva effetti assai scarsi e comportava invece rischi e perdite non indifferenti. Ovviamente non si giunse subito ad una soluzione definitiva della grave questione. L'idea di sopperire alle deficienze del bombardamento marittimo mediante l'impiego di nuovi mezzi venne solo più tardi. E' chiaro però che l'origine d'una tale innovazione deve ricercarsi nel colloquio che il generale Cagna ebbe a Palazzo Venezia con Mussolini.

All'aeroporto di Centocelle, dove mi trovavo ad attendere il generale Cagna il giorno successivo, per ripartire con lui alla volta di Decimomannu, conobbi il colonnello Capanni, destinato a far parte della nostra Brigata Aerea. Egli s'informò dell'andamento delle operazioni nel nostro settore: In particolare egli chiese notizie dei nostri due stormi, l'Ottavo e il Trentaduesimo. Era evidente che alla guerra aerea nel Mediterraneo, negli ambienti romani si annetteva una grande importanza. Il colloquio fu interrotto dall'arrivo del generale Cagna, puntualissimo. Lo accompagnavano alcune personalità, tra le quali il principe Pallavicini, Sotto Tenente Pilota di complemento, che aveva espresso il desiderio di partecipare alle azioni sul nostro fronte. Partì insieme a noi per la Sardegna.

Al generale, appena mi fu possibile, chiesi notizie del colloquio romano.

— Forse sta maturando qualcosa di nuovo — mi disse, con quel suo solito, rapido e scarno modo di parlare.

— Sono contenti di noi? — gli chiesi.

— Non troppo. Ma riconoscono che, così stando le cose, non si può fare di meglio.

Il generale tacque, pensieroso. Poi, dopo quella lunga pausa, disse:

— Chissà che dagli insuccessi di oggi non nascano, alla fin fine, le risoluzioni capaci di portarci al successo domani.

Tornati che, fummo alla base, il generale riprese la sua attività instancabile con rinnovata lena. Era onnipresente, partiva sempre più spesso in voli di ricognizione, andava alla ricerca delle navi nemiche con una tenacia e un accanimento senza precedenti, come se un'ansia di far presto lo dominasse; e come se presagisse che non gli restava molto tempo ancora da dedicare a quella guerra in cui fermamente credeva.

Al termine di una delle sue solitarie corse sul Mediterraneo, discese dall'aereo, un giorno, con il volto finalmente raggiante. A quelli che subito lo attorniarono disse:

- Ci siamo.

Aveva avvistato la flotta inglese al largo delle Baleari.

Ordinò subito all'intera Brigata Aerea di prepararsi a partire. Erano le prime ore del pomeriggio.

Prendemmo quota in formazione di colonna di pattuglie. Cagna era nella pattuglia di testa; nel suo

apparecchio avevano preso posto anche il principe Pallavicini e il colonnello Capanni. Io ero gregario del colonnello Gallo e volavo sul lato destro della pattuglia. Accanto a me, in qualità di primo pilota, era il capitano Giuseppe Garau, del quale ho già avuto occasione di parlare. Prese i comandi alla partenza e non volle mai cederli durante tutta l'azione. Confesso che avrei preferito pilotare da me l'aereo. Garau, in quanto proveniente dalla riserva, pur bravo pilota aveva al suo attivo un numero minore di ore di volo e perciò minor dimestichezza con i congegni di bordo e le difficoltà della navigazione aerea e della pattuglia.

Non mi sentivo molto sicuro.

Insistetti a più riprese perché mi cedesse la guida.

— Al ritorno — mi disse.

Capii che non c'era nulla da fare.

Avvistammo, dopo una lunga ricerca, la flotta inglese. E' difficile descrivere l'emozione che procura agli equipaggi d'una formazione aerea la vista d'una intera flotta nemica schierata sul mare. Con gli occhi si vanno a ricercare e contare una per una le diverse sagome, le più piccole e le più grandi ed ogni nuova nave scoperta è un sobbalzo di gioia, come se la preda fosse già a portata di artiglio. Volavamo a 3500 metri di altezza e non fu difficile aver la certezza che sotto di noi stavano le maggiori unità della marina da guerra britannica, scortate da molti cacciatorpediniere e incrociatori leggeri: tutta la flotta inglese operante nel Mediterraneo Occidentale la così detta « forza H ». Era uno spiegamento superbo di forze. Se non fossimo stati in guerra — anche quest'idea mi balenò — si sarebbe trattato del più suggestivo degli spettacoli. Nomi temibili e famosi: « Hood », « Nelson », « Renown », « Ark Royal », « Eagle ».

— Pronti per il tiro — disse Garau.

Mi portai a metà dell'apparecchio distendendomi nella gondola di puntamento e mi tenni pronto. Obbedivo a malincuore poiché avrei desiderato di stare, in quel momento, ai comandi. Le navi a loro volta, ci avevano avvistati e si erano disposte rapidamente a « rosa », preparandosi alla difesa. La formazione a « rosa » è un vasto cerchio formato dai cacciatorpediniere e dagli incrociatori con le portaerei e le corazzate nel mezzo. La reazione contraerea cominciò quasi subito, intensa e rapida. La caccia nemica si levava in volo e ci veniva addosso. Non mi riusciva di seguire la rotta dell'apparecchio, poiché mi trovavo disteso sul fondo di esso; ma con l'occhio fatto cento volte più attento dall'ansia, scrutavo dal portello aperto i movimenti rapidi del bersaglio, cercando di colpire le navi di maggior tonnellaggio. Le mani mi tremavano mentre segnalavo al primo pilota gli spostamenti di rotta. Il sudore mi imperlava la fronte. Le tolde delle navi avvampavano sotto gli scoppi incessanti. Sentivo l'apparecchio sobbalzare paurosamente: sembrava che da un momento all'altro dovesse precipitare. Ad ogni colpo, era come se il cuore cessasse di battere. Cento volte pensai: « E' finita. Si cade ». Poi l'apparecchio si riprendeva, pareva che si rianimasse ed io mi rianimavo a mia volta. Riprendevo allora a sganciare il carico delle bombe. Furono attimi, ma credetti in quegli attimi di vivere tutta una vita.

Avevo finito. Tornai di corsa in testa all'apparecchio, accanto a Garau per sentirmi al sicuro. La nostra formazione si era un po' aperta: era evidente, però, le pattuglie cercavano di tenersi unite. I caccia nemici continuavano a volteggiare attorno a noi: ci mitragliavano senza tregua. Per il fumo denso delle cannonate il cielo era diventato nero. Eppure a un tratto, in quella fitta nube, riuscii a vedere l'apparecchio del generale Cagna che si impennava, rivolgeva la prora al cielo come in un'estrema invocazione, quindi precipitava di ala, scomparendo nel fumo.

Era il primo agosto 1940. Il generale Cagna, l'intrepido trasvolatore Atlantico, dei ghiacci polari e dei deserti africani, cadeva così nella seconda grande battaglia aeronavale del Mediterraneo Occidentale. Mai come in

queste occasioni la perdita del Comandante scoraggia gli uomini degli equipaggi. Eravamo quasi alla fine dello sbarramento antiaereo; per un attimo ci vedemmo perduti. Vidi il mio capopattuglia, colonnello Gallo, che cercava di prendere il largo; gli tenemmo dietro. In pochi istanti ci trovammo fuori dalla zona di tiro. La testa mi doleva. Scoprii poco più tardi di essere febbricitante.

Il sole volgeva al tramonto. Seguitammo il volo, sulla scia del capopattuglia. Scoprii all'improvviso, laggiù sul mare già cupo, i contorni di una costa. Credetti che fosse la Sardegna.

— Siamo a casa — disse Garau.

Più la costa si avvicinava, più appariva piatta e uniforme: non la riconoscevo. La Corsica, forse?

— Non è la Corsica — disse Garau. — Non ci sono montagne.

Cominciammo a costeggiare, un po' buttandoci dalla parte della terraferma, un po' tornando sul mare.

Il radiotelegrafista gridò un ordine che aveva ricevuto, proprio in quel momento, dal colonnello Gallo:

— Gettare a mare i codici cifrati!

Perché? Eravamo evidentemente in territorio nemico. Non avevo mai guardato la bussola: si seguiva il volo del capopattuglia. Avevamo perso l'orientamento. Seppi più tardi che sull'aereo del colonnello si era verificato, nel corso della battaglia, causa una scheggia di granata, un guasto alla bussola. La sera incominciava a calare: era urgente atterrare comunque. Di notte, una simile operazione avrebbe potuto risultare disastrosa.

Improvvisamente avvistammo un campo, con due grandi lettere disegnate al centro: P. H. Ovvero Philippeville. Eravamo sull'Algeria.

Il colonnello Gallo atterrò per primo, poi toccò ad un altro apparecchio; quindi ci preparammo a nostra volta. Bisognava affrettarsi: la sera era già scesa. Pregai ancora Garau di cedermi i comandi. Non volle. Per due volte dovemmo riprendere quota e ritentare da capo la manovra.

— Passami i comandi — dissi di nuovo a Garau.

Restò per qualche istante perplesso. La visibilità diminuiva di momento in momento. L'equipaggio cominciava ad essere inquieto ed io ne condividevo tutti i timori. Eravamo sfuggiti alle cannonate e alla caccia inglese. Sarebbe stata una beffa giocata a noi stessi cadere allora, per un atterraggio. Il motorista, visibilmente preoccupato, intervenne a darmi man forte. Finalmente Garau acconsentì a darmi la guida. Come Dio volle, riuscimmo a prendere terra con felice e fortunata manovra.

Sul campo fummo accolti amichevolmente. L'armistizio con la Francia aveva smobilitato gli animi. Ci partecipammo l'un l'altro la soddisfazione per lo scampato pericolo e i timori sofferti nel corso della battaglia. Il racconto di Garau, fu il più divertente. Ora che eravamo in salvo non ci pareva vero di poter ridere, magari di noi stessi.

A pilotare eravamo in due — disse Garau. - Ossia il capitano Garau e Peppino Garau. Il capitano pensava al dovere, all'onore. Peppino gli diceva: « Capità, tòrnatene a casa ».

Tutto questo, detto in dialetto sardo, aveva un indubbio effetto comico.

— Alla fine — concluse Garau — ha vinto il capitano. Ma è stata dura!

L'indomani mattina, prima di ripartire, mi accorsi che avevo nei serbatoi pochissima benzina, molto meno di quanta ne fosse rimasta nei serbatoi degli altri aerei. Ne scoprii ben presto la ragione: un tubo di alimentazione del motore sinistro perdeva. Una scheggia l'aveva forato. Pensai che se il giorno avanti

avessimo trovata la via giusta per la Sardegna — assai più lontana dell'Algeria dal luogo della battaglia — saremmo certamente finiti in mare per difetto di carburante. Ancora una volta ringraziai la Provvidenza che si mostrava nei nostri confronti così soccorrevole. Riparammo il guasto e ripartimmo.

Il ritorno a Decimomannu si compì in buone condizioni. Fummo accolti con grandi feste. Ci avevano infatti dati per dispersi. Ci confermarono la fine del generale Cagna e la perdita di altri tre apparecchi. Avevamo perduto un Capo, un Maestro, un Amico. L'Aviazione italiana aveva perduto uno dei suoi migliori soldati.

Dal canto loro, gli inglesi avevano riportato danni non lievi a una nave da battaglia e a una portaerei. La flotta di Sua Maestà Britannica era stata da noi costretta a ripiegare verso la base di Gibilterra.

DURO SCONTRO CON LA CACCIA

In quei giorni dell'estate 1940 io attribuisco all'azione dei nostri bombardamenti una funzione decisiva. Convinto, come del resto era facile, che per piegare l'Inghilterra occorresse distruggere prima di ogni altra cosa la sua flotta, soffrivo per l'inattività cui spesso la situazione costringeva i nostri reparti. Di questa mia pena non facevo certo mistero fra i miei colleghi i quali, trovando esagerato il mio zelo, presero a burlarsi di me. Se mi vedevano per una qualunque ragione distratto o assorto, dicevano:

— Cim pensa alla Home Fleet.

Finirono col darmi questo nomignolo. Mi chiamarono « Home Fleet ». Non che la cosa mi dispiacesse, si intende. Mi infastidiva però il fatto che fra i miei colleghi non fosse diffusa la mia stessa convinzione; e che ne traessero addirittura motivo per i loro scherzi.

I nostri bombardamenti non avevano fino a quel momento sortito gli effetti sperati. Gli sforzi erano stati di gran lunga superiori ai risultati ottenuti: la gigantesca lotta stava diventando impari. La « Home Fleet, » resisteva con la forza di un macigno ai nostri assalti, che pure costavano la perdita di prezioso materiale e di ancor più preziose vite, umane. Occorreva trovare il modo di colpire il nemico con maggiore efficacia, supplendo alla forza con l'ardimento e l'ingegno.

Venne finalmente il giorno in cui lo Stato Maggiore fece richiesta di piloti scelti per formare reparti speciali: reparti di « aerosiluratori ». Era la realizzazione del mio sogno. Chiesi immediatamente di entrare a far parte della nuova schiera. Con me, anche un altro ufficiale del mio stormo, il tenente Setti, inoltrò al Ministero la necessaria domanda. Come accade — e come è umano — il nostro Comandante ostacolò il normale andamento della pratica.

Nel settembre compimmo un'altra vasta azione sul Mediterraneo Occidentale. La ricognizione aveva segnalato la presenza, nei pressi della costa tunisina, di una divisione navale inglese composta da 3 incrociatori e 2 CCTT. Quell'azione si risolse in breve: fu colpito un incrociatore, 4 velivoli furono danneggiati dal tiro contraereo e due di questi non tornarono alla base. Il giorno dopo, 5 settembre, ci fu ordinata una ricognizione per la ricerca dei naufraghi. Volammo per cinque lunghissime ore a bassa quota, scrutando il mare palmo a palmo. Mettevamo sempre in queste ricerche tutta la nostra anima, come se si fosse trattato di salvare noi stessi. Ci sembrò, ad un certo punto, di scorgere, sulla immensa distesa delle acque, laddove il sole accendeva bagliori di fuoco, alcune sagome di battellini di gomma. Ci avvicinammo ansiosi: era un falso allarme. Si trattava in realtà dei rottami d'uri peschereccio, naufragato chissà quando. Ad ogni occasione del genere — e di questi equivoci ne capitavano spesso — aumentava in noi il rammarico. Ci sentivamo come colpevoli di non essere riusciti a portare il nostro soccorso a chi, in qualche remota zona del mare, quel soccorso disperatamente attendeva. Di morire a quel modo, di quella lenta

agonia sulle onde, ho sempre avuto un terrore indicibile. Cento volte meglio è la morte in combattimento. Mi sono trovato ad ascoltare i racconti di naufraghi salvati dopo estenuanti e lunghe peripezie: a quegli uomini resta abitualmente, per più giorni, la tragedia negli occhi. Quanti dei nostri compagni sono finiti di quella atroce morte! Eroi sconosciuti.

Il 9 novembre 1940 fu per me e, credo anche per gli altri della brigata aerea, una giornata indimenticabile, ricca di emozioni nuove. Il desiderio che sempre avevo avuto di cimentarmi in qualche impresa ardimentosa doveva essere quel giorno esaudito. La prova che affrontammo fu una delle più aspre, ma ancor oggi, ricordando, posso dire con soddisfazione ed orgoglio di averla — per quel che mi concerne — brillantemente superata. Mi accadeva, in genere, di tornare al campo da ogni nuova missione munito di un coraggio e di un entusiasmo sempre maggiori. Forse questo è proprio dei giovani, per i quali ogni vicenda vissuta è qualcosa come un nutrimento, uno stimolo ad affrontare nuovi rischi e nuove emozioni.

Avemmo dunque, quel giorno, un violento scontro con la caccia inglese. Eravamo partiti in due squadriglie la Quarantanovesima e la Cinquantesima (io appartenevo a quest'ultima) di nove apparecchi ciascuna, al comando del tenente colonnello Mecozzi. Gli aerei volavano in formazione di 5 a cuneo. Ero gregario di centro sinistra nella seconda pattuglia comandata dal capitano Sensale. Fungevo da primo pilota. Per questa disposizione capii che mi si considerava ormai un bravo combattente.

Prendemmo quota verso mezzogiorno dal campo base di Decimomannu. Eravamo — come ho già detto — in novembre e il cielo non era molto chiaro; banchi di nuvole, che promettevano pioggia, ingombravano l'orizzonte. Il volo procedeva regolarmente ad una altezza di quattromila metri. Fu dopo un'ora circa che dalla parte sud-ovest a nord di Cap de Fez avvistammo la grossa formazione navale inglese composta da 1 corazzata, 1 portaerei, 3 incrociatori e 6 CCTT. Le nubi si erano in quel frattempo un po' diradate e il sole riusciva ad aprirsi uno spiraglio attraverso di esse, illuminando una larga zona di mare. Distinguemmo abbastanza chiaramente le potenti unità corazzate, dalle ciminiere fumanti. Ci avevano avvistati e si preparavano a difendersi. Mi sentivo perfettamente in forma, capace di qualsiasi ardimento: ormai avevo acquistato una notevole dimestichezza con la guerra aeronavale. Volavamo così serrati, ala contro ala, che dal mio posto di comando potevo scorgere il capo-pattuglia pilotare il suo apparecchio. Mi fece anzi dei cenni, indicandomi le navi nemiche. Non avevo certo bisogno d'essere rincorato e glielo feci capire agitando le mani. Ero deciso a tutto, mi sentivo in grado di far miracoli.

Ecco che già nel cielo, messaggere di morte, fioriscono le nuvolette dei fuochi di sbarramento. Ma non facciamo a tempo a raggiungere quella barriera: partendo dalle portaerei ci assale improvvisa una formazione di trenta apparecchi da caccia. Davvero come uragani, i piccoli « Hurricane » ci piombano addosso, audacissimi ci volteggiano attorno, ci mitragliano da tutti i lati, senza tregua, mirando a scompaginare la nostra formazione. La coda, infatti, che è la più battuta, si sparpaglia. Noi di testa ci serriamo ancor di più l'uno all'altro. Sono attimi di sgomento presto superati. Già i nostri uomini si sono ripresi e, dalle torrette, dai fianchi degli apparecchi rispondiamo con sventagliate di fuoco bene aggiustato al tiro dei velivoli nemici. Sembra il finimondo: attraverso il fumo sempre più denso vediamo a tratti la caccia seguire il loro carosello. Le pallottole sbucano da ogni parte, entrano, attraversano le nostre fusoliere per tutta la loro larghezza sforacchiano le ali, colpiscono e infrangono gli strumenti, ci sfiorano, feriscono, uccidono.

Attraverso i vetri, vedo il capitano Sensale cedere i comandi al suo secondo e sparire nell'interno dell'apparecchio. Gli deve essere successo qualcosa di grave.

I caccia nemici, sempre più temerari, passano velocissimi accanto a noi. Così vicini che, sia illusione o realtà, mi par di vedere per un attimo — e con un ghigno di sfida disegnato sul volto — il profilo angoloso e tipicamente anglosassone di uno dei loro piloti. Noi ci difendiamo con valore, mostrandoci decisi a morire

pur di non cedere; ed è una lotta senza quartiere. Il fuoco delle nostre mitragliatrici è incessante e serrato; finalmente vediamo i caccia inglesi rallentare la frequenza dei loro assalti, come se una umana stanchezza li avesse d'improvviso colti. Due « Hurricane » precipitano in fiamme. Scompaiono inghiottiti dal fumo.

Superiamo la cortina di sbarramento delle antiaeree e ci troviamo sulle navi nemiche disposte a rosa. Qui i caccia non verranno a disturbarci; ma non c'è da farsi illusioni. Un diluvio di cannonate ci accoglie, violento e improvviso. E' una altra cortina di fuoco fra le nostre carlinghe e gli obbiettivi. Gli aerei sobbalzano ad ogni scoppio nei vuoti d'aria; sembra ad ogni istante che stiamo per precipitare. Schegge infiammate ci piovono addosso da ogni parte. La formazione ciononostante procede nella sua azione, mentre cinquecento cannoni continuano a vomitarci addosso ferro e fiamme.

Le nostre bombe vanno comunque a segno. Usciamo dall'inferno della reazione antiaerea, dalla parte opposta. Puntuali all'appuntamento, gli « Hurricane » ci attendono e tornano ad assalirci con impeto centuplicato. Una nuova tempesta di fuoco ci investe. La nostra difesa oppone una valida ed efficace resistenza: i minuti sembrano interminabili. Ci allontaniamo, mantenendoci serrati; e i caccia ci accompagnano per alcuni chilometri ancora mitragliandoci, stavolta con l'accanimento di chi deve portare a termine una vendetta. Andiamo però rapidamente avvicinandoci alla base. La prova terribile si è conclusa vittoriosamente. Sono soddisfatto di me. Dal suo apparecchio il capitano Sensale mi segnala di avere un ferito a bordo. Nel mio aereo, tutto è a posto: uomini, strumenti e motori.

Prendiamo terra uno alla volta. Già l'autoambulanze, avvertite in tempo dai radiogrammi, accorrono. Purtroppo ce n'è bisogno. Nell'aria s'incrociano i nomi dei caduti e dei feriti. Quelli rimasti a terra si fanno attorno agli aerei, chiedono notizie. Agli equipaggi rimasti illesi non si ha il coraggio di far festa.

— Tutti salvi?

— Tutti salvi.

E basta.

Cominciano a discendere i feriti dalle carlinghe, aiutati a braccia dai compagni. I più gravi sono adagiati sulle lettighe. Tutto il campo è mobilitato in questa opera di soccorso. Ognuno tenta di rendersi utile. In alcuni casi queste premure son vane. I caduti passano fra il silenzio dei presenti.

La formazione è atterrata al completo. Ma il controllo degli apparecchi ci riserva molte sorprese. Le pallottole inglesi di piccolo calibro li hanno sfiorati in numerosissime parti. In alcune fusoliere è possibile contare fino a trecentoventi fori: qualcosa come dei colabrodo. Quello che conta è che nessun apparecchio manchi e che le parti vitali siano ancora efficienti, nonostante l'uragano di fuoco abbattutosi sulle squadriglie.

E' immensamente triste che lo stesso non si possa dire degli uomini.

Controllo il mio aeroplano. Scopro sul fianco sinistro due fori, poco distanti l'uno dall'altro. Nell'interno della fusoliera cerco inutilmente traccia dei proiettili. Suppongo che siano andati a finire nella prua, evitando di ucciderci solo per un caso miracoloso. Ma neppure a prua riesco a trovar nulla. Osservando poi bene scopro che i due fori erano stati prodotti da un'unica pallottola: era rimbalzata su un tubo della intelaiatura d'acciaio ed era tornata fuori di nuovo, producendo un secondo foro. I miei compagni affermarono che quel colpo era destinato a me.

— « Home Fleet » è il solito fortunato! — dicevano.

Avevano visto che, oltre i due fori ora descritti, il mio apparecchio recava altre tracce della battaglia: un grosso squarcio nell'ala destra, prodotto da una cannonata.

I suoi più grossi capricci, la Fortuna se li concede tra i combattenti del cielo.

In questa azione furono colpiti una nave portaerei ed un incrociatore e 2 velivoli nemici. abbattuti.

18 «S 79 » su 19 furono colpiti dalla caccia e dalla contraerea con 5 morti e 9 feriti.

I distintivi di due famose squadriglie di aerosiluranti

ALI E NAVI IN FIAMME

I "4 GATTI"

Il primo nucleo addestramento aerosiluranti si era intanto formato a Gorizia. Ne era scaturita la « 278a Squadriglia », detta dei « Quattro gatti » perché formata soltanto da quattro apparecchi.

Non era facile mettere insieme gli uomini bene addestrati e i velivoli adatti per imprese come quelle che erano in programma. Comunque ogni difficoltà venne superata. Della squadriglia dei « Quattro gatti » facevano parte il tenente colonnello Dequal, il capitano Erasi e i tenenti Buscaglia, Mellei, Robboni e Coppello. Fu questa squadriglia a iniziare, con una azione notturna nel porto di Alessandria, la serie gloriosa delle imprese degli aerosiluranti.

Dopo la prima — di cui ho già detto — io avevo presentato una seconda e poi una terza domanda per essere ammesso nei nuovi reparti. Al terzo tentativo, la mia aspirazione fu esaudita.

La domanda era stata accettata. Mi accordarono una licenza, al termine della quale presentarmi all'aeroporto napoletano di Capodichino, dove aveva sede il secondo nucleo di addestramento A.S.

Succede che a vent'anni — o poco più progetti si accavallano e spesso contrastano tra loro. Avevo per lunghi mesi morso il freno sognando di diventare un aerosiluratore. Quando finalmente i miei sforzi approdarono a un risultato, io mi trovavo in una diversa condizione di spirito. Avevo tra l'altro progettato di sposarmi in novembre. Franca, la mia fidanzata, viveva in

Sardegna; il trasferimento comportava il rinvio del matrimonio.

Inoltre, in tutti quei lunghi mesi di battaglie combattute a fianco dei miei camerati di Decimomannu, avevo avuto modo di legarmi al mio reparto con saldi vincoli d'affetto. O forse, la prospettiva per tanto tempo accarezzata da lontano, ora mi appariva meno entusiasmante.

Confidavo le mie perplessità a Paolino Brianda.

— E' un momento di crisi — diceva. — Tutti i soldati hanno un momento di crisi, almeno una volta nella loro carriera.

L'idea del matrimonio, soprattutto è di quelle che distraggono un pilota dai sogni di gloria.

— O ti sposi o fai l'eroe — diceva ancora Paolino.

Degli aerosiluratori si parlava come di uomini sicuramente votati alla morte. A questo proposito il tenente Buscaglia ebbe a raccontarmi che a Taranto, nel corso di un pranzo cui partecipavano generali e altri ufficiali superiori della marina e dell'aeronautica, alcuni ammiragli avevano affermato con tutta sicurezza

che era assolutamente impossibile avvicinarsi alle navi da guerra nemiche con apparecchi simili a quelli che si avevano allora in dotazione e che i piloti sarebbero stati irrimediabilmente sacrificati in imprese così rischiose.

Tuttavia, al punto in cui ormai mi trovavo, non mi era più consentito scegliere.' Lasciai Franca e i colleghi della « 50a Squadriglia » e partii per la licenza. L'arrivo a casa non fu certo dei più allegri, con la prospettiva che mi attendeva; solo la gioia di riabbracciare i miei e di trovarmi per qualche giorno ancora nella dolce e tranquilla Orvieto, calmò alquanto quell'istinto di ribellione che portavo da qualche giorno in me.

Disgraziatamente, i giorni di licenza passarono presto e dovetti raggiungere Capodichino, mia nuova residenza. La scuola di addestramento — ancora in fase di organizzazione — era comandata dal capitano Moioli e dal capitano Baculo. Il primo incarico che mi fu affidato fu di recarmi a Gallarate (Milano) a prelevare un nuovo apparecchio. Accompagnato dall'equipaggio al completo partii a metà dicembre. Trovai a Gallarate un tempo pessimo, che ritardò di molti giorni il nostro ritorno a Napoli. Sul campo la neve e il ghiaccio avevano reso le piste impraticabili; in più l'atmosfera nebbiosa sconsigliava il decollo. Cosa fare? Ero impaziente di tornare a Capodichino; mi trovavo invece costretto a bighellonare per Milano, da un caffè all'altro per giornate interminabili, in preda alla noia. Invano ogni mattina tornavo al campo nella speranza di poter organizzare la partenza. Impossibile.

Finché un bel giorno, esauritasi la pazienza e con essa i fondi per il mio sostentamento e per i miei passatempi milanesi, decisi di partire a qualunque costo. La pista era coperta da alcuni centimetri di neve. Decollai lo stesso. L'apparecchio dapprima slittò, si mostrò come restio ad intraprendere quel volo avventuroso; poi finalmente si staccò da terra e cominciò, pian piano, a prender quota. Mi trovai subito immerso in un mare di densa nebbia, lattiginosa. Ma, continuando a salire, oltre i trecento metri trovai il sereno. Un bel sole limpido splendeva nel cielo azzurrissimo: sotto di noi la nebbia, nebbia all'infinito. Misi la prua al Sud, pensando che avrei presto trovato la costa tirrenica. A bordo ogni cosa era al suo posto e anche l'apparecchio nuovo rispondeva bene. Mi ritrovavo alfine nel mio elemento; e l'animo, dopo tanti giorni di preoccupazione e di tristezza, si rischiarava, proprio come quel cielo oltre la cortina della nebbia.

Dopo circa mezz'ora di volo, calcolai di essere prossimo al mare. Ma il gran banco di nebbia, che mi aveva sempre accompagnato per tutta la durata del viaggio, si era ora mutato in una coltre di spesse nubi che non mi davano la possibilità di stabilire un qualsiasi punto di riferimento.

Decisi di scendere al di sotto delle nubi. Bucai — si dice così — la fitta coltre e d'improvviso mi trovai nel cielo di una grande città. Era Genova. Converrà spiegare ai profani che è vietato agli aerei in tempo di guerra di sorvolare gli abitati, pena d'essere scambiati per un velivolo nemico e perciò presi a cannonate dalle batterie contraeree. E ciò che regolarmente accade anche a me. La DICAT mi onorò di un nutrito — ma per mia fortuna non molto esatto — fuoco di sbarramento. Ebbi modo di allontanarmi in fretta, buttandomi verso il mare libero. Tutto si risolse con un po' di paura e con una « grana » disciplinare che mi toccò sbrogliare non senza fatica nei giorni che seguirono.

Continuai il viaggio, con animo sempre più rasserenato. Anche l'episodio di Genova, chissà per quale strana reazione, era servito a questo. Giunto all'altezza di Civitavecchia, abbandonai la rotta costiera e mi buttai verso la terraferma. Volevo passare — son cose che si fanno — sopra la mia Orvieto, scendere a bassa quota, rasentare i tetti e a quel modo salutare i miei. Lo feci e con un'ora di volo giungevo a Capodichino.

La scuola di addestramento, come ho già detto, si era aperta da poco; ma già molti uomini vi erano affluiti e quasi ogni giorno nuovi gruppi di volontari venivano a ingrossare la schiera: ufficiali, sottufficiali piloti, specialisti ed anche ufficiali osservatori della Marina che, come tali, avevano chiesto di far parte dei nostri

nuovi equipaggi. Gli ufficiali di marina ci furono alla scuola molto utili: essi ci illustravano in teoria quei problemi aeronavali che avremmo più tardi dovuto affrontare in pratica.

Molte erano le cognizioni nuove da assimilare. Difettavamo purtroppo sia di istruttori esperti che di tempo, in quanto lo Stato Maggiore aveva urgenza di impiegarci. A poco a poco mi ambientai; la compagnia di tanti e così entusiasti colleghi mi rincuorava ogni giorno di più. L'antica smania di combattere mi invadeva di nuovo; una nuova passione si accendeva nel mio cuore. I miei nuovi compagni erano tutta gente ardimentosa, provata al pericolo. Ritengo che in noi ci fosse qualcosa di profondamente diverso dal resto dell'umanità, qualcosa che ci spingeva a gettarci anima e corpo in una impresa al termine della quale era ad attenderci, con novanta probabilità su cento, la morte. Eppure si incontravano fra noi i temperamenti più disparati: c'era il buontempone che pareva affrontasse ogni cosa con estrema leggerezza e superficialità; c'era chi mostrava di amare disperatamente la vita e per il quale le occasioni di far festa erano ad ogni canto. Altri, invece, si palesavano taciturni, amavano la solitudine, come se fossero lì per un voto sacro. Ricordo alcuni volti e alcuni nomi: il tenente Greco, il tenente Sacchetti, il tenente Setti, il sottotenente di vascello Pardini; tutta gente di fegato, ben preparata.

Con affetto particolare ricordo poi il tenente di vascello Bucci, un carattere irrequieto, un marinaio passato ai reparti aerosiluranti per amore dell'impresa rischiosa e della bella avventura. Lo avevo conosciuto in Africa Orientale, presso la « 141a » squadriglia da ricognizione marittima; rinnovammo l'amicizia e diventammo in poco tempo compagni inseparabili.

— Che ti è successo a quell'orecchio? — gli chiesi. Lo avevo ritrovato infatti con mezzo orecchio di meno.
— Niente, è stato un incidente d'auto.

Convorrà a questo punto accennare, anche se sommariamente, alle caratteristiche della specialità di cui ero venuto a far parte. All'inizio delle ostilità, purtroppo, l'Italia non disponeva di aerosiluranti, quantunque la possibilità di lanciare siluri dagli aerei fosse stata dimostrata per la prima volta, nel lontano 1914, proprio da un italiano: il capitano del genio navale Guidoni. Egli aveva eseguito gli esperimenti con un siluro da 375 kg su idrovolante italiano.

L'Italia disponeva però di tre attrezzatissimi silurifici: uno a Fiume, che produceva siluri del tipo « Wright », uno a Napoli e un terzo a Taranto, che fabbricava esclusivamente siluri per la Marina. Siluri per aerei non se ne fabbricavano ancora; credo però che nel silurificio di Fiume si facessero esperimenti in questo senso. Il primo siluro per aerei doveva infatti uscire, di lì a poco, proprio da quelle officine. I nuovi mezzi di offesa venivano collaudati dai nostri Nuclei di addestramento; così, a un tempo, si mettevano alla prova i mezzi e si addestravano al lancio gli uomini.

I primi esperimenti di lancio dall'aereo fornirono importanti indicazioni: era innanzitutto indispensabile che il siluro cadesse sulla superficie dell'acqua con una ben determinata angolazione. Ove questa norma fosse trascurata, il siluro sarebbe sceso troppo in profondità e in certi casi, sarebbe addirittura andato a incagliarsi nei fondali. O, nel caso di una angolazione eccessivamente ridotta, avrebbe, come si dice in gergo, « delfinato »: si sarebbe cioè mosso seguendo una corsa quanto mai irregolare. Il mezzo fu pertanto munito di uno speciale « governale » in legno, che, staccandosi automaticamente al primo contatto con l'acqua, assicurava un perfetto « angolo di impatto ».

Un tale mezzo di offesa, ovviamente, era costosissimo e la sua produzione fu sempre limitata. Da ciò derivava la necessità che gli equipaggi fossero particolarmente capaci, in modo che ogni colpo potesse andare a segno. Per essere adatti al compito d'aerosilurante, furono scelti i normali trimotori da bombardamento « Savoia Marchetti S. 79 », modello 1936. Per quei tempi, questo era un aeroplano fra i

migliori. Lo stesso leggendario colonnello Lindbergh, in occasione di una sua visita in Italia nel 1937, lo aveva giudicato il migliore aereo da bombardamento allora esistente nel mondo.

Adattato ad aerosilurante, però, il « Savoia Marchetti » si dimostrò ben presto inferiore agli analoghi mezzi in dotazione presso le aviazioni avversarie, trattandosi di dover trasformare in un mezzo di assalto un comune bombardiere. I dispositivi di puntamento e sgancio non erano per la verità dei più perfetti.

Così ancora una volta toccò agli uomini di dover sopperire, con l'abilità e l'audacia, alle deficienze dei mezzi.

ARRIVA BUSCAGLIA

Le difficoltà che nel corso dell'addestramento incontravamo erano, come ho già avuto occasione di dire, notevoli. Tuttavia, col nostro entusiasmo e la nostra abnegazione, riuscivamo a fronteggiarle abbastanza brillantemente. Più di una volta, nel corso della guerra, ci saremmo trovati in situazioni del genere e, ahimè, anche più difficili. Occorreva che lo spirito domasse la materia; nel caso particolare, nostro compito era di fare di quelle macchine non propriamente perfette degli efficienti mezzi di distruzione. Gli uomini di valore non mancavano.

Presto cominciarono i voli per il collaudo dei siluri. Con gli aerei ci spingevamo nella rada di Nisida in una zona di mare solitaria e lontana dalle rotte consuete delle navi. Le prove iniziarono sotto eccellenti auspici: ci eravamo messi tutti di impegno al lavoro e contavamo di ottenere assai presto dei risultati soddisfacenti.

Fu in quei giorni che conobbi il sergente Casali. Aveva 19 anni, era un volontario; sarebbe divenuto in seguito uno dei miei più fedeli e valorosi gregari. Biondo, smilzo, di media statura, era entusiasta di far la guerra e, più che mai, di farla nel cielo. Nel suo accento avevo notato subito qualcosa di familiare.

— Di dove sei? — gli chiesi. — Di Terni.

Era dunque umbro come me. Sotto le armi queste cose hanno un loro peso nel determinare le amicizie. Lo presi subito in simpatia. Mi riusciva soltanto difficile abituarlo a chiamarlo con il suo nome di battesimo: si chiamava Eros. Sempre allegro e sempre pronto a farsi avanti nelle imprese più pericolose, era il « volontario » in permanenza. Si offriva ogni volta che ci si palesasse una qualunque, piccola o grande difficoltà. Ti spuntava davanti all'improvviso, dicendoti:

— Signor tenente, vengo io.

Lo vedevi eternamente col sorriso sulle labbra. Mancava forse ancora di esperienza, ma non si può dire davvero che gli difettesse il coraggio. Mi piacque averlo fra gli uomini del mio equipaggio: avevo bisogno di soldati pronti e decisi. Inoltre, avere un corregionale a bordo è come sentirsi un po' a casa propria, anche in volo.

In quegli stessi giorni iniziammo, un'altra esperienza: facemmo conoscenza con l'alleato tedesco. Le prime truppe germaniche, infatti, affluivano nella penisola. Vinta la Polonia, travolti il Belgio, la Danimarca e l'Olanda, occupata la Norvegia, piegata la Francia, i soldati della Wehrmacht si presentavano a noi circondati da una aureola di leggenda. La certezza della vittoria era nei loro modi, nelle loro parole, nel loro sorriso. disponevano di mezzi d'offesa e di difesa, numerosi e potenti, di rifornimenti abbondanti e curati in ogni minimo particolare. Tutti loro, dall'ultimo soldato all'ufficiale di grado più elevato, parevano far parte di un

unico congegno ben lubrificato: la Germania, macchina da guerra. E la guerra stessa pareva essere per loro un compito relativamente facile da assolvere.

Con noi si rivelarono cortesi, erano contenti anzi di fraternizzare, specie con i piloti più capaci e con gli uomini più attivi del nostro gruppo. Non nascondevano invece la loro avversione per gli scansafatiche e gli inetti.

Un giorno sul nostro campo atterrò un apparecchio tedesco: un « Messerschmitt 110 », bimotores da combattimento. Di linea elegante e sobria, in duralluminio, superava a priva vista il confronto coi nostri più efficienti aeroplani. Questi avevano di metallico soltanto l'armatura; il rivestimento era poi di legno compensato e tela, tanto da autorizzare la pesante ironia dei nostri colleghi tedeschi, che li chiamavano «Casse da

morto ed evitavano con cura di salirvi a bordo. Quel « Messerschmitt » destò, al campo, l'ammirazione di tutti. Io stesso mi sorpresi a guardare con invidia il pilota, biondissimo, che ne discese.

Era ormai trascorso qualche mese dall'inizio dell'addestramento. Si pensava che quanto prima saremmo stati destinati ai reparti, in modo da mettere in pratica quanto avevamo appreso. Alla previsione della prossima partenza si accompagnava sempre un senso di perplessità, anche se non tutti avevano il coraggio di confessarlo.

- Ti sentiresti in grado di affrontare oggi una azione? — mi chiese un giorno Setti.

— In effetti— gli risposi — non mi sembra che la nostra preparazione possa dirsi perfetta.

— Il fatto è che hanno urgente bisogno di noi.

Eravamo consapevoli dell'incertezza del domani e delle gravi responsabilità che ci attendevano. La nostra preparazione l'avremmo dovuta completare in combattimento.

A Napoli, dove mi recavo spesso nelle ore di libertà, un giorno mi fu regalato, da un vecchietto che incontrai per caso, un cucciolo maltese. Era una femmina, un soffice batuffolo di pelo bianco nel quale brillavano due occhietti neri, vivacissimi. Accettai il dono molto volentieri.

— Tenetela come portafortuna — mi disse il vecchio.

La portai con me al campo e quella sera stessa la presentai ufficialmente ai miei colleghi, che non tardarono a trovarle un nome: si chiamò Spoletta e fu la nostra « Mascotte ». Era consuetudine che tutti i reparti avessero la loro « mascotte ». Così la cucciola maltese non ebbe soltanto me per padrone, ma fu di tutta la squadriglia.

I giorni passarono uguali; a me sembrava che trascorressero in fretta. Sulla fine di febbraio giunse al campo un nuovo ufficiale, il cui nome sarebbe in breve, diventato leggendario: Carlo Emanuele Buscaglia, da poco promosso capitano. Il suo arrivo segnò l'inizio di una febbrile attività. I momenti delle grandi audacie erano ormai prossimi. Il campo aveva bisogno di qualcosa come una carica di entusiasmo; la vita della scuola era infatti diventata quasi monotona: io in particolare sentivo la necessità di impiegarmi in una nuova attività. Sognavo il ritorno al combattimento..

Buscaglia si mise subito all'opera per formare la squadriglia della quale avrebbe poi assunto il comando. Tra gli ufficiali piloti fui prescelto anche io, insieme al tenente Greco e al tenente Sacchetti. Come osservatori vennero poi aggregati il tenente di vascello Castagnacci e il sottotenente di vascello Pardini. Incaricato a mia volta di formare l'equipaggio del mio apparecchio, presi con me, tra gli altri il sergente Casali, l'amico Eros di cui ho già parlato.

Facevo parte, dunque, della squadriglia Buscaglia: non potevo desiderare di più. Il capitano Buscaglia era una mia vecchia conoscenza. Lo avevo incontrato per la prima volta nel 1939 ad Elmas; ambedue a quel tempo sottotenenti, eravamo in breve diventati amici. Non molto alto di statura, aveva, nel viso un po' allungato, due occhi vivaci e penetranti, che sapevano scrutare a fondo le persone. Tutt'altro che loquace, si esprimeva a frasi scarse e concise, che rivelavano in lui una intelligenza fuori del comune. E questa intelligenza egli la dedicò, con risultati brillantissimi, al successo dell'impresa in cui tutti eravamo ormai impegnati. Nelle ore libere dal servizio — ed egli ne aveva ben poche, prodigandosi oltre ogni limite — sapeva essere un collega cordialissimo e all'occorrenza, allegro. Al poker si dimostrava imbattibile; quasi come in combattimento. Non so in che misura questo possa essere un caso fortuito, ma è un fatto che, a più riprese, io mi son trovato a scoprire, in ogni bravo pilota, combattente, un eccellente giocatore.

L'ascendente che quest'uomo d'eccezione aveva sui suoi gregari era fra le sue doti di maggior spicco. Gli uomini mettevano nell'eseguire i suoi ordini una cura quasi religiosa. Di quest'ascendente testimoniava l'eco che le sue opinioni avevano nel nostro gruppo.

— L'ha detto Buscaglia.

Questa frase, ripetuta in cento occasioni, poneva fine a ogni discussione.

Dal giorno in cui ebbi Buscaglia per comandante, anch'io fui preso in quell'atmosfera di fiducia. Feci il possibile, dal canto mio, per essergli utile in tutti i modi. La « 281a » squadriglia nacque all'insegna, appunto, dell'ottimismo. Da questa pattuglia di audaci, noi stessi ci aspettavamo non poco.

Arrivò finalmente l'ordine della partenza. La nostra nuova destinazione era il campo di Grottaglie, presso Taranto. Il volo di trasferimento fu dei più tranquilli. Normale il decollo e normalissimo l'atterraggio. Una passeggiata, insomma. Ma spesso ci si avvicina alla morte e alla gloria in punta di piedi.

TRASFERIMENTO NELL'EGEO

Quello di Grottaglie era un bel campo, ampio nella sua forma ovale; il terreno era tenuto a prato, come allora era norma per tutti i campi d'aviazione. Durante la stagione invernale, quindi con le piogge e il gelo, il fango ingombrava e rendeva molle la striscia. In condizioni simili, il decollo era difficile ed estremamente pericoloso quando gli aerei partivano carichi di bombe. Tenevamo gli apparecchi fuori del campo, opportunamente mascherati e protetti da muri para-schegge; per condurli sulla striscia e metterli in posizione per decollare, toccava spesso trascinarli a braccia. Lo sforzo degli uomini, ostacolati dal fango, diventava, così, sovrumano.

Tutto ciò ci mortificava non poco: avevamo coscienza che quelli erano sistemi primitivi, assolutamente inadeguati alle esigenze di una guerra moderna. Solo qualche volta la manovra de scritta poteva essere effettuata con l'aiuto di un ansimante trattore. Molto curati erano invece gli hangars: possente la loro armatura di acciaio. Tanto lusso, ahimé, era però sprecato in tempo di guerra: gli hangars, con la loro grande mole, erano assai ben visibili da lontano e quindi servivano addirittura da richiamo alle formazioni avversarie.

Con particolare cura sono state costruite anche le palazzine destinate ai diversi servizi e situate tutt'attorno al campo. Erano munite di ogni conforto e ospitavano, fra l'altro, numerosi circoli e sale e salette per gli svaghi di ufficiali e sottufficiali. Magnifici campi da tennis si aprivano alle loro spalle. Ho sempre considerato lo sport, in genere, indispensabile al mantenimento della perfetta efficienza fisica e morale di un pilota. Ho notato che quei piloti i quali praticano con una certa regolarità questa o quella attività sportiva, danno poi

in servizio e specialmente in guerra un rendimento maggiore: Ma a Grottaglie, forse si esagerava in comodità.

— E' davvero un bel campo — ebbe a dirmi un giorno il tenente Greco, guardando allusivamente le varie palazzine destinate ai circoli ricreativi. — Se non ci fosse la guerra.

- Peccato che la guerra ci sia — risposi. — Forse era meglio destinare certe cure alle piste, ai raccordi e alle piazzole.

Pensavo infatti che tutto dovesse mirare a un unico fine: il combattimento.

La « 281a » squadriglia si componeva di quattro apparecchi, comandati rispettivamente dal capitano Buscaglia, dal tenente Greco, dal tenente Sacchetti e da me. Il sergente pilota Eros Casali era il mio secondo. Riponevo in lui la massima fiducia, per la prontezza delle sue decisioni e per il suo coraggio di fronte al pericolo.

Venne il giorno della prima operazione. La ricognizione aveva avvistato un incrociatore inglese che, proveniente dalla Grecia, faceva rotta verso Malta. Ci furono fornite a riguardo delle indicazioni estremamente precise; e dal Comando della IV Squadra. Aerea, che aveva sede a Brindisi, giunse immediato l'ordine di partenza: per una sola pattuglia. Così, dei nostri quattro apparecchi, due soltanto dovevano prendere il volo.

— Questa volta Cim resta a terra — disse il tenente Sacchetti. Ero in effetti il capo-equipaggio più giovane e la consuetudine voleva che io fossi perciò sacrificato. Grande era invece il mio desiderio di prender parte all'impresa. Si trattava della prima azione della squadriglia, una specie di « battesimo del fuoco »: per mesi e mesi, durante i faticosi corsi di addestramento, avevo sognato di parteciparvi. Decisi di fare appello all'amicizia di Buscaglia.

Prendimi, come terzo gregario — gli dissi. Buscaglia ebbe un attimo di perplessità. — Come vuoi — rispose. Avevo vinto. Provavo in me una ridda di sentimenti opposti: gioia, timore, commozione, entusiasmo. Per la prima volta avrei affrontato i cieli aperti por tando sotto la pancia del mio aereo il micidiale siluro. Riuscivo a stento a dominare la mia agitazione.

Decollammo nel tardo pomeriggio, puntando verso Sud-Est. L'aereo di Buscaglia era in testa. Io gli tenevo dietro, badando a stargli più serrato possibile. Sono strani e confusi i pensieri di un pilota in volo di guerra. L'idea del combattimento, in quella prima parte del viaggio di avvicinamento all'obbiettivo, non mi preoccupava affatto; pensavo invece al ritorno, all'atterraggio che, necessariamente, avremmo dovuto effettuare in piena notte. E sarebbe stata una notte senza luna. A questi pensieri si mescolava una preoccupazione che — anche questa — in quei frangenti mi parve singolare: temevo infatti l'eventualità di una sciagura non per me, bensì soltanto, per gli uomini del mio equipaggio.

Guardavo ogni tanto Casali, il mio secondo, che sedeva serio al mio fianco, il capo scoperto e scrutava il mare davanti a noi. Ricordo esattamente il suo profilo stagliato contro il vetro del parabrezza laterale. Aveva — come già ho detto — diciannove anni. Tuttavia appariva calmissimo, al punto di farmi invidia. Forse sapeva dominarsi meglio di me.

Il mare, sotto di noi, era appena increspato da una leggera brezza. Nulla all'orizzonte. Qualche esile nuvola in lontananza.

Il tempo passa rapido su un aereo che si avvicina alla battaglia. Eppure occorsero circa tre ore di volo per raggiungere il luogo segnalatoci dalla ricognizione. Il sole stava per tramontare. Spostammo la rotta verso Sud-Ovest e iniziammo le ricerche dell'incrociatore. Casali aguzzava lo sguardo, più ancora di quel che non facessi io.

— Nulla?

— Nulla.

Mutammo rotta molte volte: avanti, indietro, verso Ovest, verso Est e compiendo giri interminabili. Dell'incrociatore s'era persa ogni traccia, come se le onde lo avessero inghiottito.

Mai, in nessuna altra delle tante azioni da me portate a termine, ho sperato così ardentemente, come quel giorno, sperai, di trovare l'obiettivo. Cercavo quel maledetto incrociatore inglese come una liberazione; perché il sole ormai scomparso oltre l'orizzonte e il crepuscolo cedeva rapidamente il passo alle prime ombre della notte e in piena notte dunque noi avremmo dovuto atterrare, col siluro ancora attaccato alla fusoliera dell'aereo.

Scoprii in un'occhiata di Casali la mia stessa ansia.

— Nulla?

— Nulla.

Buscaglia prese alla fine la paventata ma del resto inevitabile decisione; abbandonare le ricerche, tornare alla base.

Non avevo mai fatto voli notturni, senza luna e con un siluro sotto la pancia, non avevo nessuna esperienza in materia. La prima preoccupazione mi venne dalla difficoltà di mantenere in quelle ombre sempre più fitte l'orientamento. Quel siluro, da riportare alla base, sembrava pe sarmi sul cuore. Forse, per un istante, mi balenò anche l'idea, la pazzesca idea, di disarmarmi di quel micidiale ma costosissimo carico. Esistono pensieri, nati in momenti drammatici come quello, che un pilota non osa confessare neppure a se stesso. Se quell'idea mi venne, fu comunque subito accantonata. Guardai di nuovo dalla parte di Casali.

Casali mosse appena il capo. Ormai la notte era fonda: volavamo con le stelle. E tre piccole stelle si accesero a un tratto dinanzi a me, a rincuorarmi. I tre lumi di navigazione verde-bianco e rosso dell'apparecchio di testa si accendevano e si spegnevano ad intervalli. Tenni lor dietro, badando a non perderli di vista. Pensai: come i lumicini delle fiabe.

Il mio sgomento si dissipò alquanto. Attorno a noi non si distingueva nulla. Udivo solo i motori battere a ritmo regolare. I tre lumi dell'aereo di Buscaglia erano, per noi, tutto il resto del mondo.

Procedemmo così per un tratto interminabile. La lunga tensione nervosa mi aveva stancato. Pensavo al campo, al circolo, alle sue luci, al suo chiasso. Pensai anche a « Spoletta », la mascotte che forse attendeva il nostro ritorno.

Finalmente, d'improvviso, vidi i lumi dell'aeroporto di Grottaglie. Per facilitarci l'atterraggio li avevano accesi tutti; tutte accese le grandi lampadine che segnavano il perimetro del campo, tutte accese le lampadine rosse a indicare gli ostacoli, i tetti, i pali. La fotoelettrica gettava il suo grande fascio di luce bianca sullo spazio destinato all'atterraggio. Toccò per primo a Buscaglia e la sua manovra fu perfetta.

Toccava ora a me. Feci il giro del campo per mettermi nella posizione più opportuna; chiusi il gas, cominciai a perder quota. L'emozione era grande. La fretta di toccar presto terra lottava con la paura di toccarla male. So che « richiami l'apparecchio con manovra prematura, sicché presi sul terreno una buona « insaccata ». Non successe altro, per fortuna. Ce l'avevo fatta. Tirai il più profondo sospiro di tutta la mia carriera.

L'apparecchio finì la sua corsa regolarmente, in fondo alla pista. Il mio errore nella manovra d'atterraggio fu subito notato dal Generale Comandante che si trovava sul campo ad attenderci.

Nelle settimane che seguirono, effettuammo dei voli notturni d'allenamento con il siluro agganciato.

A Grottaglie restammo poco più di un mese. La nostra nuova sede era Rodi. Il campo di Grottaglie era troppo lontano dal teatro delle operazioni. Tanto è vero che, oltre all'impresa già descritta, non se ne ebbero altre.

Rodi, al contrario, era la base più avanzata del Mediterraneo orientale; e là il lavoro non ci sarebbe certo mancato. Situata com'era, con la Grecia e Creta da un lato, e la Palestina e l'Egitto non lontani, poteva dirsi confitta nel cuore della difesa britannica in quella zona. Non distante dall'isola passavano poi le rotte dei mercantili nemici che portavano i rifornimenti alle truppe inglesi che combattevano in Grecia e a Creta. Quella nostra base era temutissima. Circolava perfino una voce secondo la quale gli equipaggi dei mercantili si rifiutavano di partire, temendo il passaggio obbligato al largo dell'isola.

Il trasferimento avvenne nei primi giorni del marzo 1941. Nel corso del viaggio ci trovammo a dover affrontare quella che poi qualcuno di noi chiamò la « battaglia contro le nuvole ». Gli aerei erano al limite massimo del peso: i siluri agganciali, il materiale appartenente alla squadriglia caricato a bordo. Avevo portato naturalmente con me — ma pesava assai poco — la cagnetta maltese, che mostrava di aver freddo e paura forse presentando, come san fare gli animali, la burrasca che avremmo incontrata. La sistemai, avvolta in una coperta, in uno dei tubi-portabombe. Parve soddisfatta della sistemazione.

Completammo i rifornimenti, calcolando di aver bisogno di una autonomia di cinque ore circa e decollammo. Buscaglia procedeva in testa, affiancato dagli aerei di Greco e di Sacchetti, mentre io mantenni costantemente la posizione di fanalino di coda. Il tempo, che alla partenza prometteva una navigazione estremamente tranquilla, cominciò a guastarsi. Avevamo appena raggiunto l'Adriatico quando incontrammo i primi banchi di nuvole. Volavamo a quota quattromila. Contavamo di arrivare a Rodi in poche ore. Le nubi continuavano ad accompagnare il nostro viaggio e ci vietavano perfino di vedere il mare. Puntammo verso la Grecia.

Appena dopo Capo Matapan, trovammo il sereno. Durò molto poco. Facemmo appena a tempo a tirare un sospiro di sollievo che un banco gigantesco di nuvoloni neri come la pece ci si parò davanti. Dal livello del mare fino all'altezza di 700 metri, una immensa muraglia pareva aspettare di inghiottirci. Non v'era da scegliere. Non potevamo nemmeno alzarci di quota, data la scarsa manovrabilità dei nostri velivoli, appesantiti da un carico inconsueto. A confronto di quella minacciosa coltre, i nostri « S. 79 » sembravano moscerini. L'idea d'attraversare quella barriera non prevista mi sembrava tutt'altro che incoraggiante. Buscaglia, che raramente aveva delle perplessità, ci dette l'esempio. Senza mutare di un metro la sua rotta, sparì improvvisamente alla vista, inghiottito dal primo nuvolone di quella temibile coltre. Lo seguimmo nell'ordine. Il pericolo di una collisione, da non escludere data la mancanza di visibilità, mi indusse a tenermi alla larga dagli altri velivoli.

Le nubi mi inghiottirono improvvisamente, prima ancora di quanto mi aspettassi. Il rombo dei motori pareva attutito e distante; per quanto mi sforzassi, non vedevo a un metro dalla prua. Era un vapore pesante, da togliere il respiro, molto più denso di una normale nebbia. Continuavo a pilotare assolutamente alla cieca. Era la prima volta che affrontavo una navigazione di quel genere; ne ero disorientato e piuttosto a disagio. Soprattutto temevo di urtare contro uno degli apparecchi che mi precedevano.

La cosa andò per le lunghe. Le nuvole sempre più fitte non facevano sperare in nessun modo una schiarita. Le mie preoccupazioni si erano mutate in angoscia; quanti hanno pilotato un aereo in quelle condizioni non avendo un adeguato addestramento possono facilmente immaginare quale fosse il mio stato d'animo. Vi sono poche cose più difficili per un pilota non addestrato al volo strumentale del mantenere un velivolo in linea di volo senza vedere quello che lo circonda e, quello che più importa, senza avere nessun punto di riferimento. I miei pronostici non tardarono a rivelarsi fondati. D'improvviso mi accorsi che l'aereo

precipitava e che avevo perduto il controllo dei comandi. L'aria che fischiava all'interno, entrando dalle connessioni della fusoliera e dagli strumenti di bordo, non lasciava dubbi in proposito. Senza quel sibilo, avrei giurato che l'aereo stesse in posizione normale. Per alcuni minuti seguimmo a precipitare con velocità crescente mentre tutti i miei tentativi per riprendere il controllo dell'aereo si rivelarono inutili. D'un tratto uscimmo da quella opprimente muraglia e ci accorgemmo di trovarci sul mare, a non più di quattrocento metri d'altezza con l'aereo in picchiata e virata stretta. Mi resi conto immediatamente della situazione e non fu difficile « richiamare » l'apparecchio, rimettendolo in linea di volo. Mi parve di aver superato un difficilissimo esame.

La soddisfazione per lo scampato pericolo era evidente sul volto di tutti i miei compagni di equipaggio. L'apparecchio era caduto vertiginosamente; e con ogni probabilità era stata una fortuna trovare sotto di noi il mare. A terra, le nostre possibilità di uscir vivi da un salto del genere sarebbero state assai scarse. Sarebbe bastato trovare una qualunque altura per infrangerci contro un ostacolo che non avremmo mai potuto schivare. In lontananza, attraverso la foschia e la pioggia che cadeva incessante, si profilava una costa. La Grecia, forse? O un'isola dell'Arcipelago? Nessuno avrebbe potuto dirlo con certezza. A ogni buon conto, mi sembrò prudente mantenermi al largo. Il meno che mi potesse capitare era che su quella regione di cui ignoravo tutto vi fossero delle basi aeree inglesi; per me sarebbe stata cosa molto ardua l'affrontare un combattimento con un apparecchio difficilmente manovrabile, come era appunto quello da me pilotato. Presi a girare attorno a me stesso, tentando di trovare, con l'aiuto delle carte e degli strumenti di bordo, il punto esatto. Fatica inutile. Non riuscii che a fare delle ipotesi, non senza pensare al fatto che la benzina di cui disponevo non mi avrebbe consentito di tergiversare per molto tempo ancora.

Da queste considerazioni mi distolse l'improvvisa apparizione di un aereo, appena uscito dalle nubi. Pensai subito che si trattasse di un caccia inglese; mi preparai a un combattimento che prometteva un esito tutt'altro che felice. Come per tranquillizzarmi, un secondo velivolo, in quel preciso momento sbucato dalla pesantissima cortina di nuvole, apparve a brevissima distanza. Erano gli aerei della mia stessa squadriglia affidati rispettivamente al tenente Greco e al tenente Sacchetti. All'appello mancava Buscaglia. Mi augurai che, più abile e forse più fortunato, fosse riuscito a superare incolume quella pericolosa congiuntura e che avesse proseguito la sua rotta. Quella previsione doveva rivelarsi esatta.

Il tenente Sacchetti, che aveva a bordo l'osservatore tenente di vascello Pardini, prese il comando della formazione. Date le circostanze, gli parve che il partito migliore fosse quello di ritornare alla base. A Grottaglie, dove ci ritrovammo a conclusione di quel movimento viaggio, apprendemmo che il capitano Buscaglia aveva felicemente raggiunto Rodi. Convinto che le difficoltà incontrate ci avessero esposto a una misera fine, aveva telegrafato preoccupatissimo della nostra sorte. Lo rassicurammo con lo stesso mezzo annunciandogli il nostro arrivo per il giorno seguente.

— Stanco? — mi chiese il tenente Greco mentre mi accingevo ad andarmene a letto.

— Piuttosto — trovai la forza di rispondere. Ero letteralmente sfinito. In condizioni peggiori si trovava però « Spoletta » che uscì dal suo buco tremante ed ebbe bisogno di due o tre settimane per rimettersi dalle emozioni e dalla paura sofferta. Aveva avuto anche lei il suo « battesimo dell'aria ».

PRIME AZIONI DI SILURAMENTO

Quasi per compensarci della brutta avventura vissuta in quello sfortunato viaggio, un'alba splendente annunciò la nascita del nuovo giorno. Provvedemmo rapidamente a completare i nostri rifornimenti e, di buona ora, decollammo per la seconda volta dal campo di Grottaglie. Il cielo terso e il mare calmissimo che trovammo appena affacciatici sull'Adriatico ci accompagnarono per tutta la traversata.

La medaglia aveva naturalmente il suo rovescio. La visibilità perfetta e la luminosità di quel mattino ci avrebbe più facilmente esposti alla vista e al tiro della caccia inglese, pensammo. Prendemmo le misure del caso. Si rivelarono superflue; evidentemente il Dio degli aviatori ci era quel giorno propizio.

Sorvolammo senza incidenti le coste greche. All'orizzonte i monti di Creta ricordavano a chi avesse avuto voglia di mitologiche escursioni i fasti di antichissime celebrate civiltà. Fra le isole del Dodecanneso, alcuni ciuffi di verde e la forma allungata dell'isola di Rodi ci annunciarono la fine del nostro viaggio. Atterrammo sul campo di Gadurrà, nella parte meridionale dell'isola. Come non era difficile prevedere, Carlo Emanuele Buscaglia fu il primo a porgerci il benvenuto. Ci abbracciò lietissimo di averci di nuovo con lui, dopo i sinistri pronostici del giorno prima. Con la prontezza di decisioni che gli era caratteristica, diede i necessari ordini per la protezione degli apparecchi e la sistemazione degli equipaggi.

Nella strategia aeronavale dei nostri Stati Maggiori, Rodi aveva un posto di assoluto rilievo. La sua posizione avanzata nel Mediterraneo ne faceva una trincea di prima linea e la più importante base di partenza per le nostre azioni di guerra. Quando vi arrivammo noi, v'erano uno stormo da bombardamento e alcuni reparti da caccia. Alcune squadriglie da ricognizione marittima, formate da idrovolanti del tipo « Cant. 501 » e « 506 » si trovavano nella vicina isola di Lero. Un certo numero di reparti di fanteria, artiglieria e difesa antiarea assicuravano a terra la difesa di Rodi, Cacciatorpediniere, M.A.S. e sommergibili trovavano nel porto la loro base, mentre una sezione di soccorso aereo era pronta ad assicurare ai reparti che ne avessero bisogno un intervento d'emergenza.

Per il resto, Rodi non aveva niente da invidiare alle più moderne città d'Europa. Dal borgo semiselvaggio in cui viveva all'epoca della nostra occupazione, la popolazione locale s'era gradatamente trasferita nella nuovissima città che era sorta a Nord grazie all'operosità e all'ingegno degli italiani. Strade alberate e asfaltate, alberghi eleganti e attrezzati per tutte le necessità, giardini e ville accoglienti avevano fatto di Rodi un centro turistico di primaria importanza. All'interno una rete stradale efficiente e moderna facilitava le comunicazioni e rendeva la città accessibile da tutti i lati. Il verde cupo degli aranceti e le ricchissime riserve di caccia davano alla isola un aspetto esotico e un fascino al quale difficilmente si restava insensibili.

Ma a Gadurrà, aeroporto di guerra di recentissima costruzione, sarebbe stato difficile trovare qualcosa di interessante dal punto di vista turistico. Il clima non era dei più salubri e fra l'altro, il mancato completamento delle bonifiche a suo tempo iniziate rendevano attuale il pericolo della malaria. Solo ogni quindici giorni l'arrivo di una nave, adibita al trasporto della posta e dei rifornimenti, ci ricordava l'Italia e tutto quello che avevamo lasciato. Meno regolarmente giungevano anche degli aerei da trasporto. Ufficiali e soldati aspettavano con ansia questi arrivi. La distribuzione della corrispondenza era uno degli avvenimenti più notevoli della vita al campo che, per altri versi, scorreva piuttosto monotona.

Mi accorsi che in Patria i nostri sacrifici non erano ignorati. Ero stato nominato qualche volta dai bollettini di guerra e molti, dall'Italia, mi scrivevano per congratularsi o per esprimere il desiderio di conoscermi personalmente. Né mancavano le lettere di ammiratrici o presunte tali. Particolare conforto mi recarono le lettere delle alunne della quarta classe elementare di Orvieto, per l'occasione divenute mie madrine di guerra. Spesso restavamo soli con i nostri ricordi; erano occasioni di malinconia.

L'aeroporto di Gadurrà era stato riattivato da non molto; prima dell'inizio delle ostilità, Rodi aveva un solo aeroporto efficiente: quello di Marizza, nella parte Nord dell'isola. In seguito le nostre truppe ne riattivarono un terzo: Cattavia. Quanto a noi, pareva chiaro che il nostro destino dovesse identificarsi a tempo indeterminato con quello del campo di Gadurrà. Le infrastrutture e le strisce di atterraggio erano da considerarsi buone. Gli aerei erano disposti ai margini del campo, occultati da alberi d'olivo e protetti da spessi muri paraschegge. Nelle immediate adiacenze sorgevano le baracche destinate ad accogliere gli equipaggi, la mensa e l'immane circolo ufficiali. Non v'erano naturalmente le comodità, superflue a

dire il vero, di Grottaglie; ma il tutto era disposto razionalmente e in maniera da sopperire a tutte le necessità dei reparti e degli uomini che li componevano.

Gli alloggi degli ufficiali erano dislocati in una palazzina all'uopo requisita, distante qualche chilometro dal campo. Era, in un certo senso, un inconveniente, data la necessità di raggiungere quotidianamente a piedi la base aerea. Ma si trattava d'un inconveniente facile a superarsi. Qualche malumore provocava invece la totale assenza di « avieri di governo »: di quegli avieri, cioè, che essendo al riparo dalle responsabilità e dai rischi dei voli di guerra, abitualmente attendono alla manutenzione delle macchine e degli impianti. Agli equipaggi toccava portare gli aerei sul campo, agli equipaggi il compito di provvedere ai rifornimenti e alle pulizie e di curare la revisione dei motori. Come a dire che ci aspettava una doppia fatica.

Comandante del gruppo da bombardamento era il Maggiore Cannaviello, napoletano autentico. Giovane ancora, aveva conservato nella fisionomia le tracce delle sue audacie giovanili. Magro, tutti nervi e muscoli, era per converso dotato di un cuore generoso e aperto ai più nobili sentimenti. Per molti di noi fu più che un padre. Viveva con entusiasmo e passione gli sforzi e i sacrifici di tutti i suoi gregari e sapeva apprezzarne al momento buono sia le intenzioni che i risultati. Eccellente istruttore in tempo di pace, comandò in guerra i suoi reparti con indomabile audacia e perizia straordinaria. Era destinato a cadere nell'agosto del 1943, nel cielo del Canale di Sicilia, mentre muoveva all'attacco delle forze aeronavali da sbarco anglo-americane. Alla sua memoria fu concessa la medaglia d'argento con una motivazione degna d'essere ricordata ad esempio per le generazioni più giovani.

Gadurrà fu per diversi mesi la nostra base di guerra. Il generale Ulisse Longo, comandante dell'Aviazione dell'Egeo, ne descrisse così lapidariamente le principali caratteristiche: « Gadurrà, meta prediletta dei bombardieri inglesi, tropicale, zanzarifero d'estate, polare d'inverno, ma gloriosissimo ed ospitale in tutte le stagioni ». Ospitale o no, converrà dire che la maggior parte di noi vi si trovò abbastanza bene. Ci sistemammo rapidamente. Appena fuori del campo, all'ombra degli olivi, costruimmo una baracca adibita ad « ufficio » della Squadriglia. All'interno di essa ci radunavamo a conversare, ad elaborare i piani delle azioni di cui dovevamo essere protagonisti, talvolta a fumare una sigaretta lontano dai rumori e dalle preoccupazioni del campo. Un tavolo, un telefono. Un telefono che era la nostra speranza e il nostro incubo ad un tempo.

Attraverso quel microfono ci venivano infatti trasmessi gli ordini, le segnalazioni, le comunicazioni del Comando. Lo squillo di quel telefono eccitava oltre il previsto-tutti i presenti. La scena era sempre la stessa. Un ufficiale raccoglieva le comunicazioni trasmesse dalla voce lontana mentre gli altri, come lui interessati alle conclusioni di quel colloquio, aspettavano ansiosi. Nel silenzio di quei minuti ciascuno cercava di immaginare quale potesse essere la nuova missione che ci veniva assegnata. Risolto l'enigma, ci si riuniva tutti intorno al tavolo, si facevano rapidamente i necessari calcoli, si tracciavano le rotte da seguire. Era quella baracca il nostro piccolo Pentagono.

A ciascuna di quelle telefonate, il campo si trasformava. Gli ordini andavano dall'una all'altra baracca, gli ufficiali ai loro gregari; ordini secchi e rapidi. Gli equipaggi iniziavano senza indugio il rifornimento degli aerei, li trasferivano con prontezza dal loro abituale rifugio alla pista di decollo. Gli ufficiali indossavano con movimenti febbrili ed essenziali le tute di volo. Uscivano dalle baracche a testa bassa, portando con sé il casco e la cartella di volo. Si sforzavano di riordinare le idee in attesa di salire sugli aerei, di vincere quel senso di angoscia e di sgomento che teneva ciascuno di noi al momento di salire a bordo.

Poi, il decollo. Agganciatisi il salvagente e il paracadute, il pilota prendeva i comandi e si portava, rullando, al punto di partenza. Quelli che rimanevano a terra salutavano, agitando mani e berretti:

— In bocca al lupo!

Il rombo dei motori soverchiava rapidamente le loro voci. Il pilota era solo con la macchina e con l'imprevisto. Ogni orgasmo, ogni preoccupazione spariva a quel punto. Quando l'apparecchio spicca il suo volo verso il cielo, il pilota torna sempre a credere in se stesso. Per quello che mi ricordo delle mie personali esperienze, una calma olimpica si impadroniva di me nell'istante del decollo.

Purtroppo i primi mesi trascorsi a Rodi ci riservarono scarsissime emozioni. Ci sentivamo ormai pronti. Eravamo tutti convinti che era venuto ormai il tempo di dimostrare le capacità di cui facevamo credito a noi stessi. Buscaglia pareva addirittura divorato da una segreta angoscia. A volte, stanchi di aspettare le segnalazioni della ricognizione, partivamo di nostra iniziativa alla ricerca di navi inglesi. Ci spingevamo spesso fino a Creta; un giorno esplorammo l'Egeo zona per zona, sorvolammo le isole dell'arcipelago greco, ci spingemmo fino al Pireo. Atene sembrava una città appena dissepolta, l'Acropoli si stagliava netta su un paesaggio fiabesco. Tutto inutilmente. Il nemico pareva avere abbandonato per sempre i mari della Grecia.

Tornavamo alla base delusi e stanchi. Ognuno trasmetteva all'altro la propria inquietudine, la propria ansia di una vita nuova e diversa. A ricordarci che la guerra era tutt'altro che finita, provvedevano peraltro i bombardieri di Sua Maestà Britannica che avevano negli ultimi tempi notevolmente intensificate le loro visite. Quasi tutti i giorni il nostro campo era meta di quelle pericolose escursioni. I bombardamenti si alternavano ai mitragliamenti e agli spezzonamenti degli apparecchi d'assalto.

Me ne stavo, uno di quei giorni, sul campo, aiutando un motorista occupato a rivedere qualcosa nel motore del mio apparecchio. La giornata era delle più calme. D'un tratto avvertii un rómbo di motori proveniente dal mare. Aspettavamo in quel periodo degli « Stukas » tedeschi e non dubitai per un istante che si trattasse degli aerei alleati, neppure quando li vidi sopra la mia testa, in formazioni serrate. Solo un sibilo lacerante mi avvertì che qualcosa di imprevisto stava per accadere. Non ebbi il tempo di fare altre supposizioni. Una serie di esplosioni violentissime e sempre più vicine risolvettero ogni dubbio. Gli inglesi erano tornati a farci visita con i loro bombardieri.

Alzai gli occhi ed ebbi chiarissima l'impressione che le formazioni nemiche si trovassero proprio sulla mia testa. Fuggii di corsa. Spoletta, che si trovava a pochi metri di distanza da me, mi seguì uggliando. Mi gettai a terra nel fossato che delimitava il campo. Sulla proda la cagnetta continuava a tremare di paura e a mugolare. Vidi cadere un grappolo di bombe a pochi metri dalla nostra baracca. Sul campo la confusione era indescrivibile. Un aviare sdraiato bocconi vicino a me, mi afferrò un piede come per trovare una speranza al terrore che lo aveva invaso. Lo respinsi piuttosto duramente e ripresi a correre, traversando tutto l'oliveto fino alla rotabile che conduceva a Rodi. Le esplosioni aumentavano di numero e di intensità. Vicino alla rotabile v'era un canale di scolo per le acque piovane. Tentai inutilmente di penetrare in quel rifugio di fortuna. Non v'era più posto: un numero inverosimile di persone vi si pigiava, aspettando che gli inglesi si decidessero a « togliere il disturbo ». Tornai sulla strada, appena in tempo per vedere un borghese pedalare furiosamente su una sgangherata bicicletta sperando di allontanarsi in tempo da quell'inferno. Come Dio volle, il bombardamento finì.

Fra le baracche messe a soqqadro dall'escursione, incontrai uno dei miei colleghi, privo di scarpe e camicia. Era stato sorpreso dal bombardamento mentre si stava vestendo.

— E' andata ancora bene — fu il solo commento.

Le formazioni nemiche erano sparite all'orizzonte. Chiesi ansiosamente notizie degli uomini e degli aerei. V'erano stati alcuni morti e moltissimi feriti, purtroppo. Poco rilevanti, invece i danni. La mia squadriglia non era stata neppure toccata dall'offesa nemica.

La vita al campo di Gadurrà riprese a scorrere monotona e tranquilla. Per poco ancora. La prima azione di siluramento era ormai imminente. Fu il 2 aprile 1941.

L'ordine venne inatteso. Dopo tanti giorni di inutili speranze una specie di rassegnazione si era impadronita di noi. Ci consideravamo dei combattenti di seconda linea, dei territoriali o qualcosa del genere. Quasi non credevamo a noi stessi quando l'ordine di partenza ci fu trasmesso. Invece era proprio venuta la nostra ora.

La ricognizione marittima aveva segnalato un convoglio in navigazione da Alessandria d'Egitto in direzione di Atene. Il convoglio era scortato da numerosi cacciatorpediniere. Doveva essere la nostra preda. Partimmo alle 10,30 dalla base e puntammo a sud verso Alessandria. Componevano la nostra formazione solo quattro apparecchi. Il maggiore Cannaviello, che aveva il comando dell'azione, procedeva in testa, io in coda. Fra i nostri due aerei, quelli del tenente Barbani e del tenente Sacchetti, tutti in fila indiana. Una pattuglia di bombardieri, che navigava a quota più alta sulle nostre teste, avrebbe dovuto attaccare contemporaneamente a noi siluranti.

I nostri aerei avrebbero dovuto sfruttare al massimo la sorpresa, elemento essenziale del successo in questo tipo di guerra. Volavamo a quota bassissima; ci saremmo trovati sul nemico prima ancora d'essere avvistati. Al mio fianco, il sergente Casali, secondo pilota, pareva ansioso del combattimento ormai prossimo. Per quanto mi riguardava, mi sentivo sereno e tranquillo; ero, come si dice, « in forma ». Pilotavo scrutando attentamente il mare. Un ritardo di qualche secondo avrebbe potuto compromettere gravemente le nostre possibilità di successo. La visibilità era perfetta, le acque scintillavano alla luce del mattino. Era un segno del favore della Provvidenza.

La schiera dei mercantili inglesi si profilò ai nostri occhi improvvisamente. Le navi procedevano ordinate, sicure a uguale distanza l'una dall'altra, inconsapevoli della minaccia che stava per abbattersi su di loro. Fu un istante. Il primo a lanciarsi contro l'obiettivo fu il maggiore Cannaviello che sganciò il siluro a distanza ravvicinata e si allontanò velocemente prima ancora che la reazione delle navi di scorta si organizzasse. Barbani e Sacchetti partirono con la stessa decisione e la stessa fulmineità. La sorpresa era riuscita al di là delle previsioni più ottimistiche.

Toccava a me. In pochi secondi la situazione era divenuta estremamente pericolosa. Dall'alto i nostri bombardieri erano precipitati sul convoglio e avevano cominciato a loro volta l'azione. Le bombe cadevano tra le navi e noi alzando altissime colonne d'acqua. L'indugio di un istante avrebbe potuto essermi fatale: tra l'altro la contraerea non avrebbe perdonato con certezza la mia audacia. Mi abbassai fin quasi al pelo dell'acqua. L'entusiasmo mi portò fin sotto la nave che mi proponevo d'attaccare. Capii troppo tardi di essermi spinto troppo; gli alberi del mercantile mi sembravano ancora più vicini di quanto realmente fossero. Il siluro partì rapidissimo e preciso. A quella distanza era impossibile sbagliare. Nell'attimo successivo « richiamai » l'aereo che si impennò bruscamente, fino a scavalcare di un balzo la nave nemica e il fumo che la circondava mentre l'armiere scaricava la sua mitragliatrice sul ponte delle navi, docile, la macchina riprese quota al di là dell'obiettivo. I cacciatorpediniere avevano aperto simultaneamente il fuoco; mi accorsi in quel momento che una seconda fila di navi si allungava al di là della prima. L'oltrepassai proseguendo nella mia corsa verso la salvezza. Un cacciatorpediniere che navigava in testa al convoglio, virò di bordo con improvvisa risoluzione per « pescarmi » sotto la mira delle sue bocche da fuoco. Vedo ancora il mare ribollire bianco di spuma per la precipitosa virata.

Davanti alla prua del mio apparecchio una pioggia fittissima di proiettili traccianti solcava l'aria minacciando da vicino i motori. Ne uscii miracolosamente incolume. Procedendo a zig-zag, continuai la mia corsa fino a che il mare non mi diede conferma della ritrovata sicurezza. A bordo tutto in ordine; l'equipaggio se l'era cavata senza neanche una scalfittura, l'aereo era in condizioni eccellenti. Eravamo esultanti, avevamo superato vittoriosamente un durissimo collaudo. Mi sentivo fiero di me stesso e dei miei compagni di volo. Guardai in volto Casali. Era visibilmente commosso.

Rimaneva da risolvere il problema del rientro alla base. Isolati e privi di qualsiasi punto di riferimento, la cosa non pareva molto facile. Vagolai per qualche minuto sul mare, tentando di orientarmi in qualche modo. Provvidenziale, arrivò a trarmi d'impaccio un aereo che non tardai a riconoscere per un ricognitore italiano. Procedemmo di conserva e dopo due ore di volo eravamo alla base. Fummo festeggiati come mai in precedenza, applausi a scena aperta, si direbbe in gergo teatrale.

A sera, radio Cairo parlò diffusamente in uno dei suoi comunicati della nostra azione. Ascoltammo l'emittente nemica con tutta l'attenzione possibile: un annunciatore precisò che un aereo-silurante italiano era stato abbattuto dalla contraerea inglese. Parlavano evidentemente di me. Avendomi visto fuggire isolato, con un volo assolutamente privo di logica e di direzione, ne avevano tratto la convinzione che stessi per precipitare in mare. Si erano sbagliati. A proposito di questa azione l'Ammiragliato inglese ha denunciato l'affondamento del piroscafo « Homefield » di 5.325 tonn. e tre piroscafi colpiti.

L'OCCUPAZIONE DI CRETA

Nonostante i fieri propositi e le orgogliose certezze suscitate in me da quella prima azione di aerosiluramento, un nuovo periodo di inattività. Il clima di Rodi mi regalò la malaria. Rimasi a letto con febbre altissima per dieci giorni. Rifiutai comunque il ricovero in infermeria. Rimanendo nella mia camera potevo ricevere i miei colleghi e in definitiva, mi sentivo più libero. Durante quella forzata degenza, « Spoletta » mi fu fedelissima e affettuosa compagna. Potrà sembrare un'esagerazione; ma a me pareva che la presenza di quegli occhietti vivacissimi e neri mi aiutasse a guarire.

Lasciai il letto indebolito dalla febbre, ma come prima ansioso di ritornare al combattimento. Mi presentai al maggiore Cannaviello, che proprio in quei giorni aveva assunto il comando di tutti i reparti aerosiluranti e chiesi di poter volare alla prima occasione propizia. Il maggiore replicò piuttosto duramente.

— Sei pazzo? — mi disse. - Non vedi che non ti reggi in piedi?

Insistetti. Assicurai che mi sentivo perfettamente guarito e che non v'era ragione al mondo

che mi potesse trattenere dal riprendere la mia attività di sempre. Il Comandante fu irremovibile. All'occorrenza avrebbe mandato al mio posto il tenente Greco. Protestai, supplicai, discussi a lungo. Alla fine il maggiore Cannaviello, divertito più che annoiato dalla tenacia delle mie argomentazioni, mi permise di sorteggiare con Greco il conteso posto di combattimento. Vinsi io e non nascosi la soddisfazione che mi aveva dato l'esito di quel sorteggio. Quasi nessuno, del resto, si rendeva conto di scherzare in quelle occasioni su argomenti estremamente seri. Avevamo imparato a giocare con la morte.

Partimmo subito dopo per una ricognizione offensiva a Sud dell'isola di Creta. Volammo quattro ore, ma senza risultati che fossero degni di nota. Neppure l'ombra di una nave inglese e tantomeno di quei convogli che ci proponevamo di individuare e colpire. Il mare era assolutamente deserto. Dovemmo deciderci a rientrare alla base, piuttosto delusi. Sentii comunque che il volo mi aveva giovato e mi affrettai a dichiarare al comandante la mia intenzione di ripetere al più presto l'esperienza.

Qualche giorno più tardi accadde qualcosa che mi addolorò molto, più di quanto si possa immaginare. « Spoletta », la mascotte della nostra squadriglia, morì improvvisamente nel corso di un bombardamento aereo. L'incarico di accompagnare a mensa la bestiola era giornalmente disimpegnato dal tenente Greco che si divertiva immensamente nel vedersi trotterellare dietro quel curioso batuffolo d'ovatta. Durante una di quelle passeggiate, il Tenente fu sorpreso da una incursione nemica e fu costretto a trovar rifugio in un fossato. In quel trambusto, Spoletta si distaccò da lui. Qualche ora dopo fu trovata morta sul ciglio della strada. La cosa mi colpì profondamente. Ero ormai avvezzo al saluto festoso con il quale « Spoletta » mi

accoglieva al ritorno dalle azioni di guerra e non sapevo darmi ragione dell'accaduto. In realtà « Spoletta » rappresentava per me tutto un mondo di ricordi e d'affetti: la sua presenza al mio fianco mi faceva sentire meno la lontananza delle persone a me care e la gravità dei sacrifici affrontati.

La nostra vita di soldati era fatta di azioni fulminee e di attese interminabili. Ancora una volta mi disposi ad attendere l'occasione buona. Venne qualche giorno più tardi; ma, contrariamente a tutte le mie speranze, ne fui imprevedutamente escluso. Un convoglio navigante in direzione Ovest ci fu tempestivamente segnalato dalla ricognizione. La missione fu affidata a tre aerosiluranti e a tre bombardieri che partirono nel primissimo mattino. Assistemmo schierati ai margini del campo, al loro decollo e ne attendemmo con ansia crescente il ritorno. Sapevamo che il convoglio era fortemente scortato e che lo accompagnavano un numero più che notevole di aerei da caccia.

Le ore passarono lentamente. Alla fine il rombo di un motore interruppe quella estenuante attesa. Erano i nostri velivoli, non v'era possibilità di sbagliare. Abbandonammo le baracche e corremmo sul campo. Ci accorgemmo ben presto che la durissima legge della guerra aveva confermato i pronostici più pessimisti: due degli aerosiluranti mancavano all'appello. Dai superstiti apprendemmo che la caccia nemica, slanciata impetuosamente all'inseguimento, li aveva abbattuti. Anche gli aerei rientrati recavano a bordo tracce più che visibili di un combattimento che avevano evidentemente affrontato in condizioni di imparità assoluta. Si deploravano alcuni morti e numerosi feriti.

Mi fu ordinato di partire immediatamente all'inseguimento del convoglio. Con me si alzò in volo in qualità di gregario il tenente Fiumani. La navigazione fu delle più tranquille. Navigavamo da circa un'ora quando, a 30 metri dallo scoglio Camilloni, avvistammo uno dei nostri aerei abbattuti che lentamente affondava. L'equipaggio aveva abbandonato il relitto e imbarcato sul battellino di gomma, si sforzava di raggiungere lo scoglio. A bordo della leggerissima imbarcazione un uomo giaceva esanime: un morto che la pietà dei superstiti cercava di sottrarre al mare. Mi abbassai di quota e girai più volte intorno al battello per dare a quegli sfortunati commilitoni la speranza di una non improbabile salvezza. Agitai le mani fuori della carlinga fino ad avere la certezza che i naufraghi avevano raccolto il mio messaggio.

Ripresi la rotta verso occidente. Un'altra ora di volo, un'altra ora di febbrile ricerca. Finalmente scorgemmo una grossa nave dalla forma allungata, presumibilmente una petroliera. Decisi senza perplessità alcuna di tentarne l'affondamento. Disgraziatamente la posizione in cui mi trovavo risultava estremamente sfavorevole. Giudicai miglior partito quello di aggirare l'obiettivo in maniera da trovarmi con il sole alle spalle. Misi la prua al largo della petroliera e feci un giro così ampio da perderla di vista completamente. Me la ritrovai di fronte qualche minuto più tardi, in condizioni di luce addirittura ideali.

Studiaii per qualche istante le possibili direzioni di avvicinamento e, mentre l'aereo volava a circa 600 metri di quota, decisi di attaccare. Picchiai l'aeroplano verso il mare mentre inserivo il « più cento » (supplemento di potenza ai motori). L'apparecchio fendeva l'aria vibrando in ogni sua struttura; inchiodati ai loro rispettivi posti, i componenti dell'equipaggio vivevano ogni attimo della manovra, sentivano ogni impercettibile movimento della macchina, come mai sensibile ai comandi. a 60 metri dal pelo d'acqua e 100 metri di distanza, sganciai il siluro contro la nave nemica, chiarissima nel dispositivo di puntamento. Con la stessa velocità accostai verso la poppa della petroliera e virando al disopra di essa, portai l'apparecchio fuori dalla zona di tiro di una più che probabile reazione avversaria. La precauzione si rivelò superflua. Sorpreso dalla subitanità dell'azione, l'equipaggio inglese non fece neppure a tempo ad organizzare la difesa.

Un sorriso di sollievo. Il motorista e l'armiere, che s'erano arrampicati sulla torretta per seguire l'azione, avevano visto la nave spezzarsi in due, colpita a morte. Affondò rapidamente mentre una colonna d'acqua si levava altissima, quasi a salutare la nostra vittoria. La nave aveva il nome di « British Science » e stazzava 7.183 tonnellate.

I piloti che, provenendo dall'Italia per rifornirci di munizioni e di viveri, passavano di frequente su quel tratto di mare, riferirono in seguito, che nella zona dove la petroliera inglese era affondata fu ancora visibile per molti giorni una larga macchia di nafta galleggiante: segno inequivoco dell'esito vittorioso della nostra azione. Il tenente Fiumani, rientrato alla base con il siluro ancora agganciato sotto la sua fusoliera, spiegò che, data l'estrema precisione del mio lancio, aveva ritenuto opportuno riservare a miglior occasione l'utilizzazione dell'arma affidatagli. Ne dovette essere estraneo alla sua decisione il proposito di lasciare a me e al mio equipaggio il merito e gli onori della conseguita vittoria.

Il volo di ritorno si concluse felicemente. Alla base apprendemmo che l'equipaggio naufragato nei pressi dello scoglio Camilloni era stato tratto tempestivamente in salvo. La notizia completò il nostro trionfo, che non avremmo avuto l'animo di celebrare se la fatalità fosse stata avversa a quegli eroici naufraghi.

In Grecia, nel frattempo, l'offensiva tedesca aveva avvicinato all'epilogo la durissima guerra che i nostri soldati avevano combattuto nel corso di uno spietato inverno. L'occupazione delle truppe dell'Asse si era ormai estesa a quasi tutto il territorio ellenico. Nella euforia giustificata da quegli eventi, fu decisa l'occupazione di Creta. Alcune migliaia di paracadutisti della Wehrmacht erano già atterrati nella parte settentrionale dell'isola. Si decise che all'operazione avrebbe dovuto partecipare anche una divisione italiana, allora di stanza a Rodi.

Il compito di scortare i nostri mezzi da sbarco in navigazione verso Creta fu affidato a me e al capitano De Luise. Partimmo alle prime luci dell'alba del 28 maggio 1941; nelle acque del Dodecaneso raggiungemmo le imbarcazioni, già scortate da qualche torpediniera. Si trattava di un convoglio inerme e inconsistente; limitatissimo il loro tonnellaggio. Visti dall'alto, i nostri mezzi da sbarco sembravano una flottiglia impegnata in una qualsiasi regata o un gruppo di barche cariche di gitanti domenicali. La meno temibile delle navi da guerra nemiche ne avrebbe avuto certamente ragione con estrema facilità.

La navigazione fu tuttavia tranquillissima. Nelle prime ore del pomeriggio, quando i nostri mezzi da sbarco erano già nelle acque di Creta, invertimmo la rotta per tornare alla base. Ma il nostro compito non era finito. A Rodi apprendemmo che una divisione navale inglese composta da 3 incrociatori. e 6 CCTT era salpata da Alessandria alla volta di Creta per ostacolare lo sbarco alle nostre truppe. Gli ordini vennero immediati e precisi: ritardare la navigazione delle navi nemiche, in modo da impedire che arrivassero in tempo per compromettere l'esito della operazione di sbarco ancora in corso.

Alla testa di un gruppo da bombardamento, decollò immediatamente da Rodi il tenente colonnello Muti. Alle 18,20 partì la nostra pattuglia, comandata dal capitano De Luise e formata da me e dal tenente Greco. Obiettivo la squadra inglese già segnalata.

Contavamo di raggiungere il nemico verso l'imbrunire. Era necessario sfruttare al massimo l'elemento sorpresa e quella del crepuscolo pareva l'ora più adatta per il conseguimento dei nostri scopi. La divisione si offrì alla nostra vista esattamente alle 18,15. Prima che fosse necessario.

Volammo a lungo quasi sfiorando la distesa azzurra del mare. Seguivamo la preda da lontano, nell'attesa che la luce si facesse propizia. Le navi avversarie erano in quei momenti occupate a difendersi da un assalto di un gruppo di « Stukas ». Non avevo mai visto un fuoco di sbarramento di tale intensità. Appariva ai nostri occhi attoniti come un mostruoso spettacolo pirotecnico. Le pallottole traccianti di vario colore (verde, rosso, giallo, bianco) senza sosta si rincorrevano verso l'alto, formando una spessa cortina variopinta e abbagliante. Le loro luci diventavano più crude via via che il cielo col trascorrere del tempo, si faceva più scuro. Intravidi, nel fumo della battaglia, scene apocalittiche: Stukas precipitare in fiamme ed esplodere in mare; il cacciatorpediniere « Kashmir » da 1.850 tonnellate colpito in pieno incendiavasi e saltava in aria. Al mostruoso fuoco d'artificio si mescolò una pioggia di rottami.

Ma che faceva De Luise? Continuava a girare al largo, mentre la mia pazienza e la mia tensione erano giunte al limite. Ero ansioso di gettarmi all'attacco.

In quell'attesa era trascorsa ormai mezz'ora. Per un impulso irresistibile, senza alcun ordine del capopattuglia, a un tratto mi diressi deciso contro l'obiettivo. Davo così inizio all'azione.

Puntai su un incrociatore di grosso tonnellaggio. Sganciai a circa mille metri. Fuggii rapido appena partito il siluro: volevo mettermi subito fuori tiro. La nave fu vista sbandare paurosamente da un lato: era stata colpita. Era notte inoltrata ormai quando rimisi la prua in direzione di Gadurrà.

La squadra navale inglese era stata sbaragliata dall'improvviso attacco dei nostri S.M. 79 e degli Stukas, e di precedenti bombardamenti dei Cant. Z 1007 e S.M. 84. In disordine era fuggita in direzione di Alessandria passando vicino alla costa di Creta. Il giorno dopo il canale di Caso pullulava di rottami di ogni specie e di morti galleggianti sul mare. Gruppi di naufraghi erano disperatamente abbracciati a pezzi di legno e zattere di fortuna. I M.A.S. della base di Caso, che per tutto il giorno avanti erano rimasti in agguato pronti ad entrare anch'essi nella battaglia, si prodigarono nell'opera di soccorso.

Le navi nemiche passarono vicino a Creta con molto ritardo, quando già le truppe inglesi fuggivano sotto l'incalzare dell'avanzata tedesca ed italiana; sicché alcune delle loro cannonate finirono sui reparti britannici stessi, scambiati per nemici.

Da un rapporto ufficiale britannico risultò colpito da siluro aereo l'incrociatore pesante « Ajax » e da bombardamento affondati i cacciatorpediniere « Imperial » e « Hereward » da 1.400 tonnellate.

L'ARRIVO DELL'AMICO FAGGIONI

Il primo ciclo della nostra attività nell'Egeo poteva dirsi concluso. Ma non certo, con questo, le azioni d'aerosiluramento eran finite. Per quanto ci sembrasse d'aver fatto molto, tante e tante prove ci attendevano ancora. Nessuno ormai, tra noi, osava più parlare di « guerra lampo ». Questa espressione apparteneva all'infanzia del conflitto. Ora la fine delle ostilità era considerata molto di là da venire.

I primi di giugno venne annunciato l'arrivo di nuovi piloti.

— Chi c'è tra loro? — chiesi a Greco che mi dava la notizia.

— Il tenente Faggioni. Lo conosci?

— Faggioni, altroché! E' un mio caro e vecchio amico.

Giunse infatti a Rodi, col capitano Spezzaferri, il tenente Carlo Faggioni, che era stato mio compagno alla Scuola d'applicazione A. M. di Firenze. Ci facemmo l'un l'altro grandi feste. Era il più caro, il più schietto, il più cordiale degli uomini. Come pilota poi, lo stimavo il migliore tra i migliori. La sua risata aperta, fragorosa, da quel giorno riempì la nostra compagnia.

Nato a Massa, aveva i tratti rudi e forti della gente apuana. Proveniva da Aviano, dove sino a quel momento era stato come istruttore nella locale scuola di pilotaggio. Il suo arrivo fu movimentato. Giunse a Gadurrà — come ho detto - in compagnia del capitano Spezzaferri, ciascuno alla guida di un aereo. Avevano volato in formazione di pattuglia. Spezzaferri teneva la testa, Faggioni veniva subito dietro la sua ala. Vollerò atterrare mantenendosi in formazione, pur essendo entrambi coscienti del fatto che una tale manovra, dato il poco spazio disponibile sul campo, sarebbe stata difficile. Presero terra abbastanza bene. Sfortunata

volle però — certamente si trattò di pura sfortuna — che l'aereo di Faggioni correndo sul campo, « imbardasse » a destra e, a forte velocità, andasse a cozzare contro alcuni aerei da caccia allineati ai margini della striscia, danneggiandone tre.

Non si seppe mai a quali cause dovesse essere imputato l'incidente: forse a un guasto improvviso al freno o a una delle ruote. Disgraziatamente, a quell'atterraggio era presente Buscaglia, che montò su tutte le furie.

— Piloti del genere — gridava — nella mia squadriglia non ne voglio.

Il povero Faggioni era al colmo dell'avvilimento. Mi feci garante per lui presso Buscaglia.

— A quel che mi risulta — gli dissi — è il più bravo pilota che io conosca. Dagli modo di riabilitarsi.

Dopo qualche perplessità, Buscaglia si arrese alle mie sollecitazioni. E non ebbe certo a pentirsene.

Così Faggioni fu dei nostri.

L'isola di Rodi, com'è naturale e facilmente intuibile, era in quel periodo obbiettivo pressoché quotidiano dei bombardieri inglesi. Due notti su tre si scatenava, sul nostro campo l'inferno. Altre volte le bombe britanniche pigliavano di mira la città e il porto. Ci divagavamo allora - una volta tanto — a vedere di lontano lo spettacolo delle nostre difese antiaeree, che alzavano fantastiche scie luminose, dai colori vivaci, assurdi ghirigori festosi tracciati sulla lavagna nera della guerra.

Nostro rifugio preferito, durante tali incursioni, era una grotta che io avevo scoperto aprirsi in un campo e scendere tortuosamente a notevole profondità. Prossima alla villetta del nostro alloggio, era comodo e facile corrervi anche a bombardamento già iniziato. In quella grotta ci eravamo rifugiati anche quella notte, la terribile e triste notte del disastro che ora descriverò.

Eravamo dunque nel rifugio, a cercare di ripararci dalle esplosioni che via via udivamo (quali mai danni il bombardamento stava producendo nell'aeroporto?) quando a un tratto udimmo un boato più fragoroso. Non era certo, quella, l'esplosione di una bomba d'aereo. Ed ecco, un attimo dopo, seguire un secondo boato, poi un terzo, poi un quarto. Nella fioca luce del rifugio vidi i miei colleghi, accanto a me, impallidire. Quattro le esplosioni: tante quanti gli aerei che avevamo allineati sul campo, coi siluri già agganciati, pronti per l'azione dell'alba successiva. Quattro esplosioni così vicine, l'una all'altra da confondersi in

Uscimmo di corsa dalla grotta, mentre il bombardamento infuriava ancora. Ciò che avevamo paventato era, ahimé vero: la nostra squadriglia era distrutta. Dei quattro aerei non restava più nulla. Una bomba inglese ne aveva centrato uno, facendo scoppiare il siluro che recava agganciato. Per simpatia, gli altri tre siluri erano scoppiati anch'essi, distruggendo in un attimo i velivoli.

Buscaglia era disperato. Tra noi incominciò a diffondersi una specie assai pericolosa d'avvilimento. Giunse l'ordine di partire in volo tre equipaggi su un unico aereo — alla volta dell'Italia, dove avremmo preso in consegna tre aerei nuovi. Si trattava, in definitiva, di una breve licenza e tutti ne gioimmo.

Quell'impreveduto diversivo ci sconcertò. Ci scoprimmo, in vista di quella breve parentesi di pace, a odiare la guerra, il rischio, l'avventura, noi che del rischio e dell'avventura avevamo fatto la nostra insegna. E che la vittoria era diventata irraggiungibile, la battaglia s'era fatta più aspra; i nostri sacrifici, forse, inutili.

A Roma, la nostra speranza di trarre da quella missione qualche svago andò subito delusa. Da Rodi, il comando ci sollecitava perché accelerassimo le operazioni e rifacessimo al più presto ritorno nell'isola. Non si voleva lasciare sguarnito di aerosiluranti il fronte del Mediterraneo Orientale. Addio sognata licenza.

Dovemmo, da Roma, partire in fretta per Reggio Emilia; lì prendemmo in consegna tre aerei e subito ripartimmo alla volta di Rodi. Nessun altro nostro viaggio fu mai più amaro di quello. Càpita anche ai soldati più agguerriti di piegarsi, a un tratto, sotto il peso della stanchezza. Era il nostro caso. Per giunta, durante

quel viaggio, ci trovammo a costeggiare l'Adriatico: le belle spiagge — si era d'estate — brulicanti di gente e di ombrelloni.

— Eccoli, quelli che si divertono! — mi gridò Casali, indicando con un gesto l'arenile.

Ci colse allora una sorta di rabbia infantile. Certi contrasti tra gli ozi metropolitani e i rischi della prima linea sono più evidenti che mai all'occhio dell'aviatore, che ha modo e occasione di spostarsi in breve dalle sedi della spensieratezza e del divertimento a quelle della guerra. Volavamo già bassi: scendemmo ulteriormente. Ci piaceva spaventare i bagnanti col nostro passaggio. Gli aerei sfioravano quasi l'acqua, al punto che questa, mossa dal vento prodotto dalle eliche, si apriva sotto ogni aereo in una sorta di scia. Un giuoco pericoloso: sarebbe bastato un attimo di disattenzione da parte nostra per provocare un capottamento del velivolo.

Procedemmo così per qualche chilometro, ora alzandoci, ora abbassandoci. Navigavamo a nostro capriccio, come in un giuoco. Vidi a un tratto un cutter dalle bianche vele spiegate, che trascorrevva lento a due chilometri circa dalla costa. Si distinguevano a bordo due donne, in costume da bagno rosso e due uomini. La bella imbarcazione bordeggiava, lieve come un gabbiano; pareva il simbolo stesso della spensieratezza di cui avanti ho parlato. Fui preso dall'impulso improvviso di scendere a spaventare quella gente. E senza riflettere oltre, mi alzai di quota quanto occorreva per potermi quindi tuffare in picchiata. Nel richiamare a me l'apparecchio e rimmetterlo in linea, vidi l'imbarcazione capovolgersi. Non l'avevo urtata, ma la scia d'aria prodotta dalle eliche, investendo la vela, aveva causato il disastro.

— Si salvano a nuoto — mi gridò il motorista. Vidi infatti i quattro gitanti che, spaventatissimi, nuotavano a rapide bracciate verso la spiaggia. Sulle prime restai male: non avrei voluto giungere a tanto, fino cioè a provocare un naufragio. Poi, a bordo, qualcuno rise, e finimmo col ridere tutti dell'accaduto.

— Acqua in bocca mi raccomando — dissi poi a Casali.

— State tranquillo, tenente; acqua in bocca.

E tutto l'equipaggio tenne sempre, sull'episodio, la bocca chiusa. I comandi erano sempre molto severi nel punire certi atti d'indisciplina e peggio ancora, certi scherzi.

Atterrammo a Grottaglie per i rifornimenti, quindi ripartimmo per Rodi. Poco dopo eravamo a Gadurrà.

Buscaglia ci attendeva, impaziente di ricostituire la squadriglia. E fummo ben presto in condizione di riprendere la nostra normale attività. Ma era, quello, un periodo di stasi sui fronti del Mediterraneo Orientale, sicché fummo impegnati soltanto in qualche ricognizione col siluro, che non sortì peraltro alcun effetto. La flotta inglese non si vide mai. Anche le navi mercantili erano scomparse, essendo venuta meno, per il nemico, la necessità d'intensi rifornimenti. Quel po' di riposo non ci dispiacque.

Il 4 giugno 1941 un ricognitore del comando di Rodi ci segnalò la presenza di una nave da battaglia nel Porto di Famagosta, a Cipro. Partimmo: Buscaglia in testa, Faggioni ed io come gregari. L'ora — nel pomeriggio — non era troppo propizia per un'azione di sorpresa: la giornata era infatti limpida, il sole folgorante, la visibilità perfetta. Con facilità saremmo stati avvistati dalla caccia nemica, che a Cipro aveva alcune basi.

Ci buttammo verso la costa turca, senza però giungere a sorvolarla, quindi puntammo verso sud-ovest. Volavamo a quota quattromila. Ecco Cipro. Per giungere su Famagosta ci toccò attraversare tutta l'isola; ma neppure un caccia si levò ad incontrarci.

Vedemmo d'improvviso Famagosta, con le sue bianche case dall'architettura orientale. Eravamo ora a circa 100 metri di quota. Indisturbati en trammo nel porto, in cerca dell'unità che ci era stata segnalata.

— Nulla tenente — disse Casali.

Il porto era infatti deserto. Sempre seguendo Buscaglia, tornammo indietro, sulla strada, compiendo un giro più largo. Finalmente scoprimmo, ancorata a non molta distanza dalla costa, una nave. Non era però una nave da battaglia, ma un incrociatore ausiliario. Nei pressi era ancorata una torpediniera.

Buscaglia si gettò per primo sul bersaglio, sganciò a distanza minima, scavalcò, con una perfetta virata, l'incrociatore. Quindi fuggì in direzione di Famagosta.

A noi fu possibile fare altrettanto. La sorpresa, ormai, era stata bruciata dall'assalto di Buscaglia. Vidi l'aereo di Faggioni in picchiata a sua volta: fu accolto dal fuoco nutrito della torpediniera. Procedette impavido nell'azione; sganciò, quindi sulla scia di Buscaglia si allontanò.

Toccava a me, ebbi l'impressione di gettarmi più che contro la nave, in un torrente di pallottole: ci fischiavano attorno da ogni lato. Le mitragliere della torpediniera e dell'incrociatore avevano concentrato su di me il loro fuoco. Sganciammo, passammo, uscimmo da quell'inferno.

Cedetti i comandi a Casali e corsi in torretta, per osservare gli effetti dei lanci compiuti. L'obbiettivo era stato inequivocabilmente colpito, perché vidi una colonna d'acqua levarsi verso il cielo. Ora c'era da aspettarsi che la caccia nemica ci piombasse addosso.

Non capivo perché mai Buscaglia avesse scelto, per il ritorno, la rotta che attraversava di nuovo Famagosta, tuttavia lo seguì, perché questa era la regola: tenersi sempre serrati, per far massa nel caso di un attacco. Mi sembrava impossibile che nessun aereo nemico si levasse a sbarrarci la via del ritorno. Scambiai perfino per una formazione di caccia inglesi sette uccellacci neri che a un tratto ci passarono accanto. Confesso anzi che, essendomi visti sbucare a lato d'improvviso, mi spaventai non poco. Atterrammo all'aeroporto di Gadurrà con i tre apparecchi colpiti e un ferito a bordo.

Fu dopo questa azione che chiesi ed ottenni una licenza. Avevo in effetti i nervi malandati e un pò di riposo m'era indispensabile. Sarebbe banale dire che la vita dell'aereosiluratore è dura e che le azioni alle quali è chiamato a partecipare logorano.

Mi fu così dato l'incarico di portare a Roma un « S. 81 » che aveva bisogno di una revisione generale. Un viaggio malsicuro, dunque, ma sempre un viaggio verso casa. Il volo, comunque, fu tranquillo. Ad Atene atterrammo per gli indispensabili rifornimenti. Ostacolati poi dal maltempo, fummo costretti a restar lì due giorni. Ricordo l'aspetto desolato della città: la popolazione era affamata, le strade affollate di gente che mendicava un pezzo di pane ai soldati. Mi colpì il diverso atteggiamento che nei confronti dei civili avevano gli italiani da un lato e i tedeschi dall'altro. Questi mostravano quasi di ignorare il dramma di tanta gente. Gli italiani, invece, dividevano coi greci la loro scarsa razione di viveri. Non ero nello stato d'animo di poter giudicare quale fosse, tra i due, il miglior modo di comportarsi in guerra.

Il terzo giorno, finalmente, potemmo ripartire per Roma; e da Roma, assolti i doveri della mia missione corsi a Orvieto.

La mia licenza durò un mese e mezzo. Avevo infatti ottenuto una proroga. C'è cento volte, quando si è nella base avanzata e si trascorrono i giorni fra i rischi e le difficoltà d'ogni genere, di pensare con struggimento alla casa lontana. Viene poi il sospirato periodo di riposo, che si rivela sempre troppo breve. Tuttavia, neppure quando si è sempre compiuto il proprio dovere e non si ha nulla da rimproverarci, non si riesce mai a godere appieno della licenza: il pensiero torna più di una volta alla base lontana, ai compagni, ai rischi che in quello stesso momento essi stanno correndo. E ci si sente colpevoli di non si sa bene che cosa. Per questo, forse quando giunge il momento di ripartire per la guerra, si è meno tristi di quanto si temesse in cuor nostro pochi giorni avanti.

A Rodi, dove tornai verso la fine dell'agosto, trovai delle novità. Innanzitutto appresi che Buscaglia, durante la mia assenza, aveva proposto al Ministero il mio avanzamento per meriti di guerra. E la proposta era stata accolta. L'altra novità era indubbiamente assai meno lieta. Nonostante l'« acqua in bocca » di Casali e degli altri a Roma era scoppiata la « grana » del cutter di Rimini, da me rovesciato nel modo che ebbi a dire.

quattro naufraghi avevano reclamato presso le autorità: il Ministero, dopo una lunga serie di ricerche, era riuscito a individuare in me il colpevole. Fui chiamato a Rodi, a rapporto dal Generale Longo. Mi presentai a lui timoroso.

— Siete stato voi, Camicchi?

— Sissignore — risposi.

— E com'è andata?

Gli raccontai tutto, per filo e per segno; senza tacere neppure dello stato d'animo in cui ero durante quel viaggio e del vago risentimento che mi aveva spinto a quel gesto. Del resto si era trattato, nelle intenzioni almeno, soltanto di uno scherzo. Mi aspettavo gli arresti.

— Tutto qui?

— Tutto qui, signor Generale.

- Andate pure — mi disse stringendomi la mano.

E dell'episodio non si parlo più. La guerra aerea nel Mediterraneo valeva bene una burla nell'Adriatico.

Nella squadriglia trovai dei cambiamenti: Greco e Sacchetti erano stati trasferiti in Italia. A occupare il loro posto erano giunti altri ufficiali: il Tenente Graziani, il tenente Rovelli, il tenente Cippelletti, il sottotenente Forzinetti. Quando Buscaglia lasciò la base per una breve licenza in Italia, Graziani assunse il comando della squadriglia, essendo l'ufficiale più anziano.

Egli era uscito dai corsi regolari dell'accademia. In Africa Orientale aveva fatto parte di un gruppo da bombardamento ed era rimasto ferito nel corso di una azione. Volontario nella specialità degli aereosiluranti, aveva subito dato sicura prova delle proprie capacità.

Anche gli altri ufficiali giunti a Rodi durante la mia assenza erano elementi di grande valore. Tutti volontari, meritarono per il loro comportamento le più alte decorazioni al valor militare. Due di essi, il tenente Rovelli e il sottotenente Forzinetti, dovevano poi morire in battaglia.

Rovelli divideva con me l'alloggio, sicché ebbi modo di conoscerlo a fondo. Era una natura singolare, romantica, tutta slanci generosi, tutta passione. La sera, prima di addormentarci, parlavamo spesso tra noi. Sono quelle, per i soldati le ore delle grandi confidenze. Rovelli aveva una ragazza, che amava — per così dire — alla maniera "dolce stil nuovo" idealizzandola.

- Le ho promesso partendo — mi diceva - di farle leggere il mio nome sui bollettini di guerra.

Era evidente che si sarebbe fatto in: quattro per mantenere, se non altro quell'impegno. Ma del medesimo amore, forse, egli amava la patria:

M'informai di Faggioni. Come andavano i suoi rapporti con Buscaglia, dopo il noto incidente capitatogli al primo atterraggio?

— Chi? Faggioni? Buscaglia ne è entusiasta. Dice che non potrebbe fare a meno di lui.

AMICI CHE SCOMPAIONO

Con la caduta della Grecia e dell'isola di Creta il raggio delle nostre azioni si era allargato spostandosi verso sud. Le navi inglesi non avevano più motivo di portare le loro rotte sulle acque dell'isola di Rodi. Per scovarle, bisognava ora spingersi fino verso Alessandria e lungo la costa africana. La nostra guerra, in definitiva, si faceva più difficile.

La caccia nemica era sempre all'erta. Ma il più delle volte noi riuscivamo a farla in barba alla sua vigile sorveglianza. Avevamo mimetizzato i nostri aeroplani tenendo conto delle particolari condizioni in cui erano chiamati ad operare: le nuove tinte imitavano colori del mare. Zigzagando a bassissima quota, riuscivamo così a non farci scorgere. I nostri voli pelo dell'acqua duravano a volte centinaia di chilometri: la caccia nemica non ci disturbava. Comportandoci a quel modo evitavamo, inoltre, che il radar c'intercettasse. Fu con questi accorgimenti che riuscimmo a condurre a buon esito molte azioni senza riportare da parte nostra danni di rilievo.

L'occasione per una bella azione nelle acque di Alessandria d'Egitto venne il 13 ottobre 1941. E' un fatto che certe date s'incidano nella nostra mente e non si dimenticano più. Era stata avvistata una squadra navale inglese: due corazzate, tre incrociatori, dieci cacciatorpediniere. Una grossa preda, come davvero non capitava tutti i giorni d'avere sotto tiro delle nostre armi. Partirono all'assalto tre aerosiluranti: quello di Faggioni, quello di Graziani e il mio.

Oltre due ore durò il volo di avvicinamento. Potevamo ormai considerarci dei veterani e le prime fasi dell'azione non c'impressionavano più.

Raggiungemmo, finalmente, l'obbiettivo: a quindici miglia a nord-ovest di Alessandria. Ecco le navi, le due grandi navi da battaglia al centro, 3 incrociatori attorno, e 10 CC.TT. Questi spettacoli entusiasmano sempre: è la gioia, antica come il mondo, del cacciatore che avvista la preda, la fiera, con la quale cimentarsi per affermare la propria superiorità.

Volavamo, come sempre, sul pelo dell'acqua. Uno alla volta, senza tergiversazioni di sorta, ci buttammo all'attacco. L'aereo di Graziani fu il primo a lanciarsi, e sfruttò la sorpresa. Lo vidi avanzare, avanzare ancora, sganciare, scavalcare poi - come per la più temeraria delle sfide — l'intera fila delle navi nemiche.

— Tocca a noi — dissi al secondo.

Tutta la reazione antiaerea degli inglesi, che la fulminea azione di Graziani aveva per un attimo sconcertata, si voltò compatta contro di noi. Per accostarsi a quell'inferno di fuoco e conservare in siffatti frangenti la limpida calma necessaria a chi voglia con esattezza colpire il bersaglio, l'uomo riesce prodigiosamente a trovare in sé una determinazione che ha del sovrumano. Avanzai, sganciai, passai. Una gragnuola di colpi c'investì. Ebbi a un tratto la sensazione che l'aereo fosse stato letteralmente falciato. Eppure, nessuno di noi restò ferito. La fusoliera soltanto mostrava una lunga serie di fori. La fortuna, nella guerra aerea, gioca con i centimetri; spesso addirittura con i millimetri. Avevamo sorvolato, a non più di trenta metri, il ponte della "Queen Elizabeth". A giudicarla a posteriore questa ci parve temeraria, se non proprio impossibile. Ebbene: lì, a sangue caldo, s'era compiuta invece la cosa più naturale e fattibile del mondo.

— Colpita?

— Colpita.

Sapevamo ben distinguere, pur in quel pandemonio di colpi, lo schianto del nostro siluro. Terribile eppure caro fragore, premio al nostro ardimento.

— E' la "Queen Elizabeth". L'abbiamo colpita: sbanda!

Alla base ne avemmo parziale conferma: avevamo colpito una nave da battaglia del tipo "Queen Elizabeth" e un'altra, del tipo "Bahram". La fortuna aveva assecondato la nostra audacia.

Il comando tedesco — ed era per noi un riconoscimento. ambitissimo — ebbe per la nostra azione espressioni di vivo compiacimento. Risultati del genere non si ottenevano certo tutti i giorni. Ancor più graditi ci furono i rallegramenti del Governatore di Rodi. Ci convocò al palazzo e volle che gli descrivessimo nei minuti particolari la impresa compiuta. Fu lui che ci propose poi per la medaglia d'argento al valor militare.

La ricompensa ci fu solennemente consegnata, poco dopo, nella piazza grande di Rodi, piena di sole. Ancora oggi quel nastrino azzurro ha il potere di riportarmi dinnanzi agli occhi le immagini luminose dell'Egeo e la festa di quel giorno lontano, gli squilli della tromba, le parole del Governatore, la mia grande commozione.

Una chiara mattina, una di quelle stupende mattine che s'incontrano, appunto, su quei mitici mari, Graziani ed io fummo comandati per una ricognizione offensiva a grande raggio. Spesso queste erano le avventure più belle: ci capitava a volte la felicissima sorte di scoprire da noi la preda, di colpirla, di affondarla, tutto nel giro di poche ore. Anche in quella occasione la fortuna parve volerci favorire. Dopo tre ore di volo ecco laggiù, all'orizzonte, una grande nave, un trasporto — a occhio e croce — da diecimila tonnellate. Preda facilissima: non un solo mezzo di scorta. Andavamo, insomma, a colpo sicuro.

Mi misi in posizione favorevole per attaccare. Mi gettai a tutto gas contro la nave, aggiustai il traguardo di puntamento e tolsi la sicura per lo sgancio. Nulla! Forse non ci avevano avvistati.

Ero già sul bersaglio stavo per sganciare, quando ad un tratto mi si parò dinanzi agli occhi, grande sulla fiancata bianca del bastimento, il disegno d'una croce verde. Un attimo di ritardo e avrei silurato una nave ospedale. Mi ripresi a tempo. Feci due giri a bassa quota sopra la mia inutile preda, notai il ponte semideserto, e, tutt'attorno, una serie d'imbarcazioni di salvataggio. Qualcuno, sul ponte, agitò una mano verso di noi. E mi parve un gesto implorante e amichevole, un gesto di pace.

Ci allontanammo, tuttavia, in fretta. Spesso era capitato che una nave ospedale segnalasse via radio alla caccia amica la presenza di aerei avversari. Incontrare una nave ospedale era dunque in certi casi, oltreché inutile, anche pericoloso. Quel giorno non ci accadde nulla: dopo altri quindici minuti di ricognizione tornammo indisturbati alla base.

Mi capitò in seguito — la notizia che la nave ospedale "Po" era stata attaccata da aerei siluranti nemici nel porto di Valona e affondata e l'altra, relativa al bombardamento della nave ospedale "California" — di pensare all'episodio toccato a Graziani e a me. Le nostre squadriglie, a quel che mi risulta, non si macchiarono mai di simili infamie.

A questo punto mi corre l'obbligo di descrivere — come ho fatto per tutte le altre, felici - l'azione più sfortunata della mia carriera. Il 14 dicembre del 1941 i sei apparecchi di stanza a Gadurrà riceverono l'ordine di dividersi: tre di essi avrebbero dovuto raggiungere la base di El Gazala in Africa Settentrionale. Gli altri sarebbero rimasti al campo. A partire alla volta dell'aeroporto africano furono gli aerei di Buscaglia, di Faggioni e di Forzinetti. Rimasero con me a Gadurrà il tenente Rovelli e il tenente Cippelletti, Graziani in quei giorni, si trovava in licenza. Il comando degli aerei rimasti toccò dunque a me, come ufficiale più anziano. Era la prima volta che mi toccava un incarico di tanta responsabilità. Lo accettai con orgoglio.

Nel frattempo, sul mare, si andava creando la circostanza che avrebbe richiamato il nostro intervento. Un convoglio di eccezionale importanza - trasportava, nientemeno, due divisioni corazzate tedesche — era

partito dalle coste italiane alla volta dell'Africa. Incontro a tanta preda il comando inglese avevo mosso, dalla base di Alessandria, una intera squadra navale.

Contro la flotta inglese, Buscaglia e compagni da El Gazala e noi da Gadurrà avremmo dovuto condurre un'azione combinata. Da Taranto; intanto, s'era mossa una nostra squadra navale: ` Era in vista una grossa battaglia.

E ricevetti l'ordine di partire, con gli altri due apparecchi al seguito. Il Generale Longo, da Rodi, mi aveva telefonato dandomi ragguagli sulla situazione: la squadra inglese si componeva di dodici unità: una nave da battaglia, la « Valiant », quattro incrociatori pesanti tipo « London », sette cacciatorpediniere. Un complesso, di forze, dunque, superiore a quello della squadra italiana che aveva preso il mare. Nostro compito preciso era di ridurre le navi inglesi in condizioni di inferiorità. Il Generale Longo venne poi al campo, al momento del nostro decollo, per rinnovarmi a viva voce le raccomandazioni di badare, soprattutto, a colpire la « Valiant ». Toglierla di mezzo ad ogni costo, questa era la consegna.

Per la prima volta — come ho detto — avevo compiti di comandante la formazione. Non fu facile, alla partenza, aver testa per ogni cosa: preparare gli equipaggi, ordinare i rifornimenti, apprestare i siluri, ispezionare gli apparecchi, fare i calcoli per rintracciare il nemico in base alle segnalazioni in nostro possesso.

Cozzai subito contro non poche difficoltà. Mancava tra l'altro un secondo pilota per l'aereo del tenente Cippelletti. Buscaglia, partendo, s'era portato con sé gli elementi migliori. La squadriglia, del resto aveva sempre scarseggiato di uomini.

Cippelletti era un ufficiale di complemento, audace ma indubbiamente a corto di esperienza: era alla sua prima azione di siluramento. Per stabilire a bordo del suo aereo un certo equilibrio, gli cedetti il mio secondo pilota, il sergente Casali. Quanto a me, sentivo di poter fare da solo. Le responsabilità affidatemi centuplicavano le mie energie. Ma il colonnello Muti, venuto a conoscenza della mia situazione, radunò in fretta i suoi sottufficiali e chiese se qualcuno di loro fosse disposto a partecipare all'azione. Un sergente, giovanissimo, uscì dalle file.

— Hai pratica di siluri? — gli chiesi. — No, non ne so nulla.

Ma non avevo altra scelta. Lo indirizai da un maresciallo anziano, che in tutta fretta avrebbe dato le più urgenti istruzioni.

Partimmo, le condizioni meteorologiche erano cattive. Il decollo fu difficile, essendo la striscia invasa dal fango. Considerai — con una punta di superstizione — che le cose si mettevano male fin dal principio. Come Dio volle riuscimmo a prender quota e procedemmo sul mare in formazione ad ala.

Si era in dicembre: banchi di nubi e piovvaschi rendevano la visibilità difficilissima. Incominciai a preoccuparmi. Grande era infatti la posta in giuoco; un combattente di terra, un ufficiale del mio grado, non si sarebbe mai trovato in una situazione di tanta responsabilità: colpire la « Valiant », questa era - come ho detto — la consegna.

Avevo dato ordine di mantenere la formazione il più possibile serrata e al momento opportuno, di effettuare il lancio « a fascio », ossia; tutti i siluri insieme contro l'obiettivo. Avremmo ; in tal modo, triplicato le probabilità di riuscire, nel nostro intento.

Volammo a lungo — due ore e mezzo circa — in direzione sud-ovest.

— Ecco la squadra!

Finalmente avevamo avvistato il nemico. Ci si presentò di fronte, all'improvviso, con le unità naviganti — come di consueto — in fila indiana e la grande nave da battaglia al centro. C'era qualcosa di terribilmente minaccioso, di possente in quell'ordine esatto, in quella disposizione geometrica. Al largo della formazione, nel cielo, l'aereo di scorta volteggiava, almeno così mi parve di vedere.

Strinsi i comandi, con i nervi a un tratto tesi. L'ansia l'avvertivo fin nella gola, fatta arsa e nelle vene dove il sangue batteva forte. I gregari mi seguivano, le ali serrate alle ali: eravamo un'unica macchina, un'unica arma.

Dovevamo buttarci all'attacco prevedendo la azione della caccia nemica. Ma, appressandomi ancora, capii che l'aereo che volteggiava al largo delle navi era italiano: date le cattive condizioni meteorologiche era stato comandato a servirci da radiofaro. La sua presenza si risolse invece in un danno perché aveva segnalato involontariamente alle navi nemiche il nostro arrivo e impedito così la sorpresa.

Infatti le navi inglesi, sul chi vive, ebbero modo di avvistarci da lontano e di presentarsi a noi di prua.

Puntammo in direzione sud: avremmo pazientemente cercato una migliore occasione per il lancio. Ci allontanammo fino a perdere di vista il nemico: solo dopo mezz'ora tornammo ad averlo nel raggio d'avvistamento. La squadra si era messa del frattempo, in formazione di difesa, disponendosi a rosa: al centro la nave da battaglia, quindi un cerchio d'incrociatori, quindi ancora, all'esterno, il cerchio più grande formato dai cacciatorpediniere. I grossi calibri e le mitragliere avevano già iniziato a vomitare addosso a noi fuoco e fiamme.

Era impossibile superare, a bassa quota, un così fitto sbarramento. La « Valiant », il nostro bersaglio, era troppo ben difesa. Saremmo certamente caduti prima di raggiungerla. Uscimmo dal fuoco di sbarramento, rinunciando una seconda volta all'attacco. Avremmo cercato una terza occasione. Queste erano, in definitiva, le regole della nostra guerra. Osare, rischiare, ricominciare.

Dovevo riuscire ad ogni costo. Prendemmo di nuovo il largo verso est: questa volta il nostro giro fu più breve. Dopo venti minuti eravamo di ritorno. Ebbi una lieta sorpresa: da 10.000 metri di distanza vidi che la rosa delle navi nemiche si era aperta da un lato. La « Valiant », con un fianco scoperto, era nella giusta posizione per ricevere i nostri siluri.

Una grande trepidazione mi assalì.

— Togli la sicura! - ordinai al mio improvvisato secondo. Lo vidi, per un attimo, eseguire impacciato il comando.

E mi buttai in picchiata.

Era come buttarsi nella bocca dell'inferno: dalle navi sparavano fitto su di noi, il nostro era qualcosa come un tuffo in un incendio, i colpi esplodevano a decine tutt'attorno, facendo sobbalzare l'aereo. Sembra impossibile che degli uomini possano, in circostanze simili, affermare ancora la propria volontà, compiere la realizzazione di un disegno. Ebbene, noi puntammo nonostante tutto sull'obiettivo. Quando fummo alla giusta distanza, gridai al secondo:

— Sgancia!

Quindi mi raggomitolai sui comandi, ad altro più non pensando che a cercare scampo, ad allontanarmi il più presto possibile da quel luogo.

Per alcuni secondi dinanzi ai miei occhi continuarono ad accendersi, coi loro colori abbaglianti, le rose delle esplosioni. Eravamo letteralmente immersi in una nube di fumo, di cui avvertivamo nelle narici e in gola il sentore acre. Via a tutta forza, per uscire da quella stretta mortale.

— L'abbiamo colpita! — venne a dirmi il motorista, con voce che mi sembrò fatta inumana dai minuti di terrore trascorsi. Guardai: vidi che dalla nave si levavano grosse fumate. Lasciai i comandi al secondo, corsi in torretta per vedere meglio. Mi pareva che non dovessero esserci più dubbi.

— Sembra che stia bruciando — dissi, riprendendo il mio posto di pilotaggio.

Le mani, le gambe, la voce mi tremavano. Mi sentivo, per la reazione nervosa, come ubriaco. Avevamo dunque vinto la nostra battaglia? Avevo fretta di tornare al campo.

— Bussola a trenta gradi! — ordino al secondo.

Guarda lo strumento, guarda me, dice sgomento:

— La bussola non funziona.

Chiamo il radiotelegrafista. Non risponde.

— Guardi che gli è successo — dico al secondo.

Tento di ripetere al radiotelegrafista il mio ordine, che è quello di mettersi in contatto con Rodi.

— Non ce la fa, è in preda a uno choc nervoso, non ragiona più.

Incomincio a innervosirmi. Proprio ora che tutto sembra fatto, ecco una serie di contrarietà. Ma l'ultima scoperta è la più grave, la più sconcertante, la più impreveduta, la più dolorosa di tutte:

— Signor tenente, i siluri... — viene a dirmi l'armiere, con la faccia più lugubre del mondo. E s'interrompe come chi non ha il coraggio di dire il resto.

— I siluri che cosa? — gli chiedo urlando. E il tremendo sospetto mi balena improvviso nella mente.

— I siluri non sono stati sganciati.

E' vero. I siluri sono ancora saldamente agganciati sotto la pancia degli aerei. Siamo andati all'assalto una volta, due, tre volte nell'inferno del cannoneggiamento nemico, pur di giungere sopra la tolda della grande nave; finalmente abbiamo preso di mira il bersaglio, abbiamo puntato su di lui osando tutto, soffrendo fino allo spasimo ed ecco: ora si scopre che tutto è stato vano. I siluri non sono stati sganciati.

Il mio secondo è pallidissimo. L'errore è stato suo: non ha saputo togliere la sicura. E le fumate che abbiamo visto levarsi dalla nave? Nulla: semplici cortine nebbiogene. La mia mortificazione è al colmo. E' la più grossa beffa che mi sia mai toccata.

Eravamo ormai sulla rotta di Gadurrà e non c'era altro da fare che tornare alla base. Tuttavia avrei voluto che il momento dell'atterraggio non giungesse mai. L'attacco era fallito, la mia prima uscita in veste di capo pattuglia s'era risolta in un fiasco clamoroso.

Al Generale Longo feci poi un lungo rapporto. Sulle prime cercai di scusare il mio inesperto secondo. Ma il Generale, già al corrente di tutta la faccenda, volle che gli dicessi la verità. E' ciò che feci, senza omettere nulla, come per sfogare finalmente tutto il mio grave disappunto; mostrai al generale le fotografie dell'azione, a riprova dell'esattezza del mio racconto. Per tre volte eravamo andati all'attacco; la terza volta il bersaglio, a portata dei nostri siluri, ci era sfuggito per quell'incredibile, banalissimo errore.

Buscaglia, con i suoi gregari, aveva attaccato la formazione da sud. L'azione combinata, in definitiva, poté considerarsi riuscita: il nemico era stato costretto a ripiegare verso la base di Alessandria e il convoglio con le truppe tedesche era arrivato a destinazione illeso.

A noi non restava che contare le nostre perdite, ed erano gravi. Un aereo della pattuglia di Buscaglia non aveva fatto ritorno: cinque caduti, tra cui l'eroico Forzinetti. L'avevano visto lanciarsi con impeto sulla

formazione nemica. Investito da una cannonata. L'aereo era precipitato in fiamme, inabissandosi. Alla memoria di Forzinetti fu concessa la Medaglia d'Oro.

Undici giorni dopo, il 28 dicembre, cadde anche Rovelli, l'aquilotto romantico, il mio grande, caro amico, il cavaliere del cielo che sognava allori e trofei, di cui far dono alla sua donna. Erano partiti in volo, quella mattina, i « quattro sparvieri »: Buscaglia, Cippelletti, Rovelli ed io. L'obbiettivo era una squadra navale nemica avvistata al largo della Marmarica. La vedemmo sbucare all'improvviso, tra i piovvaschi. Nel cielo, sei « Curtis » e un « Blenheim » le facevano la guardia. Buscaglia — come di regola — si lanciò sul bersaglio per primo, mentre la caccia si portava in quota per attaccarci.

Quindici minuti durò il duello con gli aerei avversari. ci difendemmo come leoni; due « Curtis » precipitarono in fiamme. Dopodiché puntammo sulle navi, scendendo repentinamente giù, in picchiata.

Ordine di sgancio. Tre siluri partirono e tre siluri esplosero. Uno nella prua di un incrociatore, gli altri sul fianco di un grosso piroscalo. Un siluro solo non venne sganciato: quello di Rovelli. Il suo aereo era stato colpito, la sua vita era stata falciata da una raffica di mitraglia. Vedemmo il velivolo che cadeva in fiamme e che; prima di inabissarsi, levava verso il cielo una lingua di fuoco più alta.

Riprendemmo la via del ritorno, gli aerei sfiorati dalle pallottole, i cuori affranti dal nuovo lutto. Altri cinque compagni erano scomparsi per sempre. Per me la pena fu più grande che mai: dormii solo, quella sera, nel mio alloggio. Accanto al mio, il letto intatto di Rovelli. Pensai alla sua ragazza, che egli amava come amava la patria. Pensai che la guerra era, in certi casi, indicibilmente spietata.

Il cinque febbraio trillò di nuovo, per noi, quel telefono che ci convocava all'appuntamento con la morte o con la vittoria. Raccolse il messaggio Graziani.

— Che c'è? — gli chiesi. Per quanto le azioni si ripetessero assai spesso, ogni nuova impresa suscitava sempre ansie ed entusiasmi nuovi.

— Un convoglio al largo di Tobruk. Ha una forte scorta.

Sulla carta, in base alle segnalazioni, situammo il convoglio. Quante volte, su quel tavolo, con quel rapportatore, quel compasso e quella matita, già avevamo già fatto calcoli del genere! Tanti segni, altrettanti combattimenti. Eccone un altro, un punto sul mare: là è il nemico.

— Partiamo — disse Graziani. Pochi minuti dopo, le eliche già frullavano. Via di nuovo, verso il mare, alla ricerca di quest'altre navi, come già di tante altre. Chi non conosce ormai, di questa guerra, tutte le malizie? Di certo le navi, ora, avranno cambiato rotta; perché hanno visto il ricognitore e si aspettano il nostro arrivo. E noi dovremmo andarle a cercare su e giù per il mare. Loro a sperare di farla franca; noi, tenaci, a volare su e giù, fino a scovarle.

Anche quella volta il nemico fu scovato. Vedemmo il convoglio disegnarsi a un tratto sul mare infinito: erano le 16,55; bei piroscali, certo carichi di prezioso materiale; una grossa preda. Ci abbassammo fin sul centro della formazione, puntammo sui nostri bersagli. I cacciatorpediniere di scorta c'investirono con tutto il fuoco delle loro armi. E noi ancora, come tante altre volte, a capofitto in quel fuoco. Quella era la nostra guerra. Sganciare il mio siluro. Una raffica di mitraglia investì in pieno l'aereo di Graziani: alcuni feriti e un morto, il fotografo. Solo Graziani restò illeso. E, caparbio, nel suo ardimento, rimise in linea il velivolo, lo riportò sanguinante — è il caso di dir così, — sul bersaglio. Ma era troppo tardi, ormai: le navi di scorta s'erano strette attorno ai piroscali, issando possente nel cielo il loro sbarramento di fuoco. Non si passava più. Graziani, che già aveva iniziato la picchiata, stentò a risollevarsi dalle onde. Ci riuscì alfine: riprese quota e insieme mettemmo la prua sulla via del ritorno. I risultati? Un piroscalo nemico da 7.000 tonnellate, bruciava sul mare.

Le perdite? Un aviere scelto, un umile aviere scelto era morto, e tre feriti. Di lui restava, al campo, una giubba, appesa nel riposto di squadriglia, con due sottili gradi rossi sulla manica. Della sua impresa — era un aviere fotografo - restava una fotografia, da lui scattata un attimo prima che la morte lo sorprendesse. La fotografia di una battaglia aeronavale come tante.

DALLA SCUOLA DI PISA AI CAMPI DELLA SARDEGNA

Si conclude così la nostra permanenza a Rodi. La «281a» squadriglia cessò di vivere come reparto autonomo. Trasferita a Littoria, si unì alla «279a», che aveva operato in Africa Settentrionale, per formare il «132°» gruppo. Prima di raggiungere la nuova destinazione, fui mandato in licenza per una ventina di giorni. A Orvieto i miei concittadini avevano organizzato una serie interminabile di festeggiamenti: discorsi, interviste, congratulazioni pubbliche minacciarono di assorbire la maggior parte del tempo a mia disposizione. Le alunne della quarta elementare, mie madrine di guerra, furono instancabili. Agli amici dovetti più volte ripetere il racconto delle azioni di guerra compiute, arricchendole di sempre nuovi particolari. Confesso che ero piuttosto stanco di questo ruolo di raccoglitore di allori. Tutt'altro che loquace per temperamento, mi sforzavo di essere il più breve possibile. Desideravo ardentemente di trascorrere in pace quei pochi giorni di licenza.

Quei giorni passarono peraltro rapidissimi. A Littoria trovai Buscaglia indaffaratissimo nell'organizzazione del «132°» gruppo; ma non ebbi il tempo di aiutarlo in quella sua fatica. Dopo pochi giorni fui trasferito a Pisa, istruttore presso il terzo nucleo addestramento aerosiluranti.

A Pisa trovai parecchi fra i miei vecchi amici di Rodi. Fra gli altri, il maggiore De Luise cui era stato affidato il comando della scuola. Un comandante inflessibile. Alle sette del mattino dovevamo essere tutti con l'aereo in linea di volo e con una pausa di qualche ora, seguire fino al tramonto. L'aeroporto era vastissimo molto vicino al mare. Sul campo, gli allievi si esercitavano a partire con gli aerei sovraccarichi; sul mare venivano iniziati ai segreti dell'avvistamento e dell'attacco, impararono a lanciare il siluro con tro una nave-bersaglio che a questo scopo incrociava permanentemente al largo.

Il momento conclusivo di quel faticoso addestramento prevedeva la soluzione di un problema non facile: si trattava di individuare esattamente il bersaglio e portare la rotta della nave a incrociarsi con quella dell'aereo sotto un angolo determinato. Istruttore e allievo erano tenuti in quegli istanti alla più stretta collaborazione.

— Altezza e direzione favorevoli per il lancio - avvertiva l'istruttore.

— Va bene — assentiva l'allievo. L'aereo proseguiva sicuro, in perfetta linea di volo, fino a quando, valutata, la distanza e l'angolo della nave (Beta) sull'apposito traguardo, l'istruttore toglieva la sicura, manovrando la leva di un siluro tutt'altro che pericoloso, dove la carica di esplosivo era stata opportunamente sostituita con un peso inerte. La velocità, la direzione e tutte le altre caratteristiche erano invece quelle regolamentari. Il lancio era regolato in modo che l'arma passasse sotto lo scafo; il siluro veniva così recuperato e utilizzato nelle esercitazioni successive.

La manovra si ripeteva ogni giorno con esasperante monotonia. Alla scuola di addestramento rimasi per quattro mesi: quattro mesi durante i quali furono lanciati moltissimi siluri da esercitazione e pochi, per la verità, siluri veri. Per quanto mi riguardava, alternai sempre alle fatiche della scuola i voli di guerra e rinunciai così definitivamente alla speranza di un riposo che pure avevo meritato.

Gli allievi conoscevano ormai perfettamente il funzionamento e le caratteristiche di quei siluri. Li avevano battezzati con dei nomi strambi, li consideravano qualcosa come dei vecchi amici. Tutto andava per il meglio fino a quando le superiori gerarchie non decidevano di far presenziare i lanci da una speciale commissione di ufficiali. Inevitabilmente, in quelle occasioni, nella ansia di fare tutto alla perfezione i futuri aerosiluratori si impaperavano con risultati spesso poco buoni.

Difficile era anche prendere confidenza con il mare. Bisognava imparare a navigare a quota bassissima, quasi sul pelo dell'acqua, per essere pronti all'occorrenza ad assalire il nemico di sorpresa e non dargli il tempo di organizzare la difesa. Tutto questo si chiamava « far pattuglia col mare »: era l'arma segreta degli aerosiluratori.

Un addestramento di questo genere chiedeva a istruttori e allievi la massima dedizione e la massima disciplina. Un allenamento continuo, tenace, spossante. Un aerosiluratore provveduto ed esperto era il frutto di un lavoro fra i più complessi e impegnativi. Piloti si nasce, probabilmente e aerosiluratori si diventa. E non pochi fra i piloti da bombardamento su cui la nostra Aviazione poteva contare nell'anno di grazia 1942 vennero alla scuola di Pisa per arricchire le proprie possibilità della tecnica dell'aerosiluramento. Soldati provati a tutti i rischi e capaci delle imprese più audaci venivano ad allenarsi con noi, come i più umili e volenterosi fra gli allievi.

Quanto a me, confesso che non fui fra gli istruttori più disciplinati e pazienti. Tutt'altro. I mesi trascorsero nel deserto di Gadurrà, gli anni, che allora non erano molti e le allettanti prospettive suggerite dalla vicinanza della spiaggia di Viareggio mi indussero più volte a dimenticare i miei doveri di soldato. Amici e amiche venivano di frequente a farmi visita e non sempre era facile resistere alla suggestione di una passeggiata sul mare o di una gita in allegra compagnia. Da Orvieto uno dei miei amici più cari capitava periodicamente a Pisa per salutarmi e la sua presenza mi spingeva il più delle volte a operare qualche strappo alle inderogabili regole della Scuola.

Fu così che una domenica i fulmini previsti dal Regolamento si abbattono su di me, a ricordarmi i doveri della mia condizione. Il solito amico di Orvieto capitò al campo mentre insieme ai miei colleghi aspettavo un eventuale ordine di partenza per la Sardegna. La consegna era di non allontanarsi, data la possibilità che una improvvisa comunicazione ci togliesse ai nostri ozii per un'azione di guerra. La giornata era calma e un calcolo delle probabilità che non tardò a rivelarsi errato, mi indussero a credere che l'ordine non sarebbe venuto. Mi allontanai con l'amico. Al ritorno appresi con un certo sgomento che l'eventualità, così ottimisticamente esclusa, si era puntualmente verificata. I miei compagni erano partiti per un'azione di guerra dopo aver preso atto della mia assenza. Venne il tradizionale fulmine a ciel sereno e fui punito con sette giorni di arresti da scontare nelle ore notturne. La Scuola non poteva rinunciare ad un istruttore, anche se si trattava di un reprobato.

Le mie « memorie di Pisa » non finiscono a questo punto. Il mio curriculum doveva arricchirsi di altre pagine nere che, pur riferendosi a casi piuttosto ameni e ad alzate d'ingegno memorabili, non furono giudicate molto favorevolmente dai miei superiori.

Una di quelle settimane mia madre e mia sorella vennero a trovarmi e profittando della possibilità di stare con me la sera, decisero di trattenersi qualche giorno a Pisa. Al mattino si trasferirono sulla spiaggia di Viareggio, affollatissima di bagnanti. Ebbi una idea: sarei passato con l'aereo sulle loro teste per salutarle. Pessima ispirazione. Comunque fino ad un certo punto l'impresa precedette senza incidenti di rilievo. Passai sulle cabine infuocate dal sole a bassa quota, mi allontanai di qualche centinaio di metri, tornai a passare sull'arenile. Finalmente, per avere la certezza d'esser notato, decisi di effettuare una puntata. Accaddero così alcune cose che non avevo previsto. Nel riprendere quota rovesciai con il vento delle eliche un ombrellone; il caso volle che la sua ombra proteggesse dalle insolazioni la moglie e i figlioli dell'alto ufficiale

che comandava la terza squadra aerea, da cui la mia scuola dipendeva. Come se questo non bastasse, l'ombrellone ospitava anche un generale di Aviazione. Ancora una volta dovevo fare i conti con l'imprevisto.

L'esito di quella impresa mi procurò una severa deplorazione da parte del mio comando e un mese di fortezza da scontare a guerra finita. Un'azione di guerra brillantemente condotta a termine di qualche tempo dopo mi risparmiò questa umiliazione. La pena mi fu condonata.

Altro episodio di genere « ameno ». Parto, uno di quei giorni, per il solito volo di addestramento. Il caldo è scoraggiante, le nozioni che impartisco agli allievi sempre uguali. Volo dal mattino, alle prime ore del pomeriggio senza un attimo di sosta. La mia mente di pilota assetato evoca immagini refrigeranti: un bicchiere di acqua fresca, un cubo di ghiaccio, montagne coperte di neve e cose del genere. Fra un atterraggio e l'altro nessuna possibilità di scendere a terra per dissetarmi: devo tenere l'aereo in linea di volo, con i motori accesi, mentre un allievo scende e un altro sale. Prima che la tortura finisca, la solita idea bislacca. Faccio trasmettere un radiogramma « Fate portare un'aranciata al mio arrivo ». Il messaggio arrivava regolarmente a destinazione.

Avevo trascurato di considerare che tutti i radiogrammi in partenza dagli aerei in volo venivano puntualmente intercettati dal Ministero della Aeronautica. Accadde il finimondo: rapporti, richieste di spiegazioni, severissime lavate di capo. Non ricordo se l'aranciata in questione mi fu effettivamente portata al momento dell'atterraggio. Quello che è certo che l'aneddoto suscita ancor oggi le risate degli aviatori di stanza a Pisa.

Queste imprese, non certo edificanti, conclusero il mio soggiorno alla Scuola di addestramento. Dopo quattro mesi fui trasferito in Sardegna, dove sostituii il Tenente Cipriani. A sua volta Cipriani fu mandato ad occupare il mio posto di istruttore presso la Scuola di Pisa. La sorte non gli fu favorevole. Qualche tempo dopo, mentre era in volo con un allievo, il Tenente Cipriani cadde in mare con l'aereo, abbattuto dalle artiglierie di una nave tedesca contro cui voleva portare a termine un « attacco simulato ». Un disgraziato equivoco aveva fatto sì che i tedeschi, nella convinzione di avere a che fare con un velivolo nemico, aprissero precipitosamente il fuoco.

La mia nuova base era ad Elmas, sede del 130° gruppo comandato dal Maggiore Mellei.

Il generale di squadra Aldo Urbani aveva invece la responsabilità di tutte le forze aeree operanti in Sardegna. L'assetto e la efficienza dei reparti ponevano allora problemi di non facile soluzione.

I primi mesi del mio soggiorno ad Elmas trascorsero nella più assoluta inoperosità. Nondimeno mi sarei trovato a mio agio se di tanto in tanto non mi fosse tornata l'antica smania di partecipare alla guerra con un ruolo di protagonista. Mi ambientai subito. I miei nuovi colleghi erano ufficiali rigidamente selezionati e accuratamente addestrati; le esperienze ormai consumate mi permettevano tuttavia di non sentirmi secondo a nessuno.

La situazione mutò radicalmente nel novembre del 1942. I nostri timori di « arrugginire » nella quiete di Elmas si rivelarono ben presto infondati. Gli anglo-americani erano sbarcati ad Algeri; davanti alle coste dell'Africa settentrionale un migliaio di navi da guerra e mercantili si mollavano quasi ad ammonirci sull'efficienza e sulla potenza del nemico. Ci sarebbe stata gloria per tutti i nostri aereosiluratori. Purtroppo le vicende della guerra non consentivano molte speranze. L'audacia e la decisione con cui ci buttammo nella lotta non sarebbero servite ad equilibrare le sorti di una battaglia che il numero e la forza del nemico avevano ipotizzato.

Attaccammo a tutte le ore del giorno e della notte, chiedendo alla nostra volontà e alle nostre macchine sforzi sovrumani. Degli ozi consumati nei mesi precedenti, nei lunghissimi mesi della attesa, nessuno si

ricordava. Gli aerei partivano recando ancora a bordo i segni delle battaglie in precedenza sostenute, i morti erano sostituiti rapidamente, i feriti curati sommariamente. Non vi era tempo per le lacrime né per i rimpianti. Qualcosa come una febbre pareva che ci avesse legati ai comandi dei nostri bersagliati aerei. Si era perduta ogni cognizione del tempo e dello spazio.

In una delle infuocate giornate, cadde da eroe Carlo Emanuele Buscaglia. Dalla Sicilia, dove era stato da poco trasferito, egli aveva condotto una serie d'imprese che chiunque altro avrebbe giudicato disperate. Dopo aver attaccato il nemico nella rada di Bougie, infliggendogli perdite gravissime, il primo degli aereosiluratori tornò all'assalto. La reazione della contraerea fu violentissima. Uno stormo numerosissimo di caccia avversari si alzò in volo per contrastargli il passo. L'aereo continuò l'azione sotto il fuoco delle mitragliatrici. Fu possibile distruggerlo, non fermarlo. Con l'aereo in fiamme, Buscaglia si lanciò sicurissimo e inarrestabile contro una nave di grosso tonnellaggio. Il siluro partì mentre un'ala dell'aereo era distrutta dal fuoco. I gregari lo videro sparire d'improvviso nel fumo della battaglia.

Da Elmas fummo mandati a Villacidro, sempre in Sardegna. Mi fu affidato il comando della « 283a » squadriglia. Solo qualche ora dopo, una comunicazione brevissima mi fece riprendere il volo. Sulle coste dell'Africa la flotta angloamericana ci aspettava.

Un cielo grigio di novembre, banchi di nuvole piovigginose. Dopo alcune ore di volo siamo in vista della rada di Algeri, piena di navi alla fonda. Ci buttiamo senza un attimo di esitazione in picchiata mentre la contraerea nemica sgrana il suo rosario infernale. Un numero inverosimile di bocche da fuoco spara senza soluzione di continuità. Il cielo si illumina di luci d'incendio. Sgancio il siluro e mi allontano velocissimo, sfuggendo alla reazione delle artiglierie nemiche. Sono solo nella notte con il mio equipaggio; degli altri aerei della squadriglia nessuna traccia.

E' una calma piena di sinistri presagi. Il cielo coperto di nuvole ci costringe a navigare con il solo aiuto degli strumenti. Salgo finalmente di quota, al di sopra della coltre nuvolosa. Improvvisamente l'aereo precipita per cause che nessuno è in grado di stabilire: Una corsa vertiginosa che si concluderà probabilmente solo nel fondo degli abissi marini. Tento inutilmente di rimettere il velivolo in linea di volo. E' finita.

Mi passano davanti agli occhi le immagini della mia infanzia lontana, ricordi, rimpianti, speranze e certezze che non significano più nulla. Forse è un istinto. che mi suggerisce di chiudere i motori. Forse penso che l'urto con la superficie marina ne sarà attutito.

E' il miracolo. L'apparecchio riprende, quasi per forza di magia risponde ai comandi. Torno in quota a circa 3.000 m.; ma non abbiamo avuto neppure il tempo di ringraziare il cielo dello scampato pericolo quando l'aereo precipita di nuovo. Il miracolo si ripete. La vertiginosa caduta è ancora una volta interrotta, riprendiamo a salire. Nella vita di ogni pilota c'è sempre un momento come quello, al limite fra la vita e la morte.

Torno al disopra delle nubi che nel frattempo si sono diradate. Ignoro assolutamente dove la pericolosissima avventura mi abbia portato. La radio non funziona. Continuo la navigazione, soccorso dalla bussola e dall'istinto. Una linea chiara mi avverte dell'avvicinarsi della terra: sono le spume bianche che si infrangono sulla costa. Una massa scura si para improvvisamente davanti alla prua. Salgo bruscamente di quota, quasi arrampicandomi lungo i contorni della montagna.

A terra si vede un lume. L'aeroporto? Lo speriamo tutti. Faccio lanciare dei razzi colorati. La luce si spegne: c'eravamo evidentemente sbagliati. Proseguiamo la navigazione cercando un punto luminoso che conforti le nostre speranze. Il carburante sta per finire. L'oscurità è impenetrabile. Finalmente da qualche parte si leva altissimo un fascio di luce bianca, altri lumi si accendono nei pressi a segnare un perimetro. E' una pista

di atterraggio. Siamo salvi, dunque. L'aereo plana dolcemente. Siamo a Milis, solo a pochi chilometri da Villacidro.

BAGLIORI NEL CREPUSCOLO

LA LEGGENDARIA IMPRESA

Dal giorno in cui l'America era entrata in guerra, la situazione si era fatta sempre più difficile. Le forze degli alleati erano preponderanti. In terra truppe fresche, bene equipaggiate, fornite di armi modernissime; nel cielo i più begli aeroplani del mondo e in numero inverosimilmente grande: macchine perfette che ci mettevano in soggezione ad ogni incontro e contro le quali più d'una volta, ci parve che fosse ormai vano lottare. Quanto alle forze navali inutile sottolineare l'enorme differenza quantitativa e qualitativa dei mezzi in contrasto.

I nostri velivoli, in quella lotta, soccombevano la nostra schiera si assottigliava di giorno in giorno. Uno dopo l'altro morivano tutti i miei compagni, i migliori piloti di cui la nostra aviazione disponesse. I giovani, che generosamente accorrevano a prenderne il posto non erano certo sufficienti a colmare i vuoti. La partita era perduta.

Si combatteva con rabbia. Le nostre azioni erano ormai scatti d'ira, vendette, gesti disperati. Il 12 dicembre del 1942 una divisione navale inglese colava a picco tutte e sei le navi di un nostro convoglio in navigazione alla volta di Tunisi. A noi giunse l'ordine di partire all'attacco di quella divisione. Partivamo, in altri termini, a vendicare le sei navi affondate.

Prua su Biserta, prendemmo il volo in due squadriglie: la prima comandata dal maggiore Mellei, la seconda ai miei ordini. Squarci di sereno nel cielo nuvoloso. Una improvvisa avaria al motore costringe l'aereo di Mellei a far ritorno alla base. Gli aerei suoi gregari, dopo un attimo di perplessità, si serrano alla mia ala. Mi trovo così al comando di cinque velivoli: ci disponiamo in formazione di cuneo. Il mio nuovo gregario di sinistra — lo scorgo oltre i vetri — agita le mani come per incitarmi: in tal modo vengo acclamato comandante.

Lo sappiamo: ora ci piomberà addosso la caccia nemica, che di giorno in giorno si è fatta più numerosa e agguerrita, che sembra scaturire - come per un prodigio — dall'aria stessa. Come sono lontani i tempi in cui questo era davvero il « Mare Nostrum », da noi dominato in lungo e in largo!

Eccola, la caccia: sono tredici « Spitfire IX », l'ultimo tipo, nuovissimi e lucenti. Ci piombano addosso mitragliandoci, senza darci un attimo di respiro, da tutte le parti, una, due, tre volte. Il primo ad essere colpito è l'apparecchio del tenente Lo Prieno.

— Lo Prieno precipita! — grida infatti il mio secondo.

Vedo il velivolo incendiarsi, esplodere, cadere di ala, inabissarsi. E gli « Spitfire » rinnovano i loro assalti. Quanto durerà quest'inferno? E quanti di noi seguiranno Lo Prieno?

La caccia nemica — è evidente — tenta di sparpagliare la nostra formazione, di isolare e circondare i diversi aereosiluranti. Noi riusciamo ad avanzare compatti. Ma il fuoco avversario continua terribile: tredici « Spitfire » con tutte le loro armi, contro di noi, contro i nostri quattro aerei superstiti.

— L'aereo di Vellere brucia! — mi grida ancora il secondo.

E' vero. Ma non basta: vedo fiamme sprigionarsi anche dall'aereo del tenente Ingrosso. Le due macchine, per alcuni attimi sembrano lottare col fuoco, impennarsi, ribellarsi al loro tremendo destino. Ma invano. Una alla volta, anch'esse esplodono, precipitano, s'infilano nel mare dove seguitano a bruciare.

Tredici « Spitfire », ora vomitano tutto il loro fuoco contro il mio aereo e contro quello di Caresio, che si serrano l'uno all'altro, come cercando protezione e si abbassano a zigzagare sul pelo dell'acqua, per evitare le puntate del nemico. Ma i tredici « Spitfire », come una muta di cani esaltata dall'odore del sangue sono più che mai agguerriti. Che siano invulnerabili?

No finalmente anche uno di essi, colpito dalle raffiche delle nostre mitragliatrici, s'incendia e s'inabissa. Volando come ora facciamo a pochi metri dalla superficie del mare, vediamo questo animarsi di centinaia di spruzzi: è la gragnuola dei colpi nemici che vanno in acqua.

Ed ecco che uno « Spitfire » riesce a insinuarsi tra l'aereo di Caresio e il mio. Caresio viene invitato al duello: alla mitragliatrice è il marconista, l'aviere Aldo Manca, un bravo, valoroso ragazzo. Ha la mira buona: il caccia inglese è colpito e fugge, fumando in coda. Ma anche Manca è colpito a morte. Gli verrà conferita, poi, una medaglia d'argento alla memoria.

Gli « Spitfire » sembrano paghi del risultato; o forse hanno paura di subire altre perdite. Comunque sia, se ne vanno. Mi felicito con Caresio, agitando verso di lui le mani, strette, alla maniera dei pugilatori; Caresio 'mi risponde allo stesso modo. Siamo vivi per miracolo.

Non possiamo certo proseguire nella nostra azione. Prua alla base, allora, con lo sgomento nel cuore. Ma l'avventura non è finita. L'ala destra del velivolo di Caresio colpita nel corso della battaglia, ora s'incendia.

— Non se n'è accorto, bisogna avvertirlo! - urlo. Mi metto a gesticolare, Caresio vede, capisce. Stupenda è la sua calma. Egli riduce la velocità, sgancia il siluro e si prepara a planare sulle onde. Prima di iniziare la manovra mi fa un cenno di saluto, come a dire: « Manda qualcuno a ripescarmi ». Mi pare il più tranquillo degli uomini.

Plana, ammara con un urto tremendo; ma l'aereo resta a galla: l'equipaggio ha il tempo di trasferirsi sul battellino e un morto e due feriti sono tra loro. Resteranno sul mare ben settant'otto ore, tormentati dalla sete, dalla fame. Il soccorso, da me sollecitato appena fummo tornati alla base, non poté esser loro portato prima di quel tempo. Fu un idrovolante tedesco, scortato da due « Messerschmidt », a salvarli, già quasi sull'orlo della follia.

Scampato a un così avventuroso naufragio, il povero Caresio doveva morire due anni dopo, in un banale incidente di volo.

Rientrai alla base da quella disastrosa azione del 2 dicembre 1942, unico superstite di cinque aereosiluranti. In quei giorni un'altra intera squadriglia di aereosiluranti al comando del Capitano Mancini era scomparsa senza lasciar traccia. Avevamo, attorno a noi, l'esatta sensazione del vuoto. Un vuoto immenso, grande come il nostro sgomento, fatto tuttavia di tanti piccoli motivi: i posti deserti alla mensa, i letti intatti nell'alloggio, i campi senza aerei.

Due giorni dopo l'infelice azione che ho qui sopra descritta, partii di nuovo per una ricognizione offensiva: al comando di quattro apparecchi, rotta su Algeri. Un convoglio nemico stava entrando in quel porto.

Sul luogo, il cielo era dominato dalla caccia avversaria. Per non essere avvistati, ci buttammo rasente l'acqua. Riuscimmo così, incredibilmente, a conservare dalla nostra — e sfruttare — il fattore sorpresa. I siluri furono sganciati, alcuni di essi andarono a segno. Furono infatti le esplosioni a gettare l'allarme tra gli « Spitfire »: ci individuarono e piombarono su di noi, rovesciandoci addosso miriadi di pallottole.

L'aereo del sottotenente Virdis, che era rimasto indietro durante la rotta di scampo, fu colpito in pieno, ed incendiandosi precipitò in mare.

Causa un proiettile nemico, il motore centrale del mio aereo, cessò a un tratto di funzionare. Riuscii, ciononostante, a rientrare alla base.

Era ormai diventato impossibile continuare la lotta in quelle condizioni. Di giorno, l'aviazione avversaria era padrona assoluta del campo. Per evitare il sacrificio di altri uomini e la perdita irreparabile di altro materiale, occorreva limitare le nostre azioni alle ore notturne.

Così facemmo. Si partiva sul tardo pomeriggio, per giungere verso l'imbrunire sulle coste algerine. Gli obiettivi non mancavano; sempre più fitti, ahimé, si seguivano i convogli che trasportavano rinforzi e rifornimenti alle armate alleate. Con noi operavano reparti di aereosiluranti provenienti dalle basi continentali del Tirreno. Lo sbarramento antiaereo era fortissimo, gli assalti della caccia assai frequenti: ogni tanto, tuttavia, riuscimmo ad affondare o colpire qualche nave.

Al campo, la vita non era meno dura. Ogni giorno le formazioni da bombardamento angloamericane venivano a rovesciare sul nostro capo tonnellate e tonnellate di esplosivo. Eravamo, dunque, sempre in allarme: di giorno per difenderci dagli attacchi nemici; di notte per portare sui convogli avversari le nostre sempre più deboli offensive. Pochissime erano così le ore che potevamo dedicare al riposo. Eravamo allo stremo delle forze.

Lo Stato Maggiore, pertanto, decise di trasferirci a Forlì, per ritemperarci e ricostituire il gruppo.

Ebbi una licenza: mi sposai. Un matrimonio di guerra, in zona di operazioni. Per tutti quei mesi Franca mi aveva atteso: sposandomi in una tale congiuntura mostrava un ardimento pari a quello nostro di aerosiluratori. Non riuscivamo a trovare un alloggio.

- Vivremo sotto una tenda — diceva Franca.

La casa finalmente fu trovata. La notte stessa del nostro matrimonio un allarme aereo — seguito da regolare bombardamento — ci costrinse a correre nel rifugio. Una bomba, senza esplodere, si piantò proprio dinanzi all'uscio della nostra abitazione. Se questo non fu un matrimonio di guerra, non so quale altro possa dirsi tale.

Brevi furono la licenza e la luna di miele. Dopo un mese tornai a Forlì: nel frattempo avevo ricevuto la nomina a capitano.

Il capitano Cimicchi, dunque, fu mandato a Gorizia.

Trovai a Gorizia delle grosse sorprese. La nostra guerra aveva di questi risvolti, di queste impennate: quando credevi che tutto fosse destinato ad esaurirsi e finire senza possibilità alcuna di scampo, ecco che una novità veniva a ridarti coraggio.

Erano pronti, sul campo di Gorizia, dieci « S. 79 » di caratteristiche superiori ai precedenti, appena usciti dalle officine. I motori Alfa 126 erano stati sostituiti da motori Alfa 128. Al posto dei portelli per le bombe, nella fusoliera, era stato sistemato un serbatoio supplementare della portata di 1000 litri. Anche i siluri erano cambiati: i nuovi aerei trasportavano siluri magnetici, che esplodevano senza urto. Infine, un nuovo strumento era stato installato a bordo: il correttore di rotta, utilissimo nei lunghi voli sul mare e di grande ausilio nella navigazione notturna. Con gli aerei, erano pronti anche dieci equipaggi: quello da me comandato e altri nove, agli ordini del tenente colonnello Unia, del Maggiore Casini, del Maggiore Mellei, del Capitano Marini, del Capitano Magagnoli, del Capitano Di Bella, del Capitano Graziani, del Capitano Faggioni, del Capitano Amoruso.

Si preparava, in gran segreto, un'azione di eccezionale importanza, tale che, se condotta a termine, avrebbe in parte risollevato il morale dei reparti, legittimamente scosso. Lo Stato Maggiore faceva inoltre affidamento sul buon esito dell'azione per dimostrare al nemico che non eravamo del tutto fiaccati. Si trattava infatti di portare l'offesa dei nostri mezzi aerosiluranti (per la prima volta nella guerra) dentro la più munita roccaforte avversaria: Gibilterra.

E' facile comprendere le difficoltà che una tale. impresa comportava. Innanzitutto fu opportuno trasferire la nostra base di partenza a Istres, in Francia, più prossima al nostro obiettivo. Istres disponeva di un grande aeroporto, con strisce che avrebbero consentito la partenza di aerei come i nostri, con carico superiore al normale. Fu poi necessaria una lunga e accurata preparazione facemmo numerosi voli di prova. Durante uno di questi il capitano Graziani riportò un incidente di volo nella fase d'atterraggio con conseguente inefficienza dell'aeroplano; non fu possibile ripararlo in tempo. Graziani non avrebbe dunque partecipato alla missione.

Studiammo e discutemmo a lungo la rotta, il modo di avvicinamento agli obiettivi e di condurre l'attacco, la via e le modalità del ritorno. Per la partenza, avremmo dovuto attendere che da Algesiras un nostro emissario là da tempo in osservazione c'informasse circa il momento più propizio: volevamo che il porto di Gibilterra abbondasse di prede. Le più gravi preoccupazioni derivavano dalla lunghezza del volo. L'autonomia dei nostri aerei era lunga tremiladuecento chilometri, pari a nove ore e mezzo di navigazione aerea.

— Ci rimane mezz'ora per l'attacco ed il resto per gli svaghi — dicevamo scherzando. Perché, in effetti, quel margine di trenta minuti era ridicolo, assolutamente insufficiente a garantirci contro eventuali contrattempi. Qualsiasi anche piccolo dirottamento, che fosse stato causato dal maltempo, da errore o da una qualunque avaria, ci avrebbe impedito il ritorno.

Ci toccò — come si dice — spaccare il soldo in quattro. Dopo studi, esperimenti e discussioni a non finire, fu convenuto che — per risparmiare al massimo il carburante e poter così sperare nel ritorno — si dovesse navigare a quota 2.000 (non di più, non di meno) e tenere costantemente il motore a 1.900 giri.

Non meno gravi preoccupazioni ci dava il problema del decollo: non è certo facile distaccarsi da terra, di notte, con un apparecchio gravato da un siluro di mille chilogrammi e da cinquemila litri di benzina. Facemmo qualche prova. Impiegammo tutta la nostra perizia, anche il decollo sarebbe riuscito.

La mattina del 19 giugno 1943 ricevemmo da Algesiras l'atteso messaggio: il nostro emissario c'informava che otto grandi piroscafi carichi di truppe erano entrati nel porto. Bene: a mezzanotte noi saremmo partiti a quella volta.

Ore di trepidazione: il campo è in fermento, si revisionano i motori, si ispezionano le armi, si fanno gli ultimi calcoli. Mai azione è stata preparata con tanta cura; non un particolare è rimasto affidato al caso.

Nove aeroplani: formeremo tre pattuglie. Il Ten. Col. Comandante tiene l'ultimo rapporto: — E il collegamento? — chiedo.

Mi si risponde che è previsto, per mantenere il collegamento in volo, il lancio periodico di razzi colorati.

Non sono persuaso.

— E' impossibile far pattuglia di notte — obietto ancora — con un carico del genere e su un percorso così lungo.

— Voleremo in formazione — ribadisce il Tenente Colonnello.

E giunge il momento della partenza. Il colonnello Sierra, dello Stato Maggiore, addetto ai siluranti, è venuto a salutarci. Commosso, abbraccia tutti uno per uno:

— Coraggio, ragazzi! E in bocca al lupo.

Certo egli pensa quel che pensiamo noi: che il nostro ritorno è assai problematico. Noi siamo forse tre pattuglie di morituri. Il campo di Istres, è assai vasto, ma dato l'eccessivo carico effettuiamo un difficile decollo alle ore 24 precise. Prendiamo lentamente quota. Siamo già sul mare. Intorno a noi la notte stellata.

Dove sono le altre pattuglie? Dove sono gli altri aerei? Si accende qualche razzo, ma — ahimé — è già così lontano. Quel che avevo previsto si avvera: è impossibile mantenere la formazione. Si resta isolati: ognuno penserà a sé, cercherà da sé la rotta. Quota 2.000, numero di giri 1.900. Non un metro più in alto, non un metro più in basso. Non un giro di più, non un giro di meno. Se si vuole tornare. E mai dirottare: affrontare qualunque ostacolo. Quelle due cifre, quei due limiti nel rispetto dei quali sta la nostra salvezza, divengono ben presto un'ossessione: quota 2.000, numero di giri 1.900. Sotto di noi è l'immensa e buia superficie del mare, insidiosa, ostile.

Finalmente è in vista Barcellona, con tutte le sue luci accese. E quante altre luci lungo la costa spagnola e nella terraferma. Una luminaria di pace che ha l'aria di un insulto alla nostra angoscia, i cupi pensieri di noi che facciamo la guerra.

Ora un fittissimo banco di nuvole, più nero del cielo già nero, d'improvviso mi si para davanti. Non posso evitarlo, non posso consumare, per aggirarlo o saltarlo litri di benzina preziosi. Quota 2.000, non un metro di più, non un metro di meno: è giocoforza infilarsi nella nuvolaglia.

Ne esco dopo circa mezz'ora di volo, ritrovo sotto di me i lumi della Spagna, che compongono una immensa e provvidenziale carta geografica. Non ho più visto i razzi degli altri aerei. Sono dunque solo. Le ore trascorrono lente; prendiamo degli eccitanti per tenerci desti. Ecco laggiù la costa atlantica, ecco Cadice. La nostra mèta non è lontana. A un tratto mi par di scorgere, dinanzi a me, un razzo verde che solca debolmente l'oscurità, quindi subito si spegne. Qualcuno della formazione mi precede di poco?

Finalmente vediamo, laggiù, sull'orizzonte, una sorgente di luce viva abbagliante. Là, secondo i miei calcoli, dovrebbe essere Gibilterra. Procediamo: la luce diventa più intensa, quasi ci acceca; è come raccolta in una conchiglia. Non ci sono più dubbi, quella è la rada, quello è il nostro obiettivo. I riflettori non scrutano il cielo: illuminano a giorno il centro della baia.

Voliamo ora a bassa quota. Esitare, a questo punto, significa perdersi; metto perciò la prua in direzione dell'imboccatura di quel luminosissimo golfo. Tutto va fatto in fretta, nella massima fretta. Ora — penso — mi scoprono, ora aprono il fuoco. Nulla. La munitissima, la mitica roccaforte è violata, violata da quest'aereo venuto da tanto lontano, con la benzina contata. Le navi dovrebbero essere ancorate nella parte nord della rada; so di avere Gibilterra sulla mia destra e Algesiras sulla sinistra, ma non riesco a distinguere la costa.

La luce di un riflettore, per un caso, mi aiuta; si muove, scivola sulle acque e d'improvviso, per qualche attimo, si abbatte sulla fila delle navi, illuminandole a giorno.

Il cuore mi dà un tuffo: tutto è calmo attorno, non mi hanno visto. Mi getto in picchiata sull'obiettivo, sgancio, fuggo rapido. Ora il cuore canta vittoria: l'azione è durata qualche minuto soltanto. Ho carburante sufficiente per tornare a Istres.

Filo veloce verso nord. Albeggia dalla parte d'oriente e una luce irrealistica c'investe a mano a mano che i minuti trascorrono. In quella luce anche i miei pensieri si fanno incerti: l'impresa appena compiuta mi pare incredibile; o, meglio incredibile mi pare che la roccaforte non abbia reagito con tutto il tremendo concerto

delle sue artiglierie e dei suoi aerei da caccia contro di me, che avevo osato violarla. Poi sorge il sole, l'orizzonte si rischiarava, la mia incredulità si dissolve. Quel che accadde è certezza: ho sganciato il mio siluro nella rada di Gibilterra.

Ritorno a Istres. Sono le ore 9,40. Festa grande, e tutta per me. Trovo infatti, allineati sul campo, sette dei nove apparecchi che erano partiti con me. Erano dovuti tornare indietro e rinunciare all'impresa. Soltanto io e Faggioni avevamo raggiunto l'obiettivo; Faggioni però, che aveva dovuto condurre l'assalto due volte, prima di poter sganciare il siluro, per mancanza di carburante era stato poi costretto ad atterrare in Spagna. Tornò dopo quindici giorni.

Anni dopo l'azione di Gibilterra, volle conoscermi il Generale della R.A.F. Foster, il quale conosceva perfettamente i particolari del mio attacco. Mi riferì che il Comando della difesa aerea della roccaforte si era accorto troppo tardi della nazionalità dell'aereo: nessuno, infatti, avrebbe mai creduto possibile che un velivolo italiano potesse a quel modo penetrare nella roccaforte. Disse_ ciò con l'aria di uno sportivo che applaude il bel « goal » segnato da un giocatore della squadra avversaria.

Un'altra azione a lungo raggio fu compiuta alcuni giorni dopo: obiettivo il porto di Orano, lontano tremila chilometri. Tutti gli otto apparecchi superstiti partirono a quella volta, ordinati in sezioni. L'azione fu ostacolata dalle cattive condizioni atmosferiche, ma ebbe ugualmente buon esito: un piroscampo affondò e un altro patì gravi danni. Da questa missione non rientrò alla base l'equipaggio del Capitano Pini.

Gli avvenimenti, intanto, erano precipitati. Il nemico aveva ormai occupato l'intera Tripolitania e la Tunisia.

OGNI SPERANZA CADE

La parentesi di Istres era chiusa e ciascun equipaggio tornò alla propria base: altri aerei erano perduti, altri commilitoni erano caduti. La guerra si avvicinava ai confini della patria.

Da Gorizia, il Maggiore Mellei, il Capitano Amoruso e io fummo trasferiti a Littoria, dove ritrovammo gli altri del « 130° » gruppo, che nel frattempo avevano lasciato Forlì. Mancavano equipaggi e velivoli, sicché fu necessario fondere il gruppo di Mellei e quello già di Buscaglia in un unico gruppo, il « 132° ». A me fu dato il comando della « 181a » squadriglia; a Faggioni quello della « 279a ».

Fu dura e disperata la lotta nei mesi di luglio ed agosto 1943. Era, da parte nostra, tutto un susseguirsi di azioni notturne; era ormai impossibile attaccare di giorno. Il dominio aereo era stato raggiunto dal nemico. Spesso si respirava l'atmosfera arroventata della prima linea. Gli alleati stavano preparando lo sbarco in Italia. Il Mediterraneo Centrale fu, per qualche settimana il nostro Piave: pullulava di convogli, sicché non era difficile mandare a segno qualche siluro. Più d'una volta i nostri nomi vennero citati nei bollettini di guerra. Nella notte del 16 agosto ad ovest di Capo Bugaroni, a 10 miglia dalla costa colpì ed affondò il piroscampo « Empire Kestrel » di 2.700 tonnellate. Ma non era, quella, la gloria che avevamo sognata, ossia la gloria sorella della vittoria. Per ogni nave che riuscivamo a mandare a picco, altre cento ne spuntavano all'orizzonte, stracariche di armi e di soldati; le nostre pattuglie, al contrario, si assottigliavano. Moriva, tra gli altri, l'eroico Tenente Colonnello Cannaviello, già mio comandante a Rodi.

Sarebbe impossibile voler tentare qui la descrizione anche sommaria di tutti gli assalti da noi condotti in quei giorni. Il 14 luglio attaccammo al largo di Capo Spartivento gli incrociatori britannici « Euryalus » e « Cleopatra » e due CC.TT. La notte del 16 luglio un nostro aerosilurante colpì la portaerei « Indomable » a circa 50 miglia da Capo Passero; l'esplosione fece saltare in aria la caldaia di sinistra e i compartimenti adiacenti. Quando gli inglesi sbarcarono a Pantelleria e poi in Sicilia, combattevamo ormai senza requie. Partivamo dall'aeroporto di Littoria a qualunque ora del giorno e della notte, per arginare, in qualche modo

— o per illuderci di arginare — quel torrente di ferro e di fuoco che avanza sul suolo della patria. Se il rapporto fosse stato commensurabile in termini esatti, avremmo di certo scoperto di essere uno contro mille. Navi gigantesche, serrate in flotte poderose, vomitavano contro di noi una massa di fuoco spaventosa. Nugoli di aeroplani da caccia ci piombavano addosso, rintuzzando ogni nostra temeraria uscita. Sterminate formazioni di bombardieri venivano a rovesciare sui nostri aeroporti tonnellate d'esplosivo.

I più spietati nostri avversari erano i caccia. Ognuno di noi cercava di seguire, tra le vallate e le montagne della Penisola, una rotta sicura, che ci portasse ogni giorno da Littoria al teatro delle operazioni. Per non farci avvistare volavamo a bassa quota, sfiorando quasi i campi: i campanili, i borghi a mezza costa, le montagne erano i nostri cento punti di riferimento, poiché si trovavano lungo la rotta di volo. Ebbene, i caccia nemici scoprirono questa nostra abitudine e presero — aiutati dal radar — ad appostarsi lungo le nostre rotte, per tenderci pericolosissimi agguati. E noi allora a cercare altre vie, per non incontrarli; perché il nostro primo dovere, in tanta rovina, era quello di sopravvivere per continuare la lotta.

Ricordo — il fascismo era già caduto, Badoglio era al governo, la guerra era di giorno in giorno più vana — che per uno di codesti agguati, una notte, ebbi a pensare in modo particolare. Condotta a termine la mia missione quotidiana nello Jonio, tornavo verso Littoria. (Qui ogni notte, con quale ansia è facilmente immaginabile, mia moglie mi aspettava). La mia rotta passava attraverso i monti della Calabria. Risalii come di consueto il crinale, giunsi sullo sparti-acque ed ecco là, ad attendermi, il faro giallo di un caccia notturno. Tornai indietro, sul percorso già fatto, sperando che l'altro si stancasse e se ne andasse. Fra quelle montagne, un tempo rifugio di celebri banditi, anche la nostra guerra assumeva i colori del brigantaggio. Cauto, ritentai il passaggio, ma una raffica di mitragliatrice mi accolse, sicché fui costretto di nuovo a scendere a bassa quota verso il mare. Il mio personale nemico era sempre là, appostato, pronto a farmi la pelle. Cambiai rotta, mi diedi — per così dire — alla macchia, infilandomi in un canalone sconosciuto, a rischio di sfracellarmi contro le rocce. Quindi : risalii, guardingo, il clivo del monte. Via libera! Rientrai a Littoria con oltre un'ora di ritardo.

Giungemmo, così, all'8 settembre. Quel giorno il campo era in allarme. Si temeva una sbarco alleato nei pressi di Salérno e dal comando' della Terza Squadra Aerea era venuto l'ordine (l'ultimo) di tener pronti equipaggi e velivoli, per una azione. La mia squadriglia disponeva ancora di cinque apparecchi e di sette equipaggi. Con cura, come avevo fatto cento altre volte, scelsi gli uomini da me giudicati migliori. Era l'8 settembre; eppure — come cento altre volte — tra i prescelti e gli esclusi nacquero accese discussioni, perché tutti volevano prender parte alla missione; come cento altre volte, come ai bei tempi del giugno 1940). Ricordo i visi di tutti i miei colleghi (e sempre poi li ho ricordati così, col viso che essi avevano l'8 settembre 1943): tenente Terzi, tenente Tredivi, tenente Riparbelli, tenente Pagliarusco, sottotenente Bernacchi, sottotenente Anedda, tenente Focacci, capitano Valeri, capitano Faggioni, sottotenente Ruggeri, sottotenente Delieto, sottotenente Golferà. La rotta era stata tracciata, le ultime disposizioni erano state impartite: ci recammo, prima di partire, alla mensa. Trovammo tutti intorno alla radio.

— Che succede?

— L'armistizio.

Radio Algeri informava che l'Italia aveva chiesto la resa senza condizioni. Ma nessuno voleva credere alla notizia.

Pranzammo — era sera — in silenzio. Andai poi ad indossare la tuta di volo e a prendere la mia cartella (come cento altre volte). Mi avviai verso la linea di volo. Incontrai un collega che in quel momento rientrava da Roma.

— Dove vai? Non si combatterà più ormai. C'è l'armistizio.

Mi confermava, lui che veniva da Roma, la notizia di radio Algeri. Sulla linea di volo trovai i miei cinque apparecchi, i motori già avviati, pronti per il decollo. Il colonnello, comandante l'aeroporto, era lì ad aspettarmi. Chiesi a lui dell'armistizio.

— Armistizio? Che armistizio? — e si precipitò al telefono.

La notizia dunque era tutt'altro che certa. Indossai il salvagente, il paracadute. Salii a bordo, imitato dai miei gregari. Presi posto ai comandi, tirai i motori per la prova.

Ecco da terra un aviare mi fa cenno di dovermi parlare. Scendo, gli vado incontro.

- Che c'è?

— L'azione è sospesa; ordine del Comando.

Allora i motori si spensero e le eliche cessarono di frullare. Un silenzio improvviso, totale, piombò sulla pista. Vidi accanto a me Riparbelli che piangeva.

Il distintivo degli equipaggi aerosiluranti

APPENDICE

Nota biografica

Il Colonnello Giuseppe Cimicchi è nato a Castel Viscardo (Terni) il 22 marzo 1913.

Compì gli studi medi presso l'Istituto Agrario di Todi, in seguito frequentò il biennio di Educazione Fisica a Roma 1932-1934. Insegnante di detta materia presso le Scuole dell'Aquila e di La Spezia.

Nel maggio 1935 si arruolò volontario nella Aeronautica Militare in qualità di Allievo Ufficiale Pilota, conseguendo nel settembre dello stesso anno il brevetto di pilota militare e la nomina a Sottotenente Pilota di complemento; indi fu assegnato alla 184a Squadriglia R.M.L. Augusta.

Volontario in A.O.I. partecipò alle Operazioni di Polizia Coloniale. Ammesso, in seguito a concorso, a frequentare il primo Corso presso la Scuola di Applicazione dell'Aeronautica Militare in Firenze, al termine del Corso, stesso fu nominato Sottotenente Pilota in S.P.E. — dicembre 1938.

Alla dichiarazione della 2a Guerra Mondiale prestava servizio all'Aeroporto di Decímomannu (Sardegna) da dove iniziò quell'attività bellica che per 40 mesi non doveva mai interrompere. Dopo aver partecipato in qualità di bombardiere ad un ciclo operativo nel Mediterraneo Occidentale, chiese di far parte della nuova specialità Aerosiluranti e dopo un breve corso svolto presso l'Aeroporto di Capodichino (Napoli, dal 1° marzo 1941 venne destinato alla 281a Squadriglia autonoma A.S.

Inviato a Rodi, nell'Aviazione dell'Egeo, iniziava un intenso ciclo operativo nel Mediterraneo Orientale, partecipando all'occupazione di Creta e all'affondamento di numeroso naviglio nei porti e davanti alle coste nemiche dell'Egitto e della Siria.

Trasferito nel maggio 1942 all'Aeroporto di Pisa in qualità di istruttore presso il III nucleo addestramento A.S., non interruppe la sua attività bellica e partecipò alle battaglie aeronavali di « mezz'agosto » di quell'anno. Dal settembre 1942 passò al 130° Gruppo Autonomo A.S. dell'Aeroporto di Elmas (Sardegna) dove nel marzo 1943 ebbe la promozione a Capitano.

Undici volte citato sui Bollettini di guerra, avente al suo attivo 29 siluramenti e più di 120 mila tonnellate di naviglio nemico affondato.

Nel novembre 1944 fu assegnato al Comando della III Z.A.T.; indi prestò servizio presso il Ministero Assistenza post-bellica e successivamente al 36° Stormo di Guidonia.

Dal 1950 al 1951 frequentò la Scuola di Guerra Aerea di Firenze e fu promosso Maggiore con anzianità dal 30 dicembre 1950.

Nel dicembre 1955 ottenne la promozione a Ten. Colonnello e assunse il comando del 302° Gruppo A.V.

Negli anni 1957 e 1958 frequentò il Corso Superiore di Guerra Aerea e al termine del quale venne destinato allo S. M. della III Z.A.T. quale Capo Ufficio Addestramento e Operazioni.

In seguito fu assegnato al Comando dell'Aeroporto dell'Urbe e promosso Colonnello nel 1962.

LE DECORAZIONI DEL CAPITANO CIMICCHI

CROCE DI GUERRA AL V.M. « SUL CAMPO »

« Partecipava valorosamente in qualità di pilota a bordo di velivolo da bombardamento alle azioni aeree delle Baleari, in cui i velivoli italiani danneggiavano gravemente potenti formazioni navali inglesi, che erano così costrette a ripiegare - Cielo del Mediterraneo Occidentale - 1° Agosto 1940 ».

MEDAGLIA DI BRONZO AL V.M.

« Ufficiale subalterno di provato valore, si distingueva in azioni di guerra, partecipandovi come comandante di pattuglia e come capo equipaggio. In una operazione contro imponenti forze navali avversarie, assalito a più riprese nella rotta di andata e dopo il tiro, da numerosi caccia nemici sosteneva valorosamente il combattimento contribuendo all'abbattimento di due caccia avversari. Malgrado l'apparecchio fosse stato gravemente colpito dal fuoco delle mitragliatrici, con tenacia e sprezzo del pericolo riusciva a compiere la missione - Cielo Mediterraneo Occidentale - Giugno-Novembre 1940 ».

MED. DI BRONZO AL V.M. « SUL CAMPO »

« Capo equipaggio di velivolo aereosilurante, attaccava un convoglio nemico fortemente scortato e, nonostante la violentissima reazione contraerea, dopo aver respinto reiterati attacchi della caccia, silurava, con audacia e sereno sprezzo del pericolo, un incrociatore nemico. Riconfermava in tale azione elette virtù militari - Cielo del Mediterraneo Orientale - 23 Novembre 1941 ».

MEDAGLIA DI BRONZO AL V.M.

« Primo pilota di velivolo silurante, partecipava all'attacco in massa contro un convoglio nemico scortato da un numero imponente di navi da guerra in navigazione nel Mediterraneo Occidentale nei giorni 11 e 14 agosto 1942, concorrendo, attraverso la violentissima reazione contraerea, al danneggiamento di una nave da guerra - Cielo del Mediterraneo Occ. - 12 Agosto 1942 ».

MEDAGLIA D'ARGENTO AL V.M.

« Pilota di velivolo silurante, esperto valoroso in diverse azioni di siluramento condotte con rara decisione, infliggeva danni sensibili al naviglio nemico, navigante, sempre sotto poderosa scorta marittima e aerea. Unico superstite di un'impari e cruenta lotta aerea sostenuta con fermo coraggio, dalla formazione da lui condotta, contro numerosa caccia avversaria, rientrava a stento alla base dopo aver concorso all'abbattimento di due aeroplani nemici; esempio, in ogni prova, di ardimentoso combattente del cielo - Cielo del Mediterraneo - Novembre-Dicembre 1942 ».

MEDAGLIA D'ARGENTO AL V.M.

« Capo equipaggio di apparecchio aereosilurante attaccava e silurava in successive azioni nelle
• rade di Algeri e Bougie complessi navali fortemente scortati infliggendo gravi perdite al nemico. Costante esempio di alto spirito combattivo e belle virtù militari - Cielo del Mediterraneo Occ. - 23 Novembre 1942 ».

MEDAGLIA D'ARGENTO AL V.M. «SUL CAMPO»

« Capo equipaggio di velivolo aereosilurante, già distintosi in precedenti azioni, partecipava a due arditi attacchi contro convogli fortemente scortati e protetti da aeroplani da caccia. Affondava un grosso piroscafo ed una petroliera. In ogni occasione dava prova di possedere alte doti di calma e sereno sprezzo del pericolo - Cielo del Mediterraneo Orientale - 2-18 Aprile 1941 ».

MEDAGLIA D'ARGENTO AL V.M. «SUL CAMPO».

« Capo equipaggio di aereosilurante partecipava ad arditi attacchi contro unità da guerra nemiche affondando un incrociatore ausiliario e silurando un incrociatore. Con slancio ed audacia partecipava ad una azione contro una squadra navale nemica durante la quale, nonostante la violentissima reazione contraerea, venivano colpite, in prossimità della loro munita base, una nave da battaglia tipo "Queen Elizabeth" e una nave da battaglia tipo "Barham". Riconfermava così le sue belle virtù di combattente audace e valóso

Cielo del Mediterraneo Orientale 28 Maggio - 13 Ottobre 1941 ».

MEDAGLIA D'ORO AL V.M.

« Eccellente siluratore, magnifico Comandante di Squadriglia, nel corso di otto mesi di guerra nel Mediterraneo, prendeva parte singolarmente e alla testa dei suoi gregari che trascinava in superbe gare di ardimento a sedici durissime e rischiose azioni di siluramento e di ricognizioni offensive violando

munitissime basi nemiche come Algeri, Bougie e Gibilterra. Col preciso lancio dei suoi siluri colpiva ed affondava o danneggiava gravemente ventuno fra piroscafi e navi da guerra nemici. Esempio luminoso di cosciente temerarietà e di assoluta intera dedizione alla Patria ed all'Arma - Cielo del Mediterraneo Centrale ed Occidentale - 29 Gennaio - 17 Agosto 1943 ».

DECORATO della Croce di Ferro di II Classe conferitagli dal Governo Germanico in data 5 marzo 1942.

CONCESSO l'avanzamento per Merito di Guerra.

CITAZIONI NEL BOLLETTINO DI GUERRA

I — Nell'attacco effettuato da nostre formazioni aeree nel Mediterraneo Orientale contro un convoglio nemico fortemente scortato, azione di cui all'odierno bollettino 317, si sono particolarmente distinti: ... il Ten. Pilota CIMICCHI ...

(Appendice al Bollettino n. 317 del 19-4-41).

II — Nonostante la violentissima reazione di fuoco i nostri ardimentosi aviatori sono riusciti a colpire con siluri una nave da battaglia e un incrociatore da 10.000 tonnellate, il quale è stato visto sbandare fortemente.

Ufficiali capi equipaggi degli apparecchi che hanno effettuato i siluramenti: Tenenti ... Giuseppe CIMICCHI.

(Bollettino n. 499 del 14-10-41).

III — Ecco i nomi dei valorosi piloti degli aerosiluranti che hanno partecipato all'attacco della formazione navale nemica nel Mediterraneo Orientale: ... Tenente CIMICCHI Giuseppe...

(Appendice al Bollettino n. 576 del 30-12-41).

IV — Gli aerei che hanno effettuato azione di siluramento contro il convoglio nemico a Nord di Tobruk erano condotti dai seguenti piloti: ... Tenente CIMICCHI Giuseppe ...

(Appendice al Bollettino n. 615 del 6-2-42).

V - Ecco i nomi dei capi equipaggio degli aerosiluranti che nelle giornate del 10 e 11 Novembre hanno affondato unità nemiche: ... Tenente Giuseppe CIMICCHI ...

(Appendice al Bollettino n. 901 del 12-11,42).

VI — Nelle acque Algerine nostre formazioni di aerosiluranti, comandate dal ... Tenente Giuseppe CIMICCHI, attaccavano ieri un importante convoglio; nonostante l'intervento della forte scorta aerea,

l'azione aveva successo: un grosso piroscafo, centrato, saltava in aria e 4 altri mercantili venivano danneggiati in così grave misura da far ritenere sicuro il loro successivo affondamento.

(Bollettino n. 918 del 29-11-42).

VII - Nell'azione effettuata dai nostri aerosiluranti contro un convoglio nemico lungo le coste dell'Africa Settentrionale Francese e di cui dà notizia l'odierno Bollettino, si sono distinti i piloti ... Tenente Giuseppe CIMICCHI .. .

(Appendice al Bollettino n. 946 del 27-12-42).

VIII - Presso le coste Algerine una formazione di aerosiluranti al comando del Tenente Giuseppe CIMICCHI, attaccava — nonostante la violenta reazione contraerea — un convoglio Anglo-Americano centrando un grosso mercantile che era visto rapidamente colare a picco.

(Bollettino n. 970 del 20-1-43).

IX - Nelle acque tra Algeri e Bougie un convoglio fortemente scortato veniva attaccato da formazioni di nostri aerosiluranti al Comando .. . del Tenente Giuseppe CIMICCHI ...

(Bollettino n. 980 del 30-1-43).

X - Gli aerosiluranti che hanno affondato i 3 piroscafi di cui al bollettino odierno erano condotti dai seguenti capi equipaggio: Capitano CIMICCHI Giuseppe da Orvieto .. .

(Appendice al Bollettino 1179 del 18-8-43).

XI — Con l'azione presso la costa Tunisina citata nel bollettino di oggi, il Capitano Pilota CIMICCHI Giuseppe da Orvieto ha silurato negli ultimi 7 giorni 2 incrociatori e due piroscafi per un totale di 42.000 tonnellate.

(Appendice al Bollettino n. 1178 del 17-8-43).

Indice

Preghiera dell'Aviatore

AQUILE SUL MEDITERRANEO

Il Campo di Decimomannu

La morte del gen. Cagna

Duro scontro con la caccia

ALI E NAVI IN FIAMME

I « 4 gatti »

Arriva Buscaglia

Trasferimento nell' Egeo

Prime azioni di siluramento

L'occupazione di Creta

L'arrivo dell'amico Faggioni

Dalla scuola di Pisa ai campi della Sardegna

BAGLIORI NEL CREPUSCOLO

La leggendaria impresa

Ogni speranza cade

APPENDICE

Nota biografica

Indice

