

Vi riporto il diario dell'allora Tenente Petrosellini, pilota della Regia Aeronautica citato anche da Blue nel topic relativo al Macchi C.200, per il periodo in cui ha combattuto in Africa settentrionale. Un coinvolgente resoconto che mette in luce le doti e i difetti del velivolo e l'audacia di coloro che ne sapevano esaltare le qualità.



1942. Un Macchi MC 200 dell'8° Gruppo Caccia al momento del decollo per un'azione. (Foto Stato Maggiore Aeronautica.)

8° GRUPPO CACCIA, AFRICA SETTENTRIONALE 1942

Arrivai all'8° gruppo caccia, a Bengasi (aeroporto K-3) ai primi di maggio. Era stato un trasferimento-trasporto apparecchio da Caselle (Torino). Ero al comando di una pattuglia di tre Macchi 200, di cui faceva parte anche Pisano. La formazione, di dodici aeroplani, era agli ordini dell'allora capitano Veronesi (detto « la Madonna di Loreto » per le sue ineffabili doti di carattere). Io provenivo dal ciclo operativo 1941 in Jugoslavia e perciò la differenza di ambiente fu subito notevole.

A Bengasi, nel maggio 1942, avevamo compiti di crociera di protezione sul porto ad alta quota. Bacich aveva assunto il comando del gruppo da pochi giorni, succedendo a La Carruba. Le tre squadriglie erano comandate da Zannier (92[^]), Marcovich (93[^]) e Cecchet (94[^]). Durante una delle crociere di protezione su Bengasi per ragioni tuttora sconosciute (forse un guasto all'impianto dell'ossigeno) precipitò nel porto il sottotenente Franciosi.

Ma lo scopo principale di quella sosta a Bengasi (dopo la breve avanzata da Agedabia) era la preparazione del gruppo per la prossima offensiva che Rommel andava preparando. L'aeroporto K-3 si trovava sulla Balbia, appena a sud di Bengasi. I Macchi 200 erano schierati sotto gli alberi per sottrarli all'osservazione avversaria.

Le condizioni generali erano accettabili e cominciammo a fare le prime esperienze di collegamento radio. Un giorno Serotini, che era di servizio al trasmettitore a terra (a bordo avevamo soltanto il ricevitore) mi diceva (ero in volo crociera a quota relativamente bassa): «Se mi senti, fa' un tonneau» e io lo facevo, «Se mi senti, vira a sinistra» e io viravo. Poi mi disse pure «Se mi senti, lanciati col paracadute» e io feci finta di non sentire...

Il 22 maggio, le tre squadriglie del gruppo si spostarono a Martuba 5. Martuba era una località nel deserto, circa 50 km a sud di Derna: un posto desolato, senza un filo d'erba, col sole a picco, come nei film. C'erano cinque aeroporti, popolati dagli stormi 1°, 4° e 2° (il nostro), oltre ai Cr. 42 e Stuka del 5° e del 50° e i Messerschmitt e Ju. 88 tedeschi. Tutti pronti per l'offensiva. Appena atterrati, al mattino, a Martuba 5, non si era neanche allontanato il polverone, già avevamo sulla testa il ricognitore inglese. E poche ore dopo, i bombardieri. Saranno state le tre del pomeriggio. Si presentarono una dozzina di Douglas Boston, scortati da una dozzina di P-40. Sganciarono a casaccio, ma il 1° stormo decollò in massa e furono tutti abbattuti, tranne un P-40.

La notte ci fecero un bombardamento di rappresaglia sugli accampamenti, appena finiti di montare. Le tende stavano ancora su per scommessa e i Wellington inglesi, uno alla volta, giù bengala e bombe per tutta la notte: da farci impazzire. A saltoni, trovai una buca (i rifugi intorno alle tende non avevamo avuto il tempo di costruirli), mi ci misi dentro, in compagnia di un polacco morto (me ne accorsi all'alba) disseppellito dalle iene.

L'offensiva vera e propria ebbe inizio all'alba del 24 maggio 1942, quando il 4° stormo attaccò al suolo sull'aeroporto di Gambut l'intera forza da caccia inglese, di Spitfire e P-40, e la distrusse quasi completamente. La sorpresa fu tale che trovarono gli aerei ancora con le «capotes» sui motori. Il dominio del cielo era nostro, per cui cominciammo gli attacchi al suolo in appoggio alle truppe terrestri che, dalla linea che fronteggiava Ain el Gazala, iniziavano l'avanzata per investire Tobruk. Furono giorni terribili e bellissimi: in mezzo al polverone, alla sabbia, le formazioni decollavano, attaccavano gli obiettivi (carri, autocolonne, schieramenti nemici, fermi ed in movimento), atterravano, sì rifornivano, ripartivano, e così dall'alba al tramonto. I miei gregari erano normalmente Moressi e Pisano, ma avevo anche con me spesso Monti, Pavan ed altri. Zannier aveva lasciato il comando della 92°, che era stato assunto da Sansone.

Questa frenetica attività durò praticamente un mese, fino alla caduta di Tobruk (21 giugno). Fu un periodo glorioso, intessuto di episodi di audacia e di dedizione che sarebbe troppo lungo enumerare. Tutti o quasi i velivoli rientravano dalle azioni colpiti. Alcuni, purtroppo, non rientravano affatto. Avemmo perdite dolorosissime: Marcovich e Bottazzi, fra gli altri, furono fatti prigionieri. Comandavo la formazione che seguiva quella di Cecchet. Vidi l'aereo di Bottazzi prendere fuoco e atterrare senza carrello in mezzo ad una nuvola di polvere e fiamme, mentre la contraerea continuava a spararci all'impazzata. Credevo proprio che non se la fosse cavata: invece gli inglesi lo curarono molto bene e con molta umanità.

Il 14 giugno, azione di stormo (60 aeroplani) contro le linee e sulla Balbla fra EI Mrassas e Tobruk. Perdemmo Sozzi e D'Agostini. D'Agostini, appena promosso capitano, aveva assunto il comando della 93°, al posto di Marcovich caduto prigioniero: atterrò incolume, col carrello su, fra gli australiani impazziti dopo giorni e giorni di attacchi dal cielo. Fu ucciso a colpi di pistola (la sua salma fu ritrovata, qualche giorno dopo, quando Tobruk era già caduta). Alla sua memoria fu decretata la medaglia d'oro.

Ma anche i viventi non furono da meno. Palumbo con un polpaccio pieno di schegge ripartì subito per l'azione, col sangue che gli colava. E così Pavan. E tutto ciò lottando contro la sete, il caldo, la sabbia, il sole accecante; e contro la terribile contraerea della piazzaforte di Tobruk che ci decimava.

Acroma, El Mrassas, Ain el Gazala, Mteifel el Ghebir, Segnali Sud, Trlgh Capuzzo, Bir Hakeim, Tmimi sono nomi che non dimenticheremo: sono rimasti nell'animo e nel cuore di noi superstiti come le ore della nostra giovinezza perduta (avevo allora 21 anni).

Andavamo a mitragliare bassi, « a pelo della sabbia », a vedere l'avversario negli occhi...

Il Macchi 200 faceva miracoli: e noi ci sforzavamo di non essere da meno di lui.

Come dicevo, Tobruk cadde il 21 giugno. 33.000 prigionieri, 6.000 morti, magazzini pieni, viveri, benzina, automezzi, armi e vestiario a non finire. L'intera 8° armata inglese praticamente distrutta. Il 24 giugno ci spostammo ad Ain el Gazala, sull'aeroporto inglese abbandonato da poche ore. Il 29 giugno, con Moressi e Pisano, mi spostai a Derna per effettuare la crociera di protezione all'arrivo di Mussolini che, come è noto, se ne tornò poi indietro senza aver potuto entrare ad Alessandria.

Rimanemmo a riprendere fiato ad Ain el Gazala. Dolce nome: la fonte delle gazzelle. Infatti, non c'era un goccio d'acqua.

Un po' di pace, fino al 5 luglio. Quel giorno, al seguito delle colonne che incalzavano i resti dell'8° armata, ci spostammo ad Abu Haggag, a ridosso delle linee di El Alamein. Atterrammo sotto una terribile tempesta di sabbia: e fu un caso se qualcuno non ci lasciò le penne.

Il 12 luglio ricominciammo con i mitragliamenti. Il deserto egiziano non era sostanzialmente diverso da quello libico, ma ci sovrastava come la spada del destino la spaventosa depressione di Qattara. Un paesaggio dantesco, un costone dirupato di 300 metri d'altezza e sotto sabbie mobili per una lunghezza di due o trecento chilometri e una larghezza di altrettanti. L'aria, là sotto, era irrespirabile e i motori non ne volevano sapere di « tirare », quando a volo radente alla base del costone andavamo a cercare le camionette inglesi.

Sulla linea di El Alamein la contraerea inglese si era organizzata e avemmo ancora perdite dolorose. Casadio, della 94°, si lanciò con tutto l'aeroplano contro l'autoblinda di testa di una colonna Inglese e scoppiò con essa, fermando l'intera colonna che tentava l'aggiramento di un nostro caposaldo.

Ma più erano le perdite e più l'amicizia fra i superstiti diventava tenace, intensa, intima. Altri nomi di località si aggiungevano al ricordo: Fuca, Bir Khalda, Qattara Spring, Salt Spring, Qattara Boring Works, Gebel Kalabin...

Il fronte si fermò ad El Alamein qualche mese. La guerra di posizione ci relegò alla scorta dei convogli di motozattere che portavano i rifornimenti lungo la costa, da Tobruk a Marsa Matruh. Fu un lavoro terribile, per la fatica, la monotonia, il clima: c'è da immaginare cosa significava decollare all'una o alle due del pomeriggio, dal deserto egiziano, ed effettuare una crociera di due ore a 500 metri, al minimo di velocità sulle motozattere.

L'aereo scottava, letteralmente: volavamo coi calzoncini corti, a torso nudo, col solo giubbotto salvagente (il « Mae West ») e con i guanti per non ustionarci le mani.

La nostra logistica... funzionava come sempre: niente carne, frutta o verdura fresca. Solo gallette e scatolette, così tutti piagati dall'avitaminosi. E niente acqua minerale, che invece abbondava in retrovia.

La 92° e la 93° (ora comandata da Bissoli) rimasero ad Abu Hag-gag, mentre la 94° si era spostata a Sidi el Barrani, che oltre tutto ci serviva da campo appoggio per le scorte.

Sembrava un lavoro oscuro: ma ci furono episodi bellissimi. Salvammo spesso le motozattere dagli attacchi improvvisi dei « Beaufighter », abbattendone diversi. Lancia fu a sua volta abbattuto, atterrò nel deserto e tornò ad Abu Haggag, con la bussola in mano, di notte, a piedi; e per poco le sentinelle non gli sparavano.

Alla fine di settembre, Rommel tentò l'offensiva, che fallì per mancanza di carburante. Il gruppo delle divisioni corazzate rimase bloccato al di là delle linee inglesi, al lato sud dello schieramento di El Alamein. Così fu che la notte sul 24 settembre l'8° gruppo, a velivoli isolati, fu inviato a mitragliare in quella zona per tenere fermi gli inglesi (in particolare due divisioni indiane) mentre gli italo-tedeschi si ritiravano sulle posizioni di partenza con carburante rimediato Dio sa come e trasportato di corsa sul posto. Fu un'azione epica, disperata. Gli aerei non disponevano di orizzonti artificiali, né di mezzi di radionavigazione. L'illuminazione degli strumenti di bordo c'era per modo di dire, e non esisteva nessun mezzo di difendersi dal lampo accecante delle mitragliatrici, quando si sparava. Nessuno aveva mai volato di notte col Macchi 200 (tranne il povero Ruffini: una volta sola!) e l'atterraggio al buio, nel deserto, certo non presentava particolari caratteristiche di sicurezza. Insomma, non avemmo perdite: e ancora oggi non so dire se fu fortuna o perizia. Miracolo, certamente, forse delle due cose insieme.

Il 15 ottobre lasciammo Abu Haggag e ci ritirammo a Bu Amud, vicino Tobruk. L'offensiva inglese di El Alamein era vicina e facilmente prevedibile ed era vitale disporre di una seconda schiera. Bu Amud aveva una discreta attrezzatura logistica, ricavata da quanto si era potuto trovare a Tobruk, abbandonata dall'8° armata nel giugno. Cominciammo a scortare i convogli in arrivo, anche a notevole distanza dalla costa, al limite di autonomia.

Il 26 ottobre « beccai », con gregari Moressi e Pisano, un « Maryland » a bassa quota, appena fuori del porto. Si difendeva come un leone. Il combattimento si spostò nei cumuli soprastanti e mi trovai solo con lui. Con una raffica lo colpì a morte nel motore destro. Si mise a « battere le ali » in segno di resa, dirigendosi verso la costa.

Mi misi in formazione con lui: fu allora che il mitragliere dalla torretta mi indirizzò a bruciapelo una raffica che mi mancò per un capello. Sparai ancora, fino a quando lo vidi precipitare come una torcia.

La ritirata aveva preso una brutta piega: il 5 novembre eravamo a Bengasi, nuovamente a K-3. Tobruk era stata abbandonata. Proteggeamo Bengasi come potevamo dai bombardieri inglesi. Facemmo diversi combattimenti, ma quelli ormai avevano i primi « Liberator ».

Ci spostammo a Nufilia, nel golfo della Sirte, il 15 novembre e il 21 a Marsa el Auegia, Lì iniziammo ad attaccare le colonne inglesi con le bombe alari: gli attacchi erano stati montati già ad Abu Haggag da una squadra di tecnici dell'armamento guidata dall'allora capitano ingegnere Carlo Cao. Li avevamo maltrattati, noi « cacciatori puri ». Ma loro, duri, gli attacchi per le bombe ce li avevano messi lo stesso. E ora venivano buoni.

Ogni giorno l'8° gruppo, ormai decimato negli uomini e nei mezzi, decollava e giù a tuffo nel deserto contro le forze corazzate inglesi che avanzavano. Erano azioni senza respiro: giù da 5.000 metri, in picchiata verticale, fra la contraerea che sparava all'impazzata, nella terribile fornace da cui tanti non tornavano.

E poi, voli a lunga autonomia nel deserto a portare un saluto dall'alto ai nostri presidi isolati e votati al sacrificio.

Moressi ed io volammo sino a Marada, un'oasi sperduta nella Sirte. Quasi ottocento chilometri di deserto fra andata e ritorno, oltre qualsiasi immaginabile autonomia del Macchi 200. Atterrando poi con cinque minuti di benzina: giusto per non rompersi il collo appena fuori dell'aeroporto.

E il 1° dicembre l'8° gruppo fece l'ultima azione prima del rimpatrio. Riuscimmo a rimediare in tutto cinque Macchi 200. Li caricammo con le due bombe alari e con i nastri delle mitragliatrici e andammo via in un caldo d'inferno. Girammo al largo sul mare e ci tuffammo sulle posizioni inglesi verso Agheila. Incredibilmente, la contraerea sparò solo all'ultimo momento e smise

immediatamente dopo che eravamo entrati in rotta di scampo dopo lo sgancio ed il mitragliamento. Infatti dodici « Spitfire » ci piombarono in testa. Eravamo più bassi e più lenti di loro. Accettammo il disperato combattimento. Precipitarono in fiamme uno « Spitfire » e due Macchi 200. Monti non lo trovammo più; Calsolaro, gravemente ferito, raggiunse la costa a nuoto. Sansone, Lancia ed io rientrammo delusi, amareggiati, tristissimi per non aver potuto fare di più, forse col senso di colpa di non esserci anche noi sacrificati con gli altri.

Il 10 dicembre, da Misurata ormai investita dagli inglesi, senza più aeroplani, i superstiti dell'8° gruppo caccia rientrarono a Catania con una formazione di S. 82 mandata a recuperarli.

I fatti e gli episodi che ho brevemente descritto, i particolari che sono accaduti a me ma che rappresentano quelli di tutti gli altri, ebbero come denominatore comune il senso assoluto del dovere, lo spirito di sacrificio senza limiti.

Mario Bacich fu sempre in testa, nelle azioni più rischiose, in quelle più defatiganti, nei momenti di maggior impegno. Ognuno di noi trovò in lui, nella sua fermezza di carattere (che si rivelava talvolta in forme esplosive) la forza necessaria a superare sacrifici, amarezze, fatiche, dolori, rimpianti e paure. Umanissime paure, alla vista degli amici più cari morti: e se domani toccasse a me?

Non toccò a me, perché forse un altro cadde al mio posto: queste poche righe, queste lacrime che mi rigano il volto, sono per te, amico pilota sconosciuto, che ormai voli per sempre, eternamente giovane, nel cielo purissimo degli angeli e degli eroi.

Tenente Costantino Petrosellini 8° Gruppo Caccia