

L'ASSO DELLA CACCIA TERESIO MARTINOLI

di

Riccardo De Rosa



Teresio Martinoli nacque a Novara il 26 marzo 1917, figlio di Vittorio e Pierina Pedrini: fu purtroppo costretto a interrompere gli studi quando gli morì il padre, trovando impiego come saldatore a soli 12 anni.

Ciò non gli impedì di approfondire la sua passione innata per il volo (ciò che si poté permettere grazie ad una insperata fortuna che gli capitò in quel periodo, cioè l'eredità da parte di una zia di una somma, per l'epoca abbastanza rilevante, di lire 3000) che lo portò, nel 1937, ad ottenere il brevetto di pilota di aliante e, l'anno successivo, quello per pilota a motore.

In virtù di queste abilitazioni ottenute, quando gli arrivò la chiamata per il servizio militare, riuscì ad avere l'ammissione nella Regia Aeronautica, inquadramento Sottufficiali.

Così infatti recita il suo foglio matricolare:

Giunto alle armi in qualità di aviere nella R. Aeronautica, 1 Zona Aerea Territoriale, Centro di Affluenza di Cameri, 11 – 6 – 38.

Inviato in licenza straordinaria senza assegni in attesa di disposizioni ministeriali, 13-6-38.

Sergente Pilota con anzianità di grado dal 13 giugno 1938 e decorrenza assegni dalla data del rientro dalla licenza straordinaria di cui fruisce, perché in possesso del Brevetto di Pilota Civile di aeroplano, giusta la Circolare Ministeriale n.7835 del 23-3-33. Trasferito alla Scuola Pilotaggio del R. Aeroporto di Ghedi, 20-8-38.

Durante il corso alla Scuola di Ghedi, il 5 settembre 1938 Teresio Martinoli effettuò il suo primo volo su un Caproni Ca.100.

Superati con pieno successo gli esami di volo, tra gennaio e marzo 1939 fu trasferito alla Scuola di Foggia, ove venne addestrato al volo acrobatico sui caccia modello Fiat CR20, CR30 e CR32.

Come assegnazione iniziale egli fu inviato alla 366^a Squadriglia, 151° Gruppo, 53° Stormo, di base a Torino Caselle e, poco prima dell'entrata in guerra, fu trasferito a Trapani alla 384^a Squadriglia, 157° Gruppo: qui la sua notevole abilità di pilota iniziò ad esser notata, ma, come sottufficiale, la sua attività di volo si dovette necessariamente limitare al ruolo di gregario.

Subito dopo l'ingresso in guerra dell'Italia, già il 13 giugno, pilotando un CR42 "Falco", egli ottenne la sua prima, probabile vittoria su un bimotore francese, episodio ancor oggi non del tutto chiaro, dato che questo abbattimento è sì descritto con una certa accuratezza di particolari nel suo libretto di volo, ma non poté esser confermato in alcun'altra documentazione.

Successivamente Martinoli venne assegnato alla 78^a Squadriglia, 13° Gruppo, 2° Stormo, in Libia, riuscendo a ottenere in ottobre un'altra vittoria, questa volta ai danni di un Gloster Gladiator inglese.

Alla fine del 1940 ottenne la sua prima MAVM e ricevette l'ennesimo trasferimento: questa volta ad un reparto dal nome antico e prestigioso, ovvero il 4° Stormo, un reparto che aveva ricevuto in eredità il Cavallino Rampante, insegna dell'asso Francesco Baracca, in cui peraltro Martinoli rimase pressoché per tutto il resto della sua carriera.

La sua terza e ultima vittoria del suo brevissimo ciclo operativo africano fu un bimotore Bristol Blenheim, nel gennaio 1941.



Lo stemma araldico del 4° Stormo

La sua unità fu trasferita in Italia e riequipaggiata con i caccia Macchi MC200, di più moderna concezione: con questo aereo non ottenne accrediti di vittorie di alcun tipo, e il suo reparto intanto, nell'autunno 1941, fu equipaggiato con un altro tipo di caccia, sempre prodotto dalla Macchi, questa volta il modello MC202 Folgore, che tuttavia continuò a soffrire del difetto di un armamento di bordo limitato a due sole mitragliatrici Breda cal 12,7 mm, mentre gli Hurricane inglesi, competitori obbligati di quel periodo, potevano disporre di otto mitragliatrici Browning cal. 7,69 mm, o, in alternativa di 4 micidiali cannoncini Hispano MKII da 20 mm, che tante perdite causarono tra le fila dell'Asse.

Nonostante queste notevoli limitazioni, Martinoli al comando di questo modello di caccia ebbe modo di distinguersi per perizia e capacità combattive sin dall'inizio del suo utilizzo: infatti egli ed il suo stormo vennero subito dopo gettati nella fornace degli attacchi all'isola di Malta, che continuava la sua resistenza ostinata nonostante la forte pressione aerea cui era continuamente sottoposta, in un massacrante ciclo di scorta ai bombardieri che non davano tregua ai britannici, provocando tuttavia, ad ogni loro apparire nelle vicinanze dell'isola, la rabbiosa reazione aerea del nemico.

In un combattimento del 19 ottobre '41 Martinoli, partito da Comiso ove era di base con alcuni compagni per intercettare una formazione di caccia avversari, riuscì ad abbattere due Hurricane inglesi, portando a 5 aerei il suo bottino personale e aumentando la stima in cui era peraltro già da tempo tenuto presso i suoi colleghi.

Appena tre giorni dopo fu la volta di un altro Hurricane, mentre a novembre abbatté un secondo Blenheim.

Nel corso dell'inverno il suo reparto ottenne l'avvicendamento per un turno di riposo, rientrando operativo nella primavera 1942: altro periodo molto favorevole al pilota novarese, che nel solo mese di maggio di quell'anno riuscì ad abbattere ben 5 dei temibili Supermarine Spitfire ed un Curtiss P-40. Il 4 maggio abbatté uno Spitfire che si accingeva ad attaccare un gruppo di bombardieri italiani, mentre il 9, nel corso di una missione sull'isola assieme a 15 caccia di scorta a 5 CantZ1007, Martinoli rivendicò uno Spitfire abbattuto, mentre le fonti inglesi per quel giorno non ammettono di aver subito perdite aeree di sorta.

Due degli Spitfire abbattuti sul cielo di Malta però sono ancor oggi oggetto di dubbi, quanto al loro effettivo accredito al Martinoli.

In giugno egli e la sua Squadriglia ricevettero l'ordine di spostarsi in Libia, dove era in pieno svolgimento la grande offensiva italo-tedesca contro le forze britanniche, tesa alla conquista dell'importante piazzaforte di Tobruk e del suo prezioso porto, e a ricacciare le forze inglesi in Egitto: la Regia Aeronautica non fu da meno della Luftwaffe nel tentare di fornire alle forze di terra dell'Asse la migliore copertura possibile contro i continui attacchi della RAF, che in questo periodo peraltro soffrì pesanti perdite: a contribuire al loro elevato numero non fu da meno neanche Martinoli, che nel solo mese di giugno si vide accreditato l'abbattimento di 3 caccia P-40, più un'ulteriore vittoria che tuttavia non gli fu riconosciuta.

Al suo attivo egli aveva a metà 1942 qualcosa come 14 abbattimenti certi, più tre classificati come probabili, ciò che gli valse la concessione della seconda Medaglia d'Argento al Valor Militare.

Anche il ciclo di combattimenti aerei su El Alamein portò una certa fortuna al cacciatore italiano, che in quel difficile teatro operativo abbatté altri sei avversari in duello aereo, portando il totale delle sue vittorie a ben 18 apparecchi avversari.

Due suoi biografi, Massimello e Apostolo, così accennano a lui ed al suo stormo in questo periodo, in un volume apparso in Gran Bretagna,

Toward the end of that same month, the whole Stormo returned to Africa, to participate to Rommel's great offensive.

The aces of the Fourth – Lucchini, Ferrulli, Giannella, Veronesi, Malvezzi, Reiner, Annoni and Barcaro, along with Martinoli – claimed the lion's share of their victories during this period near – constant retreat for the Allies.

Ma abbiamo di quei giorni un altro interessante documento – una lettera di Martinoli stesso – che così egli scriveva in luglio ad un suo parente novarese, lettera che venne pubblicata, per evidenti ragioni di propaganda, sul periodico *L'Italia Giovane*, e che rende l'idea dell'entusiasmo, nonostante le difficoltà, e dello sprezzo del pericolo con cui i nostri giovani piloti andavano ogni giorno nei cieli africani a rischiare la vita,

Carissimo zio,

Da molto tempo non ti do mie notizie, ma spero che tu possa comprendere la mia posizione, ossia il poco tempo che si trova in zona di operazioni.

Per primo ti dirò che il giorno 15 luglio è stato il più bel giorno della mia vita, perché su un campo avanzato della Cirenaica ho ricevuto dalle mani del Duce la medaglia d'argento sul campo al valor militare.

Avrai certamente sentito dai bollettini la citazione del Quarto Stormo da caccia, al quale ho l'onore di appartenere, che ha raggiunto in questi giorni la 132ma vittoria aerea, alla quale modestamente ho contribuito anch'io, dato che in questi giorni sono riuscito ad abbattere in fiamme il mio quindicesimo avversario[..]

Ma, sebbene il documento sopra riportato minimizzi di molto i rischi e le difficoltà continuamente incontrate dai piloti dell'Asse e nonostante le pesanti perdite inflitte agli inglesi nel periodo che va dalla fine di maggio alla metà di luglio'42, la RAF continuava a rappresentare comunque un avversario molto coriaceo e di tutto rispetto. Un nemico che anzi, dagli inizi di settembre in poi, soprattutto dopo la morte dell'asso tedesco Marseille, riuscì gradualmente a riprendersi la supremazia nei cieli africani: Martinoli corse un brutto rischio in un combattimento svoltosi il 9 ottobre, quando il suo apparecchio, dopo aver abbattuto un altro Spitfire, venne gravemente danneggiato dalla reazione nemica ed egli a stento riuscì a riportare l'aereo alla base.

La sua ultima vittoria nordafricana gli fu accreditata proprio nel primo giorno dell'offensiva finale inglese contro gli italo-tedeschi ad Alamein, cioè il 23 ottobre, quando riuscì ad abbattere un altro P-40 nemico.

Intanto, gli americani sbarcano l'8 novembre alle spalle di Rommel e dei suoi in ritirata, l'Africa è definitivamente perduta: il 4 stormo, molto provato in termini di perdite di uomini e mezzi, rientra in Italia, per riposo, riequipaggiamento e per prepararsi alla difesa della penisola, dato che non si sa quanto a lungo l'estrema difesa italo-tedesca in Tunisia si potrà protrarre.

Martinoli è uno dei fortunati che riescono a rientrare indenni in patria dal ciclo di operazioni aeree in Egitto.

Il suo reparto fu nuovamente riequipaggiato, questa volta con un caccia di concezione veramente avanzata, il Macchi MC205 "Veltro", apparecchio in grado di competere efficacemente contro i velivoli nemici. Purtroppo ne arrivarono dalle catene di montaggio in numero nettamente insufficiente rispetto alla preponderanza aerea avversaria e comunque troppo tardi, quando per l'Italia ormai le sorti del conflitto erano già decise.

Ciononostante, Martinoli ed i piloti del suo Stormo si buttarono con le solite audacia e perizia nella ormai impari lotta contro un nemico che di giorno in giorno si andava facendo sempre più forte, aggressivo e risoluto, riuscendo a cogliere anche dei brillanti successi nella difesa della Sicilia, dove era più probabile che gli alleati sarebbero sbarcati dopo la resa delle truppe dell'Asse in Africa in maggio. Già il 4 luglio Martinoli riusciva ad abbattere un P-39 Aircobra, ottenendo nel contempo un ulteriore, rilevante affermazione collettiva ai danni di un bombardiere B-17.

La data dell'operazione Husky, cioè dello sbarco alleato, si avvicinava sempre più, e gli aerei alleati inviati sui cieli siciliani ad ammorbidire le difese dell'Asse e sconvolgere la rete di comunicazioni viarie e ferroviarie nemiche ormai non si contavano nemmeno più, in quanto il nemico aveva acquistato il quasi completo controllo dello spazio aereo, presupposto tattico – strategico per un felice esito dello sbarco.

Martinoli era tra i "quattro gatti" che ancora tentavano di opporsi agli Alleati, anche se con mezzi sempre più limitati dai precisi e micidiali bombardamenti del nemico, che non potevano non privilegiare le basi aeree dell'Asse, che, per tutto giugno e luglio, a cadenza pressoché quotidiana, ricevevano la sgradita visita di bombardieri e cacciabombardieri.

Il 6 luglio Martinoli, alzatosi in volo con pochi altri contro una di queste formazioni, danneggiava gravemente un caccia Lightning, mentre la sera dello stesso giorno la base ove egli si trovava, Finocchiaro, venne attaccata pesantemente da bombardieri americani B-26 Marauder. Il sottufficiale, che stava ultimando la manovra di atterraggio, ebbe a stento il tempo di rifugiarsi in una trincea per proteggersi dalle schegge delle micidiali bombe nemiche, mentre il suo ed altri caccia Macchi andavano distrutti: perdite gravi e non facilmente rimpiazzabili, a quel punto del conflitto.

Il progettato sbarco alleato avvenne il 10 luglio. Per comprendere quale fosse lo stato delle nostre difese, basti solo riflettere sul fatto che, a quella stessa data, la 74^a Squadriglia cui era aggregato Martinoli poteva mettere in campo solamente due Macchi ancora in grado di combattere.

Anche se lottando in condizioni pressoché disperate la combattività, unita alla grande perizia raggiunta lungo l'arco di tre anni di guerra da Martinoli,

consentirono a quest'ultimo un altro, brillante risultato (il cui valore soprattutto morale aumenta notevolmente, se si considerano le circostanze in cui esso venne ottenuto dal coraggioso cacciatore italiano) il 15 agosto, consistente nell'abbattimento, nel corso di un lungo e sofferto duello svolto sullo stretto di Messina, dell'ennesimo Spitfire.

La città etnea, presso la quale era situato il campo della 74^a squadriglia di Martinoli, nonostante l'ostinata resistenza delle forze dell'Asse, venne conquistata il 17 agosto. Mussolini era stato costretto a dimettersi nel luglio precedente, mentre il governo Badoglio era in trattative, in quegli stessi giorni, per uscire dal conflitto.

L'8 settembre Martinoli, come tutto l'esercito italiano, venne letteralmente colto di sorpresa dal tragico, e soprattutto maldestro, avvenimento rappresentato dall'armistizio. Gli eventi tuttavia incalzavano – o per meglio dire precipitavano – e una scelta i militari italiani che in quel momento potevano ancora permettersi il lusso di farla (ai 600.000 che finirono internati in Germania non andò allo stesso modo) dovevano comunque prenderla: con una parte o con l'altra bisognava comunque schierarsi, o con i tedeschi o con gli ex – nemici diventati “alleati” da un giorno all'altro.

L'Italia stava infatti andando in pezzi, i tedeschi occupavano in fretta il centro-nord della penisola, mentre il Sud, già quasi del tutto libero da truppe germaniche, cadeva velocemente in mano agli alleati e la guerra, al contrario di ciò che speravano in molti, era tutt'altro che terminata.

Martinoli scelse in fretta e serenamente, come tutti i sopravvissuti della sua squadriglia: l'unico governo legittimo era quello che aveva dichiarato l'armistizio, e che ora si trovava con il Re a Brindisi. Quanto ai tedeschi, erano solo dei semplici invasori, che stavano già trattando la parte d'Italia da loro occupata come uno qualsiasi degli altri paesi europei da loro assoggettati, seppur coll'ipocrita paravento rappresentato dal redivivo governo neofascista di Salò.

Quindi non si poteva che combattere a fianco degli stessi con cui egli e i suoi si sparavano addosso nei cieli solo sino a qualche giorno prima della resa italiana. L'ingresso di Martinoli e dei resti della sua Squadriglia nell'Aeronautica Italiana Cobelligerante era cosa fatta. Ciò che gli alleati ribattezzarono *ICBAF*, ovvero *Italian Cobelligerant Air Force*, a molti porterà imbarazzo e serie crisi di coscienza ma, per non far cadere l'Italia nel precipizio che si trova di fronte, questa sembrò l'unica scelta ragionevole e sensata.

I rapporti con l'ex nemico nei primi mesi furono tutt'altro che facili, la diffidenza e il rancore verso gli italiani, soprattutto da parte britannica, non erano certo di poco conto e ciò complicava notevolmente le cose a reparti già indeboliti, a corto di personale e di equipaggi a causa dei paurosi vuoti che nelle loro file tre anni di guerra avevano lasciato. Anche i neoalleati avevano

tuttavia i loro problemi e, all'inizio, i rifornimenti ai nostri contingenti cobelligeranti, inclusi quindi gli stormi aerei, erano o dati con il contagocce o, in alcuni casi, proprio rifiutati in blocco.

Nei primi mesi seguenti l'armistizio, gli italiani, dando prova di valore e di affidabilità in più occasioni, riuscirono a modificare in buona parte questo prevenuto atteggiamento nei loro riguardi, anche se purtroppo incomprensioni e fraintendimenti continuarono a esservi.

Alla data della resa dell'Italia, le formazioni italiane che si schierarono dalla parte alleata contavano 203 aerei, tra cui 39 da combattimento, 117 bombardieri, e vari aerei da trasporto, dei quali secondo stime inglesi solo 165 si potevano considerare pienamente operativi. Comunque i velivoli nazionali vennero considerati obsoleti e inaffidabili sia da britannici che americani, i quali preferirono riequipaggiare i nostri piloti con aerei di più moderna concezione come i Baltimore e gli Spitfire, oltre al malaugurato Aircobra.

Nell'estate del 1944, il 4° Stormo Caccia Terrestre era stato così suddiviso:

- 9° Gruppo, su Macchi MC205 e Bell P-39 Aircobra a Termoli, 96^a e 97^a Squadriglia;
- 10° Gruppo, su Macchi MC 202 e 205, oltre ai P-39 Aircobra, a Termoli, 84^a e 90^a Squadriglia;
- 12° Gruppo, Macchi MC 202 e 205, oltre ai p-39 Aircobra, a Termoli, 73^a e 91^a Squadriglia.

Martinoli continuò ad operare dal Sud Italia, soprattutto in appoggio alle formazioni italiane operanti, inquadrato nelle formazioni partigiane di Tito, in Montenegro: qui infatti i tedeschi non riuscirono a disarmare tutti i contingenti italiani, piuttosto coesi tra loro e numericamente abbastanza forti.

Ciò avvenne soprattutto in Montenegro, zona della Jugoslavia dove, dopo l'occupazione militare italo-tedesca nel 1941, era stato creato del tutto artificialmente un Regno di Montenegro, che poi venne completamente affidato alla responsabilità delle truppe italiane. Alla data dell'armistizio, a presidiarlo erano presenti la divisione alpina "Taurinense", la divisione di fanteria da montagna "Venezia" con la sua gemella divisione "Ferrara", oltre alla divisione di fanteria "Emilia", con reparti minori di Guardia di Finanza, Carabinieri, Camicie Nere.

Queste ultime, con alcuni reparti dell'esercito, si schierarono già nei giorni successivi all'8 settembre a fianco dei germanici, mentre più sofferta, come in tanti altri luoghi, fu la decisione per molti altri soldati e ufficiali: anche qui – pur

se in forma diversa, dato che i titini non erano considerati un esercito regolare al pari di quello britannico – si assistette ancora una volta alla confusione e alle difficoltà di ordine etico, politico, militare di doversi schierare a fianco di formazioni partigiane contro cui si sparava solo pochi giorni prima, e che si sapeva bene non considerare gli italiani con molto favore.

Gli italiani, tuttavia, al contrario dei loro sfortunati colleghi della divisione “Acqui” a Cefalonia, seppero decidere in fretta e per la maggior parte contro l’innaturale alleanza con la Germania nazista.

Già il 9 settembre, ad esempio, il Gruppo di artiglieria alpina “Aosta”, al comando di Carlo Ravnich, apriva il fuoco contro una colonna tedesca e nei giorni successivi vi sarebbero stati altri e numerosi episodi analoghi.

Ciò vinse, anche se solo in parte, la forte diffidenza dei comandanti delle formazioni partigiane e dello stesso Tito, e gli italiani “defezionanti” vennero accolti e inquadrati su alcune brigate partigiane, reclutate su base volontaria, arrivando persino, agli inizi del dicembre 1943, a costituire nientemeno che una Divisione italiana partigiana “Garibaldi”, che, nei mesi successivi, avrebbe dato ottima prova di sé in vari e accaniti combattimenti contro cetnici e tedeschi.

A questo punto, si poneva tuttavia il problema di come continuare a tenere i rapporti con il legittimo governo nel Sud Italia, che i più consideravano, non a torto, come il primo referente dal punto di vista politico e militare: i soldati e gli ufficiali italiani, anche se sbandati, continuarono in generale a considerare valido il giuramento fatto alla persona del Re, quindi ad autoreferenziarsi comunque come soldati italiani, il che da parte jugoslava li fece considerare sempre come una sorta di sorvegliati speciali.

Gli Alleati, il 7 giugno 1944, crearono la *Balkan Air Force*, vera e propria forza aerea multinazionale cui parteciparono americani, inglesi, greci, jugoslavi e italiani, avente il compito di supportare le formazioni partigiane antitedesche in Jugoslavia, Grecia e Albania (essa fu una delle pochissime iniziative alleate di largo respiro cui fu concesso agli italiani cobelligeranti di poter partecipare); suoi compiti principali: invio di rifornimenti alle formazioni partigiane, evacuazione dei feriti, scarico di componenti le missioni militari alleate e agenti segreti.

La B.A.F. ebbe vita breve, venendo sciolta nel luglio 1945, per “incomprensioni” – per essere più esatti, a causa dell’inizio della vera e propria guerra fredda – tra gli ormai ex alleati: fu inoltre inviato un ridotto contingente aereo a diretto supporto dei partigiani nelle ultime fasi della guerra per attaccare i contingenti germanici in ritirata, anche se pure esso fu frettolosamente ritirato dopo la resa della Germania.

Dei collegamenti con l’Italia, oltre che del necessario supporto aereo a favore delle truppe italiane impegnate in combattimento contro i tedeschi ed i loro alleati, si dovettero necessariamente far carico anche i reparti dell’aviazione

italiana al sud, costretti ad operare, anche se riequipaggiati dalle forze alleate, in condizioni molto difficili.

Anche in questi non facili frangenti, Martinoli seppe compiere sino in fondo il proprio dovere, con la stessa perizia e serenità di sempre, affrontando le situazioni che man mano si presentavano.

Così Molteni descrive una delle difficili operazioni aeree sulla Jugoslavia, in cui fu direttamente coinvolto anche Martinoli

Un'azione combinata fu organizzata il 23 ottobre [1943, nda] quando alle 11.50 si alzarono da Manduria e da Lecce 6 Reggiane Re2002 del 5° Stormo e 4 MC 205 del 4° per bersagliare le truppe tedesche.

L'aviazione del Terzo Reich costituiva una minaccia costante per gli incursori italiani del Regno del Sud, nonché per le truppe italiane isolate nei Balcani. Il 4° Stormo quindi inviò venti Macchi (quattordici Veltro e sei Folgore) nel pomeriggio del 1° novembre a mitragliare di nuovo la pista di Podgoritza, distruggendo o danneggiando diciassette aerei al suolo.

L'effetto sorpresa fu fondamentale e, pur con qualche foro di proiettile della contraerea, i caccia italiani rientrarono tutti in Puglia.

Ma non prima di essersi imbattuti sulla rotta di rientro in due caccia Me.109, presto respinti, e in un lento trasporto Ju.52, ingaggiato e abbattuto dal tenente (sic) Teresio Martinoli .

Con la distruzione di quel trimotore Junker, Martinoli conseguì la sua 22^a e ultima vittoria confermata, il che lo renderebbe il maggior asso italiano della Seconda Guerra Mondiale, se, come sembra, le ventisei vittorie che vengono attribuite ad Adriano Visconti si debbano ridurre a solo una decina effettive.

Per i combattenti italiani in Montenegro, quasi del tutto isolati dalla madrepatria, circondati da un nemico rancoroso e feroce e tollerati a stento dai loro nuovi alleati – che non perdevano occasione per far pesare loro di esser stati sino a poco tempo prima invasori e truppa di occupazione nel loro paese – gli interventi della Regia Aeronautica contribuirono a che non ne andasse spezzata né la fibra combattente né il morale, tant'è che parecchi di questi reparti continuarono a combattere sino al definitivo crollo tedesco: essi hanno dunque un grosso debito di riconoscenza nei confronti dell'Aeronautica italiana, senza il cui supporto costante, realizzato a costo di gravosi sacrifici di equipaggi e personale tecnico, avrebbero avuto molti più problemi a resistere alle soverchianti forze nemiche.

Numerosi furono i voli compiuti da Martinoli e dai colleghi del suo reparto, per ricognizione del territorio, mitragliamento di obiettivi militari, scorta ai lenti e impacciati aerei da carico italiani, che recavano a questi combattenti lontani e tagliati completamente fuori dalla madrepatria il conforto di indumenti, medicine,

generi alimentari, e che sarebbero stati facile preda dei cacciatori tedeschi se non accompagnati, ogni volta, da una cospicua scorta.

Egli è da annoverare purtroppo tra i tanti piloti della Regia Aeronautica che non sono riusciti a vedere la fine del lungo conflitto. Ma come tutti i suoi colleghi, egli aveva messo in conto e si sarebbe aspettato una fine da combattente, morendo in cielo mentre lottava faccia a faccia con il nemico.

Invece no, un destino malizioso e beffardo aveva in sorte per lui qualcosa di molto diverso: infatti, dopo aver attraversato pressoché indenne 4 anni di guerra mondiale, essere stato mitragliato da terra e dal cielo, avere rischiato la vita un'infinità di volte, il sergente maggiore pilota Martinoli muore il 25 agosto 1944, a 27 anni, durante un'esercitazione su un modello di aereo fornito dagli alleati, un P-39 Aircobra (agli italiani ne furono dati 170, dei quali 70 ceduti al 4 Stormo). Da notare che questo modello di aereo da caccia è considerato ancora oggi uno dei più controversi tra quelli impiegati dagli USA nel corso del secondo conflitto mondiale e che venne rifiutato dalla RAF già al primo combattimento, in quanto ritenuto inaffidabile per l'incolumità stessa dei suoi piloti, con la differenza che gli inglesi il lusso di rifiutarlo, se non altro, se lo poterono permettere.

Così uno storico americano, J. D. Current, commenta l'accaduto¹:

In june-july 1944, Italians Gruppi 12, 9, 10, 4 moved to Campo Vesuvio airstrip to re – equip with the P38S.

The site was not suitable and in three months of training 11 accidents occurred, due to engine failures and poor maintenance of the base.

Three pilots died and two seriously injured: one of the victims on 25th aug 1944 was the “ace of the aces” Teresio Martinoli.

Perché un tipo di aereo riconosciuto del tutto inaffidabile e peraltro già scartato dalla selezione britannica, ben nota per la severità dei suoi criteri di scelta e selezione dei velivoli, fu consegnato con tanta disinvoltura a uno stormo italiano?

Una possibile chiave di lettura potrebbe esser rappresentata dal fatto che gli americani, non considerando i piloti italiani dei veri e propri alleati ma come una sorta di intrusi, capitati al loro fianco per una mano di carte maldestra giocata dalla sorte, erano coloro cui si dovevano rifilare i “prodotti di seconda scelta” che uscivano dalle loro catene di montaggio: gli Aircobra furono invece accettati in grossa quantità solo dall'aviazione russa, e non è forse un caso che dalla loro immissione in servizio in poi tra le loro fila, tanto per cause di

¹ CURRENT J.D., *American Warplanes of World War Two*, Pedia Press, 208, pp 68 – 69.

combattimento quanto per incidente, le perdite si accrebbero in misura notevole.

In ogni caso, anche se in forma diversa, nel 1944 anche quelle formazioni italiane cui venne rifilata questa brutta sorpresa erano alleate, ma, come ebbe occasione di commentare un collega del Martinoli, “i parenti poveri eravamo noi e abbiamo dovuto ingoiare il rospo”.

Sulla sua tragica, ed evitabile, fine, così scrive Molteni:

Bertolaso dice: ” Ricordo quello che ci disse un pilota americano presentandoci il P39, «lo con lui ho volato più di 500 ore ma se sono ancora vivo lo devo al fatto di non essermi mai fatto tentare dall’acrobazia [...]»

Il primo a pagare con la vita il “bel regalo” degli americani fu il sottotenente Moresi, che il 20 luglio venne giù a piombo col suo 39, imprigionato in una vite fatale, spiaccicato tra gli ulivi al margine della pista. Il 3 agosto se la cavò il tenente Fabio Clauser, che quasi cappottò, fermandosi con la coda all’aria a bordo campo.

Ma il 25 agosto la morte ghermì un asso come Teresio Martinoli. Appena decollato, uno dei più formidabili piloti da caccia italiani, con le sue ventidue vittorie, scontò il cedimento di un ingranaggio del gruppo riduttore dell’elica. Cessata di colpo la trasmissione di potenza del motore, l’Aircobra andò in stallo proprio mentre era a bassissima quota, impegnato nella cruciale arrampicata iniziale, e si abbatté nella boscaglia dei paraggi condannando Martinoli.

Di Martinoli rimane il ricordo di un grande e invitto asso della caccia, una pietra miliare della storia dell’aviazione militare nazionale, con le sue 22 vittorie accreditate, ottenute nel corso di 323 voli di guerra, per un complessivo di 505 ore.

Egli venne decorato con la Croce di Ferro Tedesca di Seconda Classe, con due medaglie d’argento italiane e con la medaglia d’oro alla memoria, conferita con questa motivazione:

Purissimo eroe di alta fede nella Patria, portava innumeri volte il suo velivolo nei duelli asperissimi e sanguinosi e ghermiva molte vittorie tra cui l’abbattimento di 22 apparecchi.

Nel silenzioso lavoro di preparazione e di affinamento per nuove ardite imprese trovava morte gloriosa. Superba conclusione di una vita tutta dedicata alla Patria e alla sua Arma.

Cielo dell’Africa Settentrionale e del Mediterraneo Centrale luglio 1942 – agosto 1944.

BIBLIOGRAFIA

PARTE ARCHIVISTICA

Archivio di Stato di Novara, Fondo Ruoli Matricolari, classe 1917, matr. 287, vol.61.

PARTE BIBLIOGRAFICA

BEKKER C, *Luftwaffe*, Longanesi, Milano, 1971.

BERNSTEIN J, *P-47 Thunderbolt. The Units of the 12th Air Force*, Osprey Publishing, London, 2008.

CURRENT J.D., *American Warplanes of World War Two*, Pedia Press, 208

FRANKLAND N, *I bombardamenti sull' Europa*, Albertelli, Parma, 1971.

GIOANNINI M. E MASSOBRIO G., *Bombardate l'Italia. Storia della guerra di distruzione aerea (1940 – 45)*, Rizzoli, Milano, 2007.

LABANCA N., *I bombardamenti aerei sull'Italia*, Il Mulino, Bologna, 2012.

MASSIMELLO G – APOSTOLO G, *Gli Assi Italiani della Seconda Guerra Mondiale*, Prado, Madrid, 2000.

MOLTENI M, *L'Aviazione Italiana 1940 – 45. Azioni belliche e scelte operative*, Odoja, Bologna, 2012.

PATRICELLI M., *L'Italia sotto le bombe*, Laterza, Bari, 2007.

RASTELLI A., *Bombe sulla città. Gli attacchi alleati e le vittime civili a Milano*, Mursia, Milano, 2000.

SETZER D., *Historical Sources for the events in J. Keller's Novel*, stamp. in proprio, Daniel Setzer, 2008.

TYRELL KILLENN J., *Storia della Luftwaffe. L'Arma Aerea Tedesca dal 1915 al 1945*, Res Gestae, Milano, 2012.