

¡VIVA LA MUERTE! Nascita dell'Aviacion de "El Tercio"



Dal diario del primo comandante dell'Aviazione Legionaria in Missione Speciale nel Marocco, ten. col. Ruggero Bonomi, già comandante della Scuola di Navigazione Aerea di Orbetello.

29 LUGLIO 1936 XIV

La sera del 28 luglio 1936 XIV a Roma mi viene proposto di assumere la direzione del trasporto di un gruppo di apparecchi da bombardamento che un certo sig. Louis Bolin, giornalista di Malaga, ha acquistato per incarico del Generale Franco, dalla Ditta Savoia Marchetti. I dodici apparecchi trimotori S 81 sono già pronti presso la Ditta e verranno portati in volo sul campo di aviazione di Elmas in Sardegna, di dove il più presto possibile urge farli partire per raggiungere il Marocco Spagnolo. Accetto la proposta e, avuto incarico di prendere con me altri tre piloti buoni navigatori, trovo disposti a seguirmi nella spedizione i piloti Altomare, Erasi e Lo Forte coi quali all'alba del 29 luglio ci rechiamo in idrovolante ad Elmas.

Alle ore 10.45 giungono su Elmas i dodici S.81 condotti da Allio.

Vedo per la prima volta l'S 81. Da una sommaria visita mi sembra un buon apparecchio. Avrò poi modo ampiamente di sperimentarlo e di apprezzarne le indiscutibili doti di impiego specie notturne e la sua robustezza. Dopo sedici anni ininterrotti di idrovolante eccomi finalmente all'aeroplano.

Non conosco Allio e di tutto il suo personale conosco solo Spotti che fece con me un corso di volo strumentale a Orbetello.

Ci riuniamo tutti sotto l'aviorimessa per conoscerci reciprocamente. Comunico agli equipaggi che assumo la direzione della spedizione lasciando ad Allio la direzione tecnica del reparto di formazione che io ancora non conosco.

Nostro compito è di portare al Generale Franco gli apparecchi che ha acquistati e ritornare in Patria. Alcuni piloti e specializzati, a loro volontà, potranno rimanere per istruire gli equipaggi spagnoli ed io rimarrò, se occorre e fino a che sarà necessario, come consulente aeronautico presso il Gen. Franco. Riuniti i capi equipaggi dò le disposizioni di massima per il volo di trasferimento da Elmas al campo di Nador presso Melilla.

Avuto assicurazione da Spotti, unico pilota da me conosciuto, che le bussole del suo apparecchio sono ottimamente compensate, stabilisco di partire in testa alla formazione con tale apparecchio e dò ordine che venga fatto il carico completo di benzina, scaricando, se occorre, il materiale di riserva non ritenuto strettamente necessario.

Alle ore 19 giunge in volo con un Cant della linea civile il sig. Bolin. Lo accompagna il Console della Milizia Ettore Muti; pur non essendomi mai incontrato con lui in Romagna avevo molto sentito parlare di questo impetuoso uomo, dai miei fratelli e da tanti altri, in bene o in male, fin dai tempi dello squadristo romagnolo e sapevo che ultimamente in Africa Orientale si era comportato tanto valorosamente da meritare la promozione a capitano pilota della riserva per merito di guerra e varie ricompense al valore. Siamo diventati subito amici. E' un bel tipo, intelligente e spassoso.

La formazione volontaria di S 81 del volo da Elmas a Nador che il 30 luglio 1936-XIV iniziò la guerra di riscossa contro il bolscevismo di Spagna

**PIL. BADUEL
PIL. GARBELLINI
R.T. GIOVANNONI
MONT. BELLINA
MOT. NEGRI
SEÑOR BOLIN**

**PIL. BONOMI
PIL. SPOTTI
PIL. BALDI
R.T. PIETRA
MONT. FASCIA
MOT. TARTARA**

**PIL. LANFRANCO
PIL. COLTURA
R.T. CROTTI
ARM. PERANI
MOT. MAZZA**

**PIL. VASSALLO
PIL. CIANCA
R.T. DE SALVADOR
MONT. TRIDENTI
MOT. MATTEI**

**PIL. ERASI
PIL. SALVETAT
PIL. FERIOLI
R.T. NASUTI
MONT. RE
MOT. FERRERO**

**PIL. ALLIO
PIL. TOSI
PIL. CIAPESSONI
MOT. SESIA
R.T. CODARINI
MONT. BALBO**

**PIL. MATTALIA
PIL. CERUTTI
R.T. SOTGIU
ARM. FORTE
MOT. LAZZARI**

**PIL. LO FORTE
PIL. FERRARI
PIL. BOSSINI
R.T. MARTINELLI
ARM. PINELLI
MOT. SCAGLIARINI**

**PIL. MUTI
PIL. BOSTICCO
PIL. CARRERA
R.T. PEPE
MONT. CALLERA
MOT. FIORETTI**

**PIL. ANGELINI
PIL. BODINI
R.T. GHIO
ARM. BEGO
MOT. BADERNA**

**PIL. ALTOMARE
PIL. MAZZETTI
PIL. PATRUCCO
R.T. GUIDI
ARM. MARSIGLIO
MOT. TOSCANO**

**PIL. BALDI
PIL. FIZZOTTI
R.T. VITTORI
ARM. FENU
MOT. NATALINI**

Dopo una cena, fatta tutti assieme, chiassosa e allegra, stabilita la partenza per l'alba, ci siamo arrangiati a dormire in alcune palazzine in costruzione nei pressi dell'aeroporto. Bolin, Muti e io ci siamo accampati nella stessa stanza. Fin dalla prima notte Muti ha messo a dura prova la mia resistenza al sonno con la sua voce esuberante di vitalità, ma più di me credo ne abbia risentito Bolin che deve aver dormito ben poco.

Il decollo da Elmas ha inizio alle ore 05.35 per apparecchi isolati. In volo si costituisce la formazione in colonna di pattuglia di tre apparecchi a cuneo. La prima pattuglia è condotta da me, la seconda da Lo Forte, la terza da Erasi, la quarta da Altomare. La prima mezz'ora di navigazione viene compiuta con accostate alternate allo scopo di consentire alle pattuglie di incolonnarsi a vista, indi si dirige per Rotta Vera 135. Il Cant della linea civile alzatosi in volo per darmi le condizioni del vento alle varie quote mi segnala che in alta quota c'è un fortissimo vento in prua e mi comunica di mantenermi sotto i 2000 metri.

Mi mantengo per un'ora a 1000 metri, ma sia perchè a 2000 metri si stende uno spesso strato di nuvole, sia perchè il flussometro segna un eccessivo consumo di benzina salgo fino a 3500 metri e vedendo che risparmio in consumo e guadagno in velocità mi porto successivamente a 4200 metri. Pietra, il mio bravo radiotelegrafista, rileva la stazione di Algeri e questa mi serve ottimamente come riferimento. In distanza affiorano dalle nuvole i monti dell'Algeria. Accosto e mi metto in rotta per Rotta Vera 260. Ogni tanto qualche apertura del banco di nuvole lascia vedere sotto un mare tempestoso. Il vento è sempre fortissimo. Intravedo sulla sinistra a gran distanza Capo Tenez e faccio rotta diretta per le isole Zafarinos Rotta Vera 245. Navighiamo per lungo tempo senza veder nulla. Tutto procede regolarmente, ma già sono passate cinque ore di volo. Abbiamo sempre un forte vento in prua. Faccio più volte eseguire dal motorista il controllo della benzina e non ho preoccupazioni. Calcolo e ricalcolo la rotta e, per maggior sicurezza faccio verificare anche da Spotti mentre il bravo Baldi, secondo pilota, porta l'apparecchio.

Tutto è regolare ma già da quasi sei ore siamo in volo e, secondo i calcoli fatti, avremmo già dovuto essere arrivati da molto tempo. Ecco finalmente la costa del Marocco francese, ed ecco le isole Zafarinos. Ho fatto tutta la traversata in piedi, dal posto di pilotaggio, al tavolo per carteggiare, alla torretta delle mitragliatrici per controllare la formazione, al posto del radiotelegrafista, battendo testate e ginocchiate un poco dappertutto, ma la vista delle Zafarinos mi ha fatto passare ogni stanchezza.

Mi assale però un'altra grave preoccupazione. E se il campo di Nador fosse rosso? Speriamo che già se ne siano impadroniti i nazionali. Si sa che il Marocco si è sollevato in favore dei nazionali, ma nulla di preciso sà nemmeno Bolin. Le varie guarnigioni si sono sollevate chi per una parte e chi per l'altra. Sarebbe un bel guaio. Questi apparecchi sarebbero un prezioso regalo per i rossi. E noi come saremmo "ricompensati"? Ormai non c'è nulla da fare. Con la benzina che ancora abbiamo non possiamo che atterrare a Nador.

Come se si fossero passati la voce, quasi tutti mi comunicano che stanno per esaurire la benzina e chiedono di accostare verso terra. Ordino di seguirmi comunicando che siamo a dieci minuti dall'arrivo. Baduei, mio sezionano di sinistra mi si accosta e mi fa segno che non ha più benzina e vuoi dirigere verso terra. Gli faccio segno che siamo a portata di volo librato dai campo di arrivo ed egli mi rimane affiancato.

Ecco il Mar di Chica, Melilla in prua, e a sinistra il campo di Nador. Cominciamo a scendere puntando decisamente su terra. Anche se qualcuno rimanesse del tutto senza benzina da non poter manovrare per entrare in campo, tutt'intorno il terreno è piatto e consente un eventuale atterraggio di fortuna.

Alle 11.45, ora italiana, atterriamo sul campo di Nador.

Ci fermiamo ai limiti del campo, con le eliche in moto e con le mitragliatrici pronte, ad osservare cosa fa la gente che si trova presso i fabbricati dell'Aeroporto. Finalmente alcuni uomini ci vengono incontro di corsa. "Arriba España!" gridano salutandoci romanamente. Benone. Rulliamo fino al piazzale e scendiamo dall'apparecchio.

Il personale dell'Aeroporto ci accoglie molto calorosamente. Gli apparecchi atterrano regolarmente uno alla volta. Ne conto nove soltanto. E gli altri tre? Ero convinto fossimo al completo. Nessuno è al corrente della sorte degli altri S. 82. Avranno forse atterrato fuori del campo e non mi preoccupò dato lo stato del terreno tutto atterrabile. Il Capitano Ugarte, comandante dell'Aeroporto, parte con un Breguet per esplorare i dintorni. Salvetat mi dice che più di un'ora prima dell'arrivo l'apparecchio di Angelini, sezionario dell'ultima pattuglia aveva abbandonato la formazione dirigendo verso la costa di Orano. Altri mi dicono che quando già eravamo in vista del Mare di Chica due apparecchi erano usciti dalla formazione dirigendo direttamente verso terra. Se avessero seguito la formazione, da 4200 metri di quota anche senza benzina sarebbero comodamente arrivati a Nador.

Il capitano Ugarte ritorna dopo mezz'ora di ricognizione eseguita fino ai confini del Marocco francese senza aver avvistato nulla. Faccio eseguire una verifica alla benzina. Nel mio apparecchio ci sono ancora più di 150 litri. Baldi ne ha più di 350, Baduel ne ha ancora 200. Tutti gli altri non ne hanno che pochi litri. Ordino a Baduel di partire con il suo apparecchio e di spingersi lungo la costa del Marocco francese.

Dopo pochi minuti Baduel ritorna. Ha avvistato lungo la costa del Marocco francese, presso Saidia nei pressi di un campo di atterraggio un S. 81 fracassato e un altro a tre chilometri dal confine, presso Cabo de Agud, atterrato regolarmente sulla spiaggia.

L'equipaggio se ne sta tranquillamente seduto presso l'apparecchio certo convinto di trovarsi in territorio spagnolo. Abbiamo poi saputo che l'apparecchio di Mattalia, forse calcolando di non aver benzina sufficiente per arrivare a Nador, quando già la formazione planava, aveva diretto su terra, accostando a sinistra anziché seguire la formazione e si era internato nel Marocco francese, e dopo aver vagato per quaranta minuti, sorvolando anche il confine spagnolo, aveva avvistato il campo di fortuna di Saidia e aveva tentato di atterrarvi, ma nella manovra, girando coi flaps aperti era precipitato ai limiti del campo. Un solo uomo dell'equipaggio si è salvato. L'altro apparecchio, rimasto totalmente senza benzina, anziché planare dritto in direzione di Nador si era subito portato su terra e, con riuscitissima manovra, girando a sinistra aveva perfettamente atterrato sulla spiaggia, ad est del fiume Muluya. Se nella manovra di atterraggio avesse girato sulla destra avrebbe atterrato ad ovest del Muluya, cioè in territorio spagnolo. Peccato! Del resto non è da farne del tutto colpa agli equipaggi che, nella fretta della partenza, non avevano potuto procurarsi le carte della regione e avevano soltanto fotografie delle coste e degli eventuali campi di atterraggio. Fortuna che io avevo le carte nautiche e che non ho fatto la rotta costiera come era in programma, altrimenti, col vento che abbiamo avuto costantemente in prua, non sarebbe arrivato nessuno.

Nulla invece è possibile precisare circa il terzo apparecchio pilotato da Angelini. Non è possibile fosse rimasto senza benzina, ne è da ritenersi avesse qualche avaria perchè avrebbe lanciato il prescritto S. O. S., a meno che non avesse anche la radio in avaria o comunque non in funzione. Può darsi che Angelini, pensando di non aver benzina sufficiente e preoccupato di navigare su mare, abbia ritenuto più conveniente portarsi su terra, che si intravedeva di sopra le nuvole, per proseguire quindi costeggiando, senza calcolare che non aveva l'autonomia sufficiente per raggiungere in tale

modo il Marocco spagnolo. Eravamo a 4200 metri di quota e, molto probabilmente, avrà tentato di bucare le nuvole e si sarà imbarcato precipitando in mare.

Poveri miei camerati. E' triste che le vostre giovani vite siano state fatalmente troncate all'inizio di un'impresa alla quale voi avreste certo dato tutta la vostra baldanza, il vostro entusiasmo, sicuri di servire una causa santa. Ma la vostra morte non deve abbattevi. Dal vostro sacrificio troveremo la forza per compiere tutto il nostro dovere. Voi siete i primissimi che vi siete immolati per la risurrezione della Spagna nuova nella crociata contro le false e barbare ideologie asiatiche e la Patria vi onorerà fra tutti i suoi Eroi caduti sul campo dell'onore.

Per tutta la giornata hanno continuato ad arrivare notizie contraddittorie dal confine circa avvistamenti di velivoli. Vorremmo tentare di recuperare l'apparecchio che si vede al di là del Muluya.

Incarico Baduel di gettare all'equipaggio un messaggio nel quale comunico che provvederò a far loro arrivare la benzina, ma l'apparecchio già è piantonato da guardie francesi. Falangisti ed Ufficiali spagnoli si offrono di organizzare una spedizione per passare il Muluya, portare la benzina e con due piloti e un motorista tentare di decollare con l'apparecchio. Prepariamo il fusto di benzina, ma non è stato possibile passare il fiume per mancanza di un'imbarcazione che trasportasse il fusto. D'altra parte certo avranno provveduto ad asportare i magneti e ordino perciò di desistere da ogni tentativo, anche per evitare complicazioni che potrebbero sorgere coi francesi. I militari francesi coloniali sarebbero forse propensi a lasciar fare, ma ormai sono già sul posto i funzionari civili e relative guardie, e questi sono ligi al Fronte Popolare. Peccato che i componenti l'equipaggio, appena atterrato l'apparecchio, non si siano resi conto della situazione, perchè avrebbero fatto comodamente in tempo a incendiare l'apparecchio e a passare il Muluya.

Vi sono all'Aeroporto di Nador tre soli piloti; il capitano Ugarte, il tenente Melendrero, e un sottufficiale, con due vecchi Breguet da ricognizione. Gli ufficiali dell'Aeroporto e quelli dell'Esercito si fanno in quattro per prepararci le camere da dormire e perchè nulla ci manchi da mangiare, da bere e da fumare. Fraternalizziamo subito e apprendiamo le prime notizie, imprecise e vaghe, circa il movimento nazionale iniziato da appena dodici giorni. Siamo tutti molto stanchi e ci corichiamo presto la sera rimandando a domani ogni decisione sul da farsi. Qui non si sa nulla. Non ci sono ordini per noi.

31 LUGLIO 1936 XIV

Dopo una notte durante la quale ben poco si è potuto dormire per il caldo soffocante e l'assalto insistente di innumerevoli ferocissime zanzare ci alziamo alle prime luci dell'alba e ci rechiamo sul campo per riassetare gli apparecchi. Giungono notizie disperate. Si teme un attacco di apparecchi rossi e si ritiene possibile un attacco dal mare da parte di navi rosse. Il campo di Nador in linea d'aria dista dal mare soltanto una quindicina di chilometri e il "Jaime I" ha cannoni da 305 mm. Siamo completamente immobilizzati e senza alcuna difesa contraerea né apparecchi da caccia. Dò ordine di sistemare gli apparecchi lungo la periferia del campo il più distante possibile l'uno dall'altro e mascherati con frasche.

Faccio disporre una rigorosa guardia di marocchini per ogni apparecchio, perchè mi dicono che vi sono ancora molti rossi e non bisogna fidarsi.

Mi reco a Melilla in auto e prendo contatto con le locali autorità militari spagnole. Nessuno ha ordini per noi. Faccio chiedere istruzioni telefonicamente a Tetuan. Il Generale Franco comunica

che ha assoluto e urgente bisogno degli apparecchi per iniziare le operazioni. Mi informa sulla situazione generale. I nazionali dispongono di ben pochi piloti. Quasi tutto il personale di aviazione è rimasto dalla parte dei rossi, molti volontariamente, ma molti anche costretti. Le basi principali sono a Madrid, a Barcellona, a Los Alcazares, ad Albacete. Gli aviatori di sentimenti nazionali o sono stati uccisi o devono per forza far servizio per i rossi che tengono in ostaggio le loro famiglie. Che fare? Il Generale Franco ha bisogno dei nostri apparecchi subito. E chi li impiega se non rimaniamo noi? A Melilla è di sede la quarta bandera de "El Tercio". Decido di arruolarmi nella "Legione Straniera", in questo glorioso "El Tercio", magnifico corpo fondato dall'eroe nazionale Milan Astray. Lo Stato Maggiore di Melilla accoglie con entusiasmo la mia decisione.

Ritorno a Nador e riunisco gli equipaggi. Metto il personale al corrente della situazione, comunico che mi sono arruolato nel "El Tercio" e invito a fare un passo avanti quelli che vogliono seguirmi volontariamente. Tutti indistintamente, senza la minima indecisione, aderiscono entusiasticamente al mio invito, fieri di dare la loro opera di fascisti alla causa nazionale spagnola. Così nasce quell'aviazione de "El Tercio" che ha scritto fulgide pagine di gloria nei cieli della Spagna. Gli ignobili gazzettieri antifascisti hanno scritto in proposito le più cretine e impudenti fandonie inscenando a Ginevra la commedia dell'intervento armato del Governo Italiano e inventando le più stupide menzogne. Non è mai stato un mistero per nessuno che quel primo nucleo di aviatori fosse formato da italiani e che fra loro vi fossero anche ufficiali effettivi dell'Aeronautica italiana. Indubbiamente. Anch'io che ero il capo sono un Ufficiale effettivo. Ma questo significa forse che il Governo italiano ha inviato dei reparti regolari? Ma in quali paesi, anche nei ricchissimi paesi plutodemocratici, le varie case costruttrici aeronautiche hanno piloti e personale navigante per trasportare in volo delle formazioni di aerei? E' logico che quando ne hanno necessità prendono temporaneamente piloti civili e piloti militari. Il Ministero, in tutti i paesi, concede sempre una licenza al suo personale per questi servizi. I nostri equipaggi sono formati parte di personale effettivo, che ha ottenuto regolare permesso e parte di personale civile. Se noi siamo rimasti volontariamente a combattere arruolandoci nella "Legione Straniera", l'abbiamo fatto a nostro rischio e pericolo. D'altra parte la "Legione Straniera" ha uno stato giuridico internazionale riconosciuto e noi siamo in regola. Salvo qualche eccezione ci sono stati dati i gradi corrispondenti a quelli che rivestivamo in Italia, sia per gli effettivi, che per i civili che tutti hanno un grado nella Riserva, non solo in Italia ma in tutti i paesi del mondo compresi i plutodemocratici. Si è detto anche che gli apparecchi italiani erano militari. Ma avrebbe forse il Generale Franco dovuto comprare apparecchi civili per fare la guerra?

Le ditte hanno sempre nelle loro aviorimesse gran numero di apparecchi pronti di cui la quasi totalità sono già stati in uso ai reparti dell'aviazione militare e quindi restituiti per le modifiche e la messa a punto. Il Generale Franco comprò dodici di questi apparecchi dalla ditta S.I.A.I. e noi abbiamo avuto incarico dalla ditta di portarglieli. Ecco tutto.

Quando in Spagna è scoppiato il movimento nazionale come reazione contro la tirannia dissolvitrice del Fronte Popolare, non sono stati i nazionali a dichiararsi fascisti, ma i governativi si sono subito dichiarati antifascisti perchè, logicamente, chi combatte contro l'ordine, contro la fede, contro la giustizia, contro la civiltà e contro tutte le leggi umane, non può che chiamarsi antifascista. L'ineffabile Azafia, il tracotante Caballero, la divina, sublime rappresentante del gentil sesso, la Passionaria, non hanno forse chiamato a raccolta tutta la feccia del mondo per combattere contro il fascismo? Noi tutti siamo fascisti, fascistissimi, e perchè dunque meravigliarsi se abbiamo accettato la sfida e al fiele dei pennaioli internazionali abbiamo risposto con le nostre possenti bombe e con le nostre fulminanti mitragliatrici?

In accordo con le autorità militari si procede subito all'incorporamento del personale nella "4^ Bandera de El Tercio". Ci vengono mandati da Melilla gli indumenti. Arrivano vari sarti per

aggiustare le divise, ci viene distribuito il simpatico gorro e la caratteristica camicia di legionario. Io vengo promosso Colonnello dal sarto. Proprio così.

In Spagna non si usa come da noi chiamare colonnello anche chi è tenente colonnello e il sarto sentendomi chiamare colonnello ha appiccicato i gradi.

Quando mi consegnano la camicia e il gorro con sopra tre grosse stelle a otto punte, li restituisco, dicendo che non sono miei ma di un capitano credendo che le tre stelle corrispondessero a tale grado. Gli Ufficiali spagnoli mi spiegano che le stelle a otto punte corrispondono ai gradi degli Ufficiali superiori, mentre gli Ufficiali inferiori hanno stelle più piccole a sei punte. Comunque rispondo che devono togliere una stella perchè io sono tenente colonnello. Tutti si oppongono, spagnoli e italiani, e Allio e Bolin mi dicono che, come capo della spedizione, costituendo ora un reparto, è giusto assumere il grado di colonnello. Penso anch'io che forse è meglio, per aver maggiore autorità, e poi in fondo anche in Italia già avevo le funzioni del grado superiore e aspettavo la promozione.

Così sono stato incorporato nel Tercio col grado di colonnello con un anticipo di tre mesi dalla promozione avuta poi in Italia. Muti si arruola coi grado di capitano e Bolin lo stesso. Tutti gli altri hanno i gradi corrispondenti a quelli rivestiti in Italia. I secondi piloti e gli specialisti assumono il grado di brigada cioè sergente. Ognuno, secondo l'usanza, si assume un nuovo nome di legionario e tutte le pratiche vengono rapidamente espletate. Tutti siamo senza denaro perchè la poca moneta italiana che ognuno di noi ha con sé, qui non serve a nulla. In verità non abbiamo bisogno di nulla perchè qualsiasi cosa desideriamo, all'Aeroporto e fuori, i camerati spagnoli ce lo offrono premurosamente. Ma non possiamo rimanere così. Non si può né andare a un caffè, né comprare un pacchetto di sigarette. Mi informo quali sono all'incirca le competenze nella Legione e stabilisco i mensili in 2000 pesetas per gli Ufficiali, senza distinzione di grado, mille pesetas per i sottufficiali secondi piloti e 500 pesetas per gli specializzati. Che ridere quando chiedo a Bolin di fare la richiesta di fondi, e, domandatomi l'aliquota, gli dico di farsi dare 50.000 pesetas. Fa una faccia quasi spaurita: *Cinquentamil pesetas?* esclama sillabando. In seguito Muti quante volte ha preso in giro il buon Bolin per quel: "*Cinquentamil pesetas?*". Bolin non ha pensato che siamo più di cinquanta. L'intendentia manda subito il denaro e prendiamo così il primo stipendio di legionario. Anche su questo quante esagerazioni si sono fatte! Si parlava di ingaggi fortissimi, di mensili favolosi. Ben differenti dai nostri borghesi stipendi sono le laute prebende che i piloti rossi si fanno pagare per gli ideali comunisti e per difendere il povero popolo spagnolo dallo sfruttamento fascista.

1 AGOSTO 1936 XIV

Eccoci dunque legionari del *El Tercio*. Cosa ci riserverà questa avventura in cui ci siamo lanciati? Coraggio e che Dio ce la mandi buona! Siamo tutti di morale elevatissimo. Mi rendo perfettamente conto delle responsabilità che mi assumo prendendo il comando di questi uomini, lontani dalla nostra Patria, sotto altro nome, combattenti sotto altra bandiera, ma tutti animati di generoso entusiasmo, e non ho preoccupazioni perchè sono sicuro di loro, perchè siamo tutti fascisti sorretti da una sola fede e sappiamo di adempiere ai comandamenti del Duce.

La nuova uniforme e i nuovi nomi ci mettono in allegria. I nomi sono stati assegnati a caso. A me è toccato il nome di Francesco Federici. Mi occorrerà un po' di tempo ad abituarci a sentirmi chiamare con questo nome e a firmare. Vi sono nomi buffi come Pallanca a Altomare, Spallotta a Spotti, Urso a Salvetat, e ognuno ci scherza sopra.

Ma che rabbia essere così immobilizzati. Vorremmo cominciare subito a fare qualche cosa. Faccio chiedere a Tetuan se hanno tetraetile di piombo per preparare la miscela necessaria per i nostri motori, ma non se ne trova.

Allo scopo di prendere subito contatto diretto col Generale Franco, faccio riunire in un apparecchio tutto il carburante rimasto nei serbatoi degli altri otto e parto per Tetuan col bravo Spotti. Lascio a Nador il comando ad Allio diventato il Tenente Coronel Rizzini. Vengono con me Bolin e Muti diventato il Capitano Gim Valeri. Da oggi, per tutta la durata della mia permanenza in Spagna, non mi sono più separato da Muti, compagno spassoso e divertente, camerata preziosissimo, amico fraterno.

Decolliamo da Nador alle 18,07, giriamo la punta di Melilla e seguendo la costa del Marocco spagnolo, brulla e arida, dirigiamo per Tetuan. Mare deserto. Scorgiamo in distanza le bianche vette della Sierra Nevada. La valle del rio Martin è coperta da uno strato di nuvole, ma riconosciamo in prua Ceuta e, addentratici su terra dopo pochi minuti siamo sulla bella cittadina di Tetuan.

Alle 19,05 atterriamo. Gli Ufficiali spagnoli ci accolgono molto calorosamente. Ci rechiamo in città in automobile ove mi accompagnano all'Alto Commissariato, ove il Generale Franco mi riceve subito. E' un uomo piuttosto piccolo, forte, un'espressione buona, aperta, franca, sguardo pensoso ed intelligente. Lo metto al corrente della situazione del nuovissimo reparto dell'Aviacion de El Tercio e gli spiego come non ci sia possibile muoverci causa la mancanza di carburante adatto e l'inutilità di un tentativo di impiegare miscela similare, a parte il rischio di avarie gravi ai motori, anche per l'assoluta mancanza di bombe. Dopo avermi intrattenuto molto cordialmente il Generale Franco mi congeda rimandando le decisioni del caso al mattino dopo in una visita che verrà a fare all'Aeroporto.

2 AGOSTO 1936 XIV

Il Generale Franco viene all'Aeroporto a visitare l'S. 81. E' molto soddisfatto, si compiace della qualità del materiale ed esprime parole di ammirazione per l'Italia fascista e per il Duce. Mi invita a colazione all'Alta Commissaria e prima di sederci a tavola mi espone in linea generale il programma che dovremo svolgere. Al nostro reparto viene assegnato per ora il compito di perseguire la squadra navale nemica. Quasi tutte le unità della marina spagnola sono rimaste in mano ai comunisti e ciò rende assai grave la situazione.

Si tratta di una corazzata, il *Jaime*, due incrociatori, il *Libertad* e il *Cervantes*, sette cacciatorpediniere e otto sommergibili che infestano metodicamente lo stretto di Gibilterra e bloccano la costa del Marocco e le coste nazionali della Spagna. I nazionali non hanno che la corazzata *España* attualmente ai lavori in un porto del Nord, due incrociatori, il *Baleares* e il *Canarias*, non ancora complete di armamento, uno o due cacciatorpediniere nel Nord e nessun sommergibile.

Nel Mediterraneo, dunque, nessuna unità navale nazionale e tutta la squadra rossa. Dobbiamo rimediare noi a questa grave inferiorità. I nostri apparecchi sono pochi per assolvere un tale compito, ma faremo del nostro meglio.

3 AGOSTO 1936 XIV

Tetuan è una bella cittadina favorita da un ottimo clima. Vi sono pochi Ufficiali aviatori e moltissimi Ufficiali del Tercio coi quali fraternizziamo subito.

Conosciamo il tenente colonnello Vague, bel tipo di soldato. Abitiamo in un buon albergo, il Nazionale, gestito da due italiani, molto bravi e molto gentili. Spotti si è subito dimostrato qui un poderoso mangiatore di criadillas e hamon e Muti il più fenomenale divoratore di sandias, cocomeri magnifici del Marocco. La città è molto animata. Già è stata eseguita la *limpieza*, cioè l'eliminazione dei sovversivi e c'è molto entusiasmo. Ci sono alcuni tedeschi della società civile di aviazione *Isma, Hispano-Maruecos*. Hanno all'Aeroporto alcuni trimotori Junker coi quali fanno un attivissimo servizio di trasporto truppe da Tetuan a Jerez de la Frontera e a Sevilla.

Mi sono recato con Muti al Consolato italiano ove, a dire la verità, non siamo stati ricevuti molto entusiasticamente. Povero Console Leonini, non ha tutti i torti. Non sa proprio come comportarsi con noi. Non sa se considerarci degli avventurieri o delle persone per bene. In fondo, arruolandoci nella Legione straniera siamo diventati giuridicamente degli spagnoli.

Da buon diplomatico egli dice di ignorarci come italiani e che, ad ogni modo, avrebbe richiesto istruzioni a Tangeri al Ministro d'Italia, da cui dipende. Capisco benissimo il suo imbarazzo. In momenti già difficili ed incerti come questo, la nostra presenza non gli deve essere certo molto gradita. A Muti però questo atteggiamento non va molto a genio e si spazientisce.

Torneremo domani. Intanto andiamo in giro per la città.

La parte europea non ha nulla di speciale, ma il bario moro è molto interessante. Muti famigliarizza subito con i marocchini e specialmente coi riffani. Che tipo! E mangia sandias con loro.

Ci viene assegnata una bellissima residenza moresca come sede del comando. E' a metà strada fra l'Aeroporto e la città. Non l'abbiamo mai utilizzata.

Cerchiamo di raccogliere tutte le informazioni e gli elementi necessari alla preparazione delle operazioni. Il Generale Franco mi aveva prospettato l'idea di dividere in due Gruppi il reparto facendone operare uno da Nador e uno da Tetuan. Trattandosi di soli nove apparecchi e date le enormi difficoltà logistiche per organizzare tutti i servizi a terra ho preferito stabilire Tetuan come prima e unica base di operazione.

4 AGOSTO 1936 XIV

Finalmente sono arrivate benzina e bombe. All'Aeroporto di Nador vengono inviati il carburante e il munizionamento occorrenti al trasferimento e ad una azione degli otto apparecchi. All'Aeroporto di Tetuan viene spedito il resto del materiale.

Domani avrò qui i miei apparecchi e si potrà cominciare a fare qualche cosa. Urge il nostro aiuto. Il Marocco è tutto nazionale e ha molta forza ma non può aiutare gli insorti nella penisola ove la situazione è ancora molto indecisa.

In Andalusia Siviglia, Cordova, Granada, Cadice e Algeciras sono in mano ai nazionali, ma le provincie sono ancora piene di comunisti e solo le strade principali, guardate dall'esercito, sono sicure.

C'è assoluto bisogno nella penisola dell'intervento delle forze del Marocco. In Spagna regna il caos più completo e nulla vi è di organizzato e di ben inquadrato perchè la rivoluzione nazionale ancora

non era pronta quando ha dovuto per forza di eventi essere anticipata. Se l'esercito spagnolo e tutta la parte sana della Spagna, non fosse insorta nella notte dal 17 al 18 luglio per difendere la Patria, dopo pochi giorni sarebbe scoppiata la rivoluzione rossa che, favorita e alimentata dal Fronte Popolare, avrebbe distrutto irrimediabilmente la Nazione.

Torniamo al Consolato d'Italia per vedere se si può stabilire un servizio postale per comunicare con le nostre famiglie. Muti per far dispetto al console compra dei "bagigi" e, nel suo ufficio, mentre parlo col console, se ne sta seduto con aria assorta in un angolo, tutto serio, a mangiare i suoi frutti buttando con la più grande naturalezza le bucce sul pavimento sotto gli sguardi esterrefatti di Leonini. Certo ci crede per lo meno dei pazzoidi che deve per forza sopportare. Caro Leonini scusateci quei primi incontri così poco gradevoli! Siamo diventati poi, quando la situazione internazionale ha definito le posizioni, dei buoni amici ed è stato con noi gentile aiutandoci in tutti i modi per qualsiasi cosa potesse esserci utile.

Il Console mi comunica che il Ministro a Tangeri non aveva logicamente nessuna istruzione per noi e naturalmente e ancor più logicamente si raccomandava di non creare possibili complicazioni e ci consigliava di astenerci da azioni belliche limitandoci ad eseguire trasporti di truppe dal Marocco alla Spagna come facevano gli apparecchi civili tedeschi. Gli rispondo che i nostri apparecchi sono da bombardamento ed ora che abbiamo bombe e benzina andremo in azione al più presto. D'altra parte noi siamo Legionari del Tercio, ci siamo messi agli ordini del Generale Franco e responsabile di ciò che faremo sarà unicamente il Generale Franco. Veramente è un bel pasticcio! Bisogna andar cauti per evitare guai. Ormai siamo in ballo e bisogna ballare.

La sera mi comunicano che gli apparecchi a Nador sono pronti a partire. Baldi, per ordine di Allio che aveva dovuto cedere alle insistenze dei comandi spagnoli, ha provato ieri a decollare con benzina normale. Logicamente il tentativo è fallito e si deve unicamente alla perizia di Baldi se non si sono bruciati i motori.

5 AGOSTO 1936 XIV

Alle prime ore del mattino arrivarono a Tetuan sei S. 81. Il settimo apparecchio in partenza da Nador ha una lieve avaria ad un motore e raggiungerà domani Tetuan. L'ottavo, in decollo, per cattivo funzionamento del motore centrale, non riesce a staccare e giunto ai limiti del campo imbarca a sinistra. Purtroppo nell'imbardata il pilota Lanfranco non riesce ad evitare l'investimento di un Breguet spagnolo fermo sul campo. Il Breguet rimane completamente sfasciato e l'S. 81 riporta danni all'ala sinistra e all'elica sinistra. Le avarie non sono gravi, ma non c'è modo di poterle riparare per l'assoluta mancanza di materiale. E' un guaio grosso. Restiamo così con solo otto apparecchi.

Gli equipaggi vengono passati in rivista dal Generale Alfredo Kindelan comandante delle forze Aeree del Marocco. In seguito passo io in rivista una bandiera del Tercio che poi sfila davanti agli equipaggi. Molto caratteristico lo sfilamento di questo reparto coi trombettieri in testa che eseguono giochi con le trombe. Sono magnifici soldati: di portamento marziale, disciplinatissimi nei ranghi. Sono "*Los novios de la muerte*", i fidanzati della morte, e in terra di Spagna non hanno smentita la loro fama, immolandosi generosamente.

Nella stessa mattinata viene al campo il Generale Franco per porgere il saluto ai primi aviatori del Tercio. Gli presento gli equipaggi con poche parole di occasione e il Generale risponde con un magnifico discorso pieno di fede e di entusiasmo nella giusta causa ed ha parole elevate di

ammirazione per la nostra Patria, per il Duce. Grida di evviva il Duce, Arriba España, viva Franco lo salutano quando lascia il campo.

Dopo qualche ora viene comunicato che un esploratore rosso bombarda il porto e la città di Larache e viene richiesto il nostro intervento. In brevissimo tempo una sezione di due apparecchi, già pronti con 14 bombe da 50 chilogrammi ciascuno a bordo, decolla per un'azione offensiva contro la nave nemica. E' bene rompere il ghiaccio e iniziare subito. La nave non viene colpita, ma è costretta a desistere dal bombardamento e si allontana a tutta forza reagendo energicamente con le artiglierie antiaeree. Alcuni informatori ci riferiscono poi che la stessa nave l'indomani avrebbe sbarcato a Gibilterra un morto e alcuni feriti.

Appena rientrati i due apparecchi, Altomare, che a volte ha inceppamenti nel parlare, viene da me e, inceppando fortemente per quanto non spira scirocco, mi dice con gesti molto significativi: Signor Comandante ti... ti... "Sì, sì" lo aiuto, "tirano, tirano". Eh lo so. L'ho provato anch'io pochi minuti fa sullo stretto. Abbiamo riconosciuto una nave rossa e l'abbiamo inseguita lanciando quattro bombe per volta. Era un cacciatorpediniere e fuggiva a tutta forza zigzagando e sparando. Non ho capito, in principio, si trattasse di cannonate.

Credevo fossero i motori che starnutivano e pensavo preoccupato a un ammaraggio, ma quando è scoppiato un colpo avanti, un poco basso ho capito la musica e mi ha fatto una certa impressione. La prima volta che si sentono arrivare cannonate un poco di fifa si prova. Per forza! Soltanto Allio, Muti e Baldi devono aver già provato le cannonate, per terra però nella grande guerra, ma per aria, eccetto Muti in Africa Orientale, siamo tutti novizi a tale genere di omaggi. Ci abitueremo anche a questo.

Riforniti di carburante e caricati di bombe gli apparecchi, il pomeriggio mando il personale a riposare. Io non sto bene, già da ieri. Non riesco a dormire, né a mangiare e ho un poco di febbre. Mi dicono che è la Tetuanite che certo mi sono preso. Sono disturbi viscerali molto noiosi dovuti al clima di questa città. Speravo poter riposare il pomeriggio, ma vengo chiamato all'Alto Commissariato. Il Generale Franco aspetta il passaggio in Spagna delle truppe de "El Tercio" e di un contingente di "regulares", truppe marocchine, con molto materiale bellico, per trasferirsi a Sevilla e assumere il comando dell'Armata del Sud. Le truppe ed il materiale già da vari giorni si trovano a Ceuta imbarcati su cinque piroscafi. Si deve forzare il blocco dello stretto di Gibilterra tenuto dalle navi comuniste e raggiungere Algesiras. I nazionali non hanno possibilità di proteggere il convoglio con unità navali perchè non ne hanno a disposizione nel Mediterraneo e le poche che sono al Nord ancora non sono pronte, né sarebbero sufficienti. Il Generale Franco è deciso di forzare lo Stretto di sorpresa e mi chiede se con gli aerei posso contrastare l'azione delle navi rosse. Poichè ho visto che le navi rosse attaccate dagli aerei fuggono a tutta forza gli rispondo che è possibile tentare di forzare il blocco e proteggere il convoglio con gli aerei durante la breve traversata da Ceuta ad Algesiras. In meno di due ore il convoglio può uscire da Ceuta e arrivare ad Algesiras eludendo l'offesa nemica.

Il Generale Franco accetta il mio piano e, presi tutti gli accordi con lo Stato Maggiore, mi affida la direzione e il comando di tutta l'operazione.

Mi vengono dati a disposizione due *idro* Dornier e quattro apparecchi da ricognizione terrestre che impiego per la scorta anti-sommergibile.

Con gli otto S. 81 formo due pattuglie di tre apparecchi e una sezione di due apparecchi.

I compiti a cui dobbiamo assolvere sono: Pulizia preventiva dello Stretto, Scelta del momento di uscita del convoglio da Ceuta, Protezione del convoglio durante la navigazione, Protezione del porto di Algesiras durante le operazioni di sbarco.

Nel pomeriggio compilo l'ordine di operazione, che Bolin traduce in spagnolo, e la sera riunisco all'Aeroporto di Tetuan i comandanti dei bastimenti, delle truppe e dei reparti aerei. Dopo aver spiegato in tutti i dettagli l'ordine di operazione, si stabilisce l'azione per il giorno dopo all'alba.

6 AGOSTO 1936 XIV

Alle prime luci del giorno tutto è pronto per l'azione. Alle 06.30 la sezione di due apparecchi decolla portandosi subito sullo Stretto di Gibilterra. La visibilità è ottima. Vi sono nuvole fra i mille e i duemila metri verso Malaga, ma lo Stretto è sgombro. Nell'Atlantico, da Tangeri fino a Cadice non si vedono navi nemiche. Rientrati nel Mediterraneo, in una puntata fino al largo di Malaga non viene avvistata nessuna nave da guerra. Ritornando verso la costa del Marocco vediamo un cacciatorpediniere nello Stretto in rotta da Sud-Ovest a Nord-Est. La sezione accosta per riconoscerlo. E' rosso!

Ordino a Spotti di dirigere per l'attacco e scendo in gondola per eseguire il tiro. Il cacciatorpediniere si accorge della manovra, spara alcune salve e mette a tutta forza dirigendo decisamente su Gibilterra. Quando siamo in posizione di tiro il caccia è già nelle acque territoriali inglesi, non spara più e noi dobbiamo desistere dall'attacco. Che rabbia! La sezione rimane a incrociare in vista del porto. Il caccia entra nell'avamposto, prosegue, passa tra due navi da guerra inglesi, ferma, sembra indeciso, entra nel porto, manovra a marcia indietro portandosi internamente a tre piccoli piroscafi alla fonda, passa lentamente fra numerose bettoline e finalmente dà fondo vicinissimo alla banchina. Si accosta una imbarcazione, attracca di fianco. Dopo poco si avvicina un motoscafo, si ferma e poi riparte verso la banchina. Arrivano altri due motoscafi che manovrano e attraccano a poppa. Dal cacciatorpediniere sbarcano qualche cosa. Intanto una imbarcazione porta alla banchina il cavo di ormeggio. Il momento è propizio. Se il caccia dà il cavo a terra non ha certo intenzione di ripartire subito e anche se volesse, ormai, da dove si è cacciato non può certo uscire in meno di due ore. Lancio per radio il segnale convenuto per l'uscita del convoglio da Ceuta e dò ordine a Tetuan alle due pattuglie di S. 81 di tenersi pronti per la protezione del passaggio dello Stretto.

Il caccia rosso continua la manovra di ormeggio e certo non ha intenzione di riprendere il mare finché ci vede in crociera al largo. Passa un quarto d'ora, mezz'ora e da Ceuta non esce alcun piroscavo! Dirighiamo su Ceuta. La cannoniera Dato e i piroscafi sono fermi dentro il porto, con le ancore pennellate, ma fermi. Che non abbiano ricevuto il segnale? Ci abbassiamo fino ad un centinaio di metri e lancio, come convenuto, tre fumate. Torniamo su Gibilterra bassissimi. Il cacciatorpediniere è ormeggiato alla banchina ed ha attorno traffico di motoscafi e imbarcazioni. Siamo di nuovo a Ceuta. I piroscafi hanno dato fondo.

Due sono attraccati alla banchina e si vede gente scendere a terra. Ma cosa è successo? Dirighiamo per il rientro e atterriamo a Tetuan alle 09.30. Ho la febbre, e sono furibondo per questa mancata azione. Mentre dal Comando di Aeroporto cerco di aver notizie e mi faccio mettere in comunicazione col comando navale di Ceuta, arriva al campo il Generale Franco. Mi dice subito che si trovava dall'alba sulle alture della costa di Ceuta per assistere all'operazione e aveva ordinato lui di non fare uscire il convoglio perchè aveva visto il cacciatorpediniere rosso e da Algeiras gli avevano telefonato che era entrato in Gibilterra e che all'avvicinarsi del convoglio avrebbe potuto muovergli incontro e silurare i piroscafi. Peccato! Certo da terra non si poteva sapere come stavano le cose ed era logico che il Generale Franco avesse rimandato la partenza del convoglio.

Il giorno dopo abbiamo saputo che il cacciatorpediniere rosso era il *Lepanto* il quale era stato colpito da una bomba di uno degli idrovolanti che avevo mandato in servizio antisommergibile e aveva sbarcato a Gibilterra otto morti e vari feriti.

Pazienza! Abbiamo perso un'ottima occasione, ma ritenteremo. Mi accordo col Generale Franco di ripetere, con le stesse modalità l'azione nel pomeriggio stesso. Dò ordine di rifornire gli apparecchi e alle 11,25 parto con un Douglas bimotore assieme al Capitano Pilota spagnolo Haia. Magnifica figura di combattente questo capitano Haia, pilota abilissimo, patriota fervente. Ha la moglie e due figlie in Malaga, prigioniera dei rossi. Con questo suo bimotore civile, dall'inizio della rivoluzione vola giorno e notte per bombardare, in modo alquanto primitivo, gli aeroporti e le città in mano ai rossi. Sulle poltrone e sotto le poltrone sono varie bombe da cinquanta chilogrammi. A due finestrini, uno da una parte e uno dall'altra della fusoliera, vengono applicate due specie di cucchiaie che sporgono fuori. Le bombe adagiate sulle cucchiaie a un cenno del pilota, che esegue la mira ad occhio, vengono spinte fuori. Con questo sistema rudimentale il Capitano Haia, ormai addestratissimo, riesce, da quote sempre assai basse, a colpire spesso l'obiettivo. La difesa è affidata a quattro fucili mitragliatrici. Quando c'è la volontà di combattere tutto si adatta ed è ben strano l'interno di questa fusoliera piena di bombe e di fucili, di pistole e di giornali. Già, anche di giornali, perchè il Capitano Haia fa di tutto. Bombarda, mitraglia le truppe, fa rifornimento agli assediati, getta giornali di propaganda. Povero grande Haia! Ci ha seguito sempre, in tutta la campagna col suo fedele Douglas, poi, passato alla caccia è caduto da prode in terra d'Aragona nel 1938 e alla sua memoria il Governo italiano ha concesso la Medaglia d'Oro.

Giunti sullo Stretto dirigiamo per Gibilterra. Il caccia rosso sta manovrando dentro il porto. Ci allontaniamo per non farci scorgere e per attaccarlo al largo, in caso esca.

Arriviamo fin quasi all'altezza di Malaga. Non si vede nessuna nave da guerra. Tornando, passiamo al largo di Gibilterra e arriviamo fino in vista di Tangeri. Nulla. Qualche piroscifo al largo, in Oceano. Rientriamo nel Mediterraneo.

Da Gibilterra stanno uscendo tre cacciatorpediniere. Navigano lungo le coste orientali della Spagna in formazione a cuneo. Al largo di punta Carbonera i due caccia laterali invertono la rotta e il terzo prosegue verso Nord. E' certo il caccia rosso di stamani che si è fatto scortare fuori da Gibilterra da due caccia inglesi. Puntiamo decisamente contro la nave che fugge a tutta forza. Essa comincia subito a zigzagare e a sparare togliendoci ogni dubbio sulla sua identità. Siamo a 1800 metri di quota in posizione giusta di attacco. Haia alza il braccio. "Parao!" grida. Il radiotelegrafista e il motorista sono pronti a spingere le bombe che già sono nelle cucchiaie. "Fuera!" grida Haia abbassando il braccio. Partono le due bombe, le seguiamo nella caduta; una esplode a poppavia a destra a cinquanta metri dal caccia e l'altra un poco più distante. Dalla nave continuano a sparare celermente ma si vede che i marinai rossi non sanno graduare bene le spolette o apprezzare la quota perchè le granate esplodono tutte molto più alte di noi.

Ripetiamo cinque o sei volte l'attacco diminuendo sempre la quota finché, il caccia riesce a portarsi sotto un largo banco di nuvole che stagnano a quota seicento metri circa. Ci portiamo a ottocento metri e, profittando degli squarci nelle nuvole eseguiamo ancora due attacchi. Il caccia spara anche senza individuarci, perchè vediamo scoppiare le granate sopra le nuvole. Quando ci vede spara anche con le mitragliatrici. Siamo ormai all'altezza di Malaga e vedendo che il caccia vi dirige decisamente invertiamo la rotta per rientrare anche perchè non abbiamo ormai più che due bombe e, non si sa mai, sarebbe un peccato trovare qualche fortuita buona occasione ed essere a mani vuote.

Lo Stretto è sgombro, non si vedono navi da guerra in rotta né dall'Atlantico né dal Mediterraneo. Atterriamo a Tetuan alle 13,30.

Già ho fatto da stamani cinque ore di volo e sono un poco stanco tanto più che non posso mangiare e ho un poco di febbre. Gli S. 81 sono riforniti e pronti. Da Ceuta mi comunicano che il convoglio è pronto a partire. Mando a dire che si tengano preparati ad uscire dal porto dalle 15 in poi, al segnale già convenuto. Dò ordine ai due Dornier e ai due Breguet di iniziare la scorta antisommergibile alle ore 15.

Riunisco gli equipaggi del Tercio per le disposizioni dell'azione. Una pattuglia di tre S. 81 si porterà in Atlantico e incrocerà a dieci miglia ad Ovest dallo Stretto sorvegliando la provenienza da Tangeri. Un'altra pattuglia di tre S. 81 si porterà in Mediterraneo e incrocerà a dieci miglia ad Est dello Stretto sorvegliando la provenienza da Malaga. Io col Douglas incrocerò fra le due pattuglie sorvegliando lo Stretto. In caso di necessità chiamerò con segnale convenzionale radio e le pattuglie dovranno subito raggiungermi e eseguire il bombardamento delle unità contro le quali dirigerò l'attacco. Gli altri due s. 81 rimarranno sul campo di Tetuan pronti su allarme per intervenire durante il passaggio del convoglio o in sua protezione durante lo sbarco ad Algesiras mentre i primi sei S. 81 rientrati provvederanno al rifornimento.

Gli eventuali bombardamenti di unità nemiche dovranno essere eseguiti con numerosi successivi attacchi lanciando due bombe per apparecchio ogni volta per allontanare le navi dallo Stretto o comunque ritardarne e ostacolarne l'avvicinamento.

Alle 15 decollano successivamente le due pattuglie e alle 15.15 decollo col Douglas. Navighiamo fino in vista di Malaga senza avvistare alcuna unità da guerra. Invertiamo la rotta, doppiamo Gibilterra, navighiamo in Atlantico fino in vista di Tangeri. Vari piroscafi stanno dirigendo verso lo Stretto ma non si vede alcuna nave da guerra. Il momento è propizio. Invertiamo la rotta e lancio l'ordine al convoglio di uscire. Se i piroscafi salpano subito passeranno indisturbati perchè nessuna nave può ormai raggiungere lo Stretto durante la loro traversata. Siamo su Ceuta: c'è gran movimento sulla banchina. I piroscafi ancora sono fermi! Ma che non abbiano ricevuto l'ordine? Lancio di nuovo più volte il segnale e rimaniamo a girare sul porto. Nulla, nulla, i piroscafi non accennano a muoversi. Ma cosa sarà successo? Ci abbassiamo fino a cinquanta metri e lanciamo, come convenuto, tre fumate. Ripigliamo quota dirigendo su Gibilterra. Lo Stretto è sempre sgombro e nulla si vede né da Malaga né da Tangeri. Torniamo su Ceuta. Finalmente! Il "Dato" piccola vecchia cannoniera spagnola, sta uscendo ora dal porto. Lo seguono due grandi piroscafi bianchi stracarichi di uomini e di materiale, poi altri due piroscafi minori. Si mettono in rotta in fila indiana navigando a tutta forza. Hanno tardato quaranta minuti dal segnale dato. Speriamo ce la facciano ugualmente a farla franca. In queste due ore si gioca la carta più importante per la riuscita della rivoluzione nazionalista.

Zigzaghiamo un poco per lo Stretto a bassa quota per garantirci dalla sorpresa di qualche sommergibile, poi dirigiamo nuovamente verso Malaga. Tutto bene. Torniamo nello Stretto. Il convoglio è già a metà strada. Ci abbassiamo sui piroscafi. Sono tutto uno sventolio di berretti, di fazzoletti, un agitare di braccia e di armi. Dirigiamo su Gibilterra riprendendo quota poi giriamo a sinistra passando su Algesiras. Mentre sto guardando l'uscita di una piccolissima torpediniera costiera nazionale che va ad incontrare il convoglio, Haya mi batte su una spalla gridando: "Buque rojo! Buque rojo!". Maria Vergine! Mi sento agghiacciare il sangue. "Es un destructor!" urla Haya. Infatti, proveniente da Tangeri una nave da guerra dirige a tutta forza per lo Stretto. Certo da Ceuta le navi rosse di Tangeri sono state avvistate dell'uscita dei piroscafi e il ritardo di quaranta minuti consente al cacciatorpediniere di arrivare in tempo a raggiungere il convoglio. Dirigiamo contro la nave prendendo quota.

Siamo ancora lontani e già i rossi aprono il fuoco contro di noi, disordinatamente. Eseguiamo un primo attacco con due bombe. Niente! La nave zigzaga due volte sempre sparando e si rimette in rotta.

Lancio il segnale convenuto alle pattuglie. Speriamo che arrivino. Ripetiamo due volte l'attacco, ma la caccia pur eseguendo rapide accostate continua nella sua rotta ed è ormai nello Stretto.

Il "Dato" si porta sulla sinistra del primo piroscifo e apre il fuoco, ma il tiro è molto impreciso. Il caccia risponde con una bordata cortissima e prosegue a tutta forza. I due piroscafi grossi filano a tutta forza, ma i piccoli arrancano faticosamente e vengono distanziati. Il caccia è ormai sulla rotta del convoglio.

Dai piroscafi sparano con mitragliatrici e fucili, ma il "caccia", forse più preoccupato della nostra offesa, non tira sui piroscafi e spara a ritmo celerissimo contro di noi che eseguiamo attacchi senza lanciare bombe per tema di colpire i piroscafi e perchè ne abbiamo ancora poche.

Continuando nella sua corsa veloce il "caccia" passa fra il secondo piroscifo grande e il primo piccolo e fila via velocissimo.

Penso con grande sollievo che la ciurmaglia, priva degli ufficiali che ha assassinato, desista dall'attacco e fugga verso Malaga, ma purtroppo accosta a sinistra con largo giro. Indubbiamente si vuol portare a proravia del convoglio e, tenendosi alle spalle l'ospitale rifugio di Gibilterra, aspettare al varco i piroscafi per silurarli.

Il "Dato" intanto è passato sulla dritta del convoglio e riprende bravamente a sparare ma i colpi non raggiungono il bersaglio. Effettuiamo un altro attacco da novecento metri di quota. Le due bombe cadono abbastanza vicino ma il "caccia" prosegue la sua manovra e ci spara sempre rabbiosamente.

Ma come mai non arrivano le due nostre pattuglie? Che non abbiano ricevuto il mio segnale? Eppure il nostro marconista continua sempre a chiamare. Dio mio che ossessione!

Se il "caccia" riesce a portarsi ancora più avanti è un vero disastro. Che responsabilità mi sono preso!

Il "Dato" con le sue misere artiglierie ben poco può fare e, sacrificandosi generosamente, potrà forse salvare il primo piroscifo, ma gli altri...

Giriamo e ripetiamo un altro attacco. Siamo in direzione giusta. Haya è già col braccio alzato quando ci passa davanti alla prua un grappolo di bombe da cento. Che spavento! Saranno forse passate a trenta o quaranta metri, ma, nella fuffa, a me sono sembrate a una decina di metri. E poi certo altre ne cadranno.

Finalmente! Sono le nostre pattuglie. Chiudo il gas e picchio fortemente girando a destra. Haya, intento al tiro, non ha visto nulla, strilla non so cosa e riprende i comandi rimettendo l'apparecchio verso i quattrocento metri. Credeva fossimo stati colpiti. Sbanda l'apparecchio a sinistra e vediamo enormi colonne d'acqua alzarsi tutto attorno al "caccia".

Che tiro centrato! Bravi perdio! Haya capisce e ride. Speriamo che il caccia sia stato colpito. Fa due giri strettissimi a sinistra. Forse ha avaria al timone. Macché! Riprende la sua marcia verso il convoglio. Gli puntiamo contro picchiando, ma siamo troppo bassi e quei dannati ci sparano con le mitragliatrici. Vediamo le fiammelle di grosse mitragliere e le codette fumogene. Per liberarci

invertiamo girando quasi in candela fino a cinquanta metri sull'acqua e ci allontaniamo a tutto motore dirigendo verso il convoglio.

Il primo piroscafo è già all'altezza di punta Carnero. Ecco la seconda pattuglia. E' già sul convoglio, dirige contro il "caccia", sgancia le bombe. Alcune cadono corte, tra il convoglio e il "caccia", altre lunghe e lunghissime, spostate a destra. Il tiro questa volta non è preciso, ma il "caccia", forse impressionato dalla prima scarica o temendo altri attacchi, inverte decisamente la rotta e si allontana verso Nord-Est. Evviva! Ci siamo riusciti.

Dal centro dello Stretto, al traverso di punta Europa, si vedono distintamente due scie bianche un poco divergenti correre in direzione del convoglio. Certo è qualche sommergibile in agguato, troppo lontano dalla rotta, forse costretto dagli aerei, e stupidamente lancia due siluri fuori distanza utile. Le scie infatti scompaiono qualche miglio prima di raggiungere la linea del convoglio.

Per il comandante rosso questo lancio a vuoto frutterà forse una promozione o certo lo salverà dalla fucilazione se verrà accusato di non aver ostacolato il passaggio del convoglio.

Durante questo putiferio proprio entro lo Stretto navigano cinque grossi piroscafi diretti in Mediterraneo. Uno è italiano e una scia di siluro gli è passata a proravia di qualche decina di metri.

Riportatici a un migliaio di metri inseguiamo il "caccia" che si allontana verso Malaga costeggiando. Sarà bene togliergli ogni velleità di ritornare all'attacco.

I due piroscafi piccoli sono ancora un poco indietro. Non ci restano che quattro bombe. Facciamo alcuni attacchi a vuoto. Il "caccia" zigzaga e spara all'impazzata. L'equipaggio deve essere assai spaurito. Al loro arrivo a Malaga diranno di aver sostenuto un violento combattimento e faranno sfoggio di eroismo. E pensare che un comandante in gamba, con un equipaggio in pugno, avrebbe potuto senza alcun pericolo e facilmente affondare il "Dado" e tutti i piroscafi, col siluro e col cannone. Naturalmente il comandante non poteva sapere che di aerei "non ce n'erano più e che quelli che erano passati avevano esaurito le bombe", ma ad ogni modo avrebbe dovuto a tutti i costi sbarrare il passo a quelle truppe che, non poteva ignorarlo, al loro giungere in terra di Spagna avrebbero deciso a loro favore la guerra civile.

Lanciamo ancora due bombe di saluto all'eroica nave rossa in fuga, ci accertiamo che da Malaga nessuna unità dirige verso lo Stretto e invertiamo la rotta. Ci spingiamo fino in Atlantico. Nessuna unità in vista. Planiamo su Algesiras e passiamo più volte a rasentare gli alberi dei piroscafi già attraccati alla banchina. Gran parte del personale è già sbarcato. Tutti ci salutano. Chissà quanti evviva ci lanciano.

Il bravo Haya ha le lacrime agli occhi e mi abbraccia.

Da questo momento comincia la gloriosa marcia delle truppe d'Africa per la liberazione della nuova Spagna. Sono ormai le 19.15. Diamo un ultimo saluto a quei valorosi soldati e dirigiamo per il rientro.

Lo Stretto è deserto e il corpo di spedizione è ormai al sicuro da ogni offesa dal mare. Alle 19.30 atterriamo al campo di Tetuan. Sono in piedi dall'alba con ben 9 ore e 20 minuti di volo movimentato, ma d'incanto mi passano stanchezza, febbre, tetuanite. Effetto salutare dell'entusiasmo, della tensione nervosa., della fifa. Sì, sì, anche della fifa, che ne ho avuta tanta, sia per il convoglio che per me.

Ho soltanto una gran sete, una sete feroce che mi impedisce di parlare. Tutti gli equipaggi mi circondano esultanti. Bravi. Sono stati veramente bravi.

Avevo dubitato di loro nell'ansia di non vederli arrivare alla mia chiamata ma il loro tempestivo intervento nel momento più critico è stato davvero miracoloso.

Intuendo la gravità della situazione tutti i capi equipaggi hanno ordinato lo sgancio totale delle bombe. E' stato un rischio perchè se il lancio andava male il cacciatorepediniere avrebbe poi potuto attaccare indisturbato, però credo che sia stato appunto la poderosità delle salve che ha indotto la ciurma rossa a desistere dall'attacco. Comunque è stata un'azione magnifica e noi ne siamo orgogliosi. Per merito di otto trimotori italiani, perchè non dirlo?, con equipaggi italianissimi della Legione Straniera, è stata conseguita questa prima vittoria, d'importanza decisiva per l'ulteriore andamento della rivoluzione spagnola.

Dopo un brindisi al Circolo Ufficiali dell'aeroporto e molti evviva, andiamo in città. Tetuan è tutta imbandierata. La notizia del passaggio del convoglio si è sparsa rapidamente e per le strade e per i caffè c'è grande animazione ed entusiasmo. Ovunque ci accolgono calorosi evviva, e tutti gli aviatori del Tercio sono festeggiatissimi.

Anche dopo pranzo l'animazione continua, innumerevoli sono i brindisi festosi e ovunque si inneggia a Franco, alla Spagna, al Duce, all'Italia. All'Alto Commissario tutti gli ufficiali sono pieni di gioia.

Sono state intercettate comunicazioni radio della nave rossa che fuggiva verso Malaga chiedendo soccorso e comunicando di avere a bordo morti e feriti. Inoltre la stazione navale di Malaga chiedeva notizie di un sommergibile, sembra il "C. 6", che risulta affondato nello Stretto. Penso sia stato colpito dalla salva lunga della seconda pattuglia, caduta proprio nella zona da dove ho visto partire le due scie dei siluri.

Domani il Quartier Generale si trasferirà a Sevilla. Finalmente. Ora comincia la guerra di liberazione.

Il Generale Franco è molto soddisfatto ed ha parole molto lusinghiere e cordiali per me e per i miei equipaggi. Mi viene richiesto per domani mattina un'azione di bombardamento contro i due Aeroporti di Guadix ove risulta si stiano concentrando aeroplani rossi per attaccare l'Aeroporto di Granada, e un'azione di bombardamento contro la stazione ferroviaria di Guadix ove viene segnalato un concentramento di truppe rosse.

Dò tutte le disposizioni per l'esecuzione di queste azioni per domani e dispongo inoltre un'azione notturna sul porto di Malaga, contro la squadra rossa ivi ancorata, da svolgersi nelle ultime ore di luna con rientro alla base alle prime luci del giorno. Bisogna disturbare il più possibile le forze navali per liberare lo Stretto.

Finalmente possiamo andarcene a dormire. Che giornata piena di emozioni, di delusioni, di arrabbiate, di entusiasmo, di soddisfazioni! Certo questo 6 di agosto non si cancellerà più dalla mia memoria e penso che anche il Generale Franco ricorderà questa data come primo gradino della sua dura gloriosa ascesa a Capo della Nuova Spagna.

VENERDI' 7 AGOSTO 1936 XIV

Alle tre del mattino siamo sul campo di Tetuan. I tre apparecchi che devono effettuare il bombardamento di Malaga e i tre equipaggi sono pronti agli ordini del Capitano Salvetat. Nuvole bassissime coprono la valle del rio Martin e non è possibile il decollo. Aspettiamo nella speranza di una schiarita, ma inutilmente perchè sopraggiunge l'alba senza alcun miglioramento delle condizioni atmosferiche. Rimandiamo l'azione su Malaga all'alba di domani e intanto prepariamo la pattuglia di tre apparecchi per l'azione sul campo di Guadix da effettuarsi non appena sarà possibile la partenza.

I pratici del luogo mi dicono che quasi costantemente la valle del rio Martin, nella quale è situato il campo d'aviazione di Tetuan, durante la notte e fino a mattino inoltrato è coperta da nuvole basse. E' un vero peccato perchè difficilmente potremo svolgere quella attività notturna che avevo in programma per questo periodo favorevole di luna.

Il sole finalmente riesce a diradare le nuvole e la pattuglia può partire per Guadix. Speriamo che gli equipaggi riescano a individuare l'obbiettivo, non facile a trovarsi data la non conoscenza del territorio e la mancanza di carte topografiche precise. Le uniche carte che abbiamo trovate sono carte turistiche Michelin e Dunlop, ottime per automobilisti ma assolutamente mancanti dei dati necessari ad aerei naviganti in quota.

Mentre aspettiamo il rientro della pattuglia da Guadix mi viene segnalata la presenza di navi rosse nello Stretto. Faccio partire immediatamente due S. 81 con l'ordine di bombardare le navi e in caso di necessità richiedere l'intervento della pattuglia dei tre apparecchi che rimane sul campo pronta al decollo. Dopo un'ora i due apparecchi rientrano. Nello Stretto hanno avvistato una formazione di cinque unità rosse, che alla vista degli apparecchi si sono rapidamente portate nelle acque territoriali di Gibilterra, e un'altra formazione di tre siluranti provenienti da Malaga. Non potendo attaccare le navi rifugiatesi nelle compiacenti acque inglesi uno dei due apparecchi si spinge verso le tre siluranti che al primo lancio di bombe invertono la rotta dirigendosi a tutta forza per Malaga. Il secondo apparecchio con capo equipaggio Erasi avvista l'incrociatore *Libertad*, solo, davanti alla foce del rio Martin e lo attacca. L'attacco è stato effettuato ottimamente e il tiro perfetto, con lancio di quattro bombe da 250 kg. Due bombe son cadute a poppavia vicinissime, sulla destra, e due a proravia, sulla sinistra. Il *Libertad*, chissà perchè, anzichè manovrare comunque zigzagando vedendosi attaccato, dato che andava a velocità ridottissima, ha dato marcia indietro a tutta forza. Ci sarebbe da credere che a bordo si trovi un espertissimo intenditore di lancio dagli aerei. Può anche darsi, perchè il *Libertad* è nave ammiraglia e l'attuale ammiraglio rosso si dice sia un ex capitano di fregata intelligentissimo che fu già addetto navale a Parigi. Mentre Erasi si morde le mani per l'inaspettata manovra che ritiene sia stata eseguita per sfuggire al suo tiro io sono più propenso a credere che il *Libertad* abbia per caso fatto marcia indietro quando ancora non si era accorto dell'attacco dell'aereo e debba pertanto ascrivere a pura fortuna di essere sfuggito al tiro preciso, e maggiormente alla fortuna debba il non aver riportato danni dalle esplosioni perchè le bombe non avevano le spolette ritardate.

Ad ogni modo l'impressione, o meglio la fifa, deve essere stata grande perchè un Breguet subito mandato sullo Stretto in ricognizione ha visto tutte le unità rosse già lontanissime in navigazione lungo la costa dirette a Malaga a tutta forza. Peccato non aver una maggiore disponibilità di apparecchi e non aver bombe ritardate! Lo scopo però è ugualmente raggiunto perchè anche se non riusciamo a danneggiare seriamente le navi rosse, con la nostra azione intimidatoria riusciamo a tenere libero lo Stretto in modo che si possa mantenere fra il Marocco e la Spagna il collegamento via mare indispensabile per rifornire l'Esercito d'Africa.

Qui i principi ortodossi di impiego devono per forza essere sacrificati alle necessità contingenti.

Durante il rifornimento dell'apparecchio di Erasi vengono riscontrate le tracce di cinque pallette di shrapnell nelle ali e nei piani di coda. Rientrano intanto i tre apparecchi dal bombardamento di Guadix. L'azione è riuscita ottimamente. Sul campo d'aviazione si trovavano solo alcuni Breguet e secondo gli ordini che aveva ricevuto il Comandante della pattuglia, sono state lanciate soltanto quattro bombe da 50 kg. per ciascun apparecchio e quindi con tutto il resto delle bombe è stata attaccata e colpita la stazione ferroviaria di Guadix ove però non vi era il concentrazione di colonne che era stato segnalato.

Nella mattina il Generale Franco col suo Stato Maggiore parte per Siviglia con un aereo civile. Sorretto da una fede incrollabile, sicuro delle sue magnifiche truppe d'Africa, il Generale Franco inizia oggi la liberazione della sua Patria dalla dominazione rossa.

L'impresa è aspra e ancora ieri era disperata per i Nazionali. L'insurrezione in Catalogna e nel Centro è stata soffocata nel sangue. Soltanto in Navarra il Generale Mola e a Leon il Generale Saliquet dominano la situazione, ma isolati fra loro e isolati dall'Andalusia ove i pochi uomini del prode Generale Queipo de Llano sono effettivamente padroni soltanto di Sevilla, Granada e Cordoba.

Lo sbarco in Spagna delle eroiche banderas de "El Tercio" dei fedeli Tabor Marocchini e di tutto il materiale dell'Esercito del Marocco hanno nettamente cambiato la situazione e la vittoria dei nazionali ha acquistato molta probabilità di riuscita.

Col trasferimento del Quartier Generale a Siviglia mi viene assegnato il Comando delle Forze Aeree del Marocco. Viene nominato Alto Commissario del Marocco il Generale Orgaz.

SABATO 8 AGOSTO 1936 XIV

Anche stamane l'azione notturna su Malaga non può essere eseguita a causa del cielo completamente coperto e viene rimandata a domani.

Dal Quartier Generale vengo chiamato urgentemente a Siviglia per conferire col Generale Franco. Alle 10 decollo col Douglas del Capitano Haya. Nello Stretto non si vede alcuna unità da guerra. Sorvoliamo punta Carnero, Algeiras e accostando verso sinistra vediamo in distanza Capo Trafalgar quindi la baia di Cadice. Sorvoliamo il campo di Jerez de la Frontera e seguiamo quindi il corso del Guadalquivir, bellissimo, ricco d'acqua. Sorvolando il caratteristico paese di Dos Hermanas avvistiamo Siviglia, bianca ed assolata. Alle 11 precise atterriamo all'Aeroporto di Tablada, situato alla periferia della città fra due bracci del Guadalquivir. Venendo dall'Africa in Europa credevo di trovare una temperatura più mite, invece, appena sceso dall'apparecchio, ho avuto la prima violenta sensazione del caldo torrido di questo paese. E' con me Muti col quale unitamente ad Haya ci rechiamo subito in città.

Il Generale Franco si è installato col suo Quartier Generale a palazzo De Janduri. Saliamo un ampio scalone e veniamo introdotti in una grande sala ove si trovano ad attendere molti alti ufficiali spagnoli.

Il Capo di Stato Maggiore Colonnello Moreno mi dice che il Generale Franco mi deve parlare subito e infatti vengo immediatamente ricevuto.

Il Generale Franco mi mette al corrente che da alcune informazioni, non precisamente controllate, risulterebbe che negli Aeroporti di Madrid, e precisamente a Getafe e a Cuatro Vientos, sarebbero in montaggio una quarantina di aeroplani da bombardamento forniti dall'estero. Mi chiede se è possibile un'azione, urgente e in forza, di bombardamento su quegli Aeroporti allo scopo di

impedire l'approntamento di un così forte nucleo di aerei. Faccio presente la poca disponibilità di apparecchi alle mie dipendenze e il Generale Franco mi dice che possono essere messi a mia disposizione un certo numero di Junkers civili tedeschi e due Squadriglie di Junkers spagnoli con piloti spagnoli e tedeschi. Mi affida l'incarico di organizzare l'azione prendendo accordi coi piloti tedeschi della Hisma e di assumere il comando dell'operazione da eseguirsi appena possibile.

Nell'anticamera del Generale trovo il Capo dei piloti tedeschi della Hisma il quale, già al corrente della richiesta del Generale Franco, mi dice che può concorrere all'azione su Madrid con sei trimotori Junkers. Rimaniamo d'accordo che avrei preparato l'ordine di operazione e sarei ritornato domani a Siviglia con sei S. 81 per eseguire il bombardamento il giorno 10 nel pomeriggio.

Ritorniamo subito all'Aeroporto di Tablada. E' bello questo Aeroporto, con sei grandi aviorimesse, fabbricati ottimi per magazzini, truppa e comodi alloggi ufficiali. Il campo è grande, ottimo di fondo, ma ha bisogno di essere regolato. Vi sono buche, fossi e tombini un po' dappertutto e il lato Sud-Ovest è quasi impraticabile. Facciamo colazione al Circolo Ufficiali, bello, molto confortevole. Siamo accolti con grande cordialità dei numerosissimi ufficiali che affollano il Circolo. C'è molto entusiasmo. L'aviazione qui è assai povera. Un certo numero di vecchi Breguet da ricognizione e qualche Nieuport da caccia. I piloti sono pochi ma si prodigano generosamente. Hanno saputo dell'arrivo dei trimotori Savoia in Marocco e sono ansiosi di vederli, di poterli impiegare. Ci domandano dell'azione aeronavale di ieri l'altro sullo Stretto. I giornali e la radio hanno dato notizie più o meno precise. Le varie radio rosse hanno comunicato che le truppe del Marocco hanno potuto sbarcare in Spagna perchè il convoglio era protetto da reparti di grossi apparecchi da bombardamento. Non hanno fatto commenti, segno quindi che il nemico accusa implicitamente il colpo. Molti commenti invece, mi dicono, hanno fatto e fanno a Gibilterra i numerosi spettatori che si sono goduti lo spettacolo. Infatti ricordo che per tutta la strada che corre lungo il mare, sulle pendici della Rocca, c'era molta folla. Avrei voluto trovarmi fra quei cari amici e sentire la grida di gioia dei profughi ed emissari rossi, e anche dei "neutrali" quando la nave comunista, raggiunto il convoglio, si apprestava a silurare i piroscafi. Immagino come saranno tornati in città scornati dopo l'azione aerea!

Dopo colazione il Capitano Haya mi dice che deve rimanere a Siviglia col Douglas a disposizione del Quartier Generale e che posso usufruire di uno Junkers che deve recarsi oggi a Tetuan.

Alle ore 15,30 decollo con lo Junkers. L'equipaggio è composto da un capitano pilota e da un motorista, spagnoli. Io mi siedo al posto del secondo pilota e Muti sta in fusoliera. L'apparecchio è carico di giornali per il Marocco. Ci portiamo rapidamente in quota per evitare il noioso ballo di queste ore calde. Sorvoliamo Utrera a 2000 metri e ci mettiamo in rotta verso sud. Muti si è disteso sui pacchi di giornali. Il Capitano spagnolo, di cui non so il nome, non capisco perchè si tiene in rotta spostato ad est. A un certo punto parla col motorista e questi fa segno che Muti dorme e chiudo la porta di comunicazione della cabina di pilotaggio con la fusoliera. Mi viene in mente che a colazione mi hanno raccontato che ieri un idro Dornier partito da Cueta per una ricognizione, non è più tornato e si è saputo che ha ammarato a Malaga consegnandosi ai rossi dopo che il secondo pilota, un sottufficiale, aveva ucciso con un colpo di rivoltella alla testa il primo pilota, giovane guardiamarina. Mah! Non facciamo scherzi! Guardo cosa sta facendo il motorista. E' tranquillissimo, seduto al suo posto e osserva i manometri del cruscotto. Non mi sembra una brutta faccia. Però, se ci tenessimo più a occidente starei più tranquillo. Dico al capitano di accostare a destra e gli faccio segno sulla bussola di fare rotta a sud. Mi risponde che conosce bene la regione e mi mostra in distanza la rocca di Gibilterra. Sarà, ma non vedo perchè per andare a Tetuan si debba passare a levante di Gibilterra, sorvolando il territorio rosso. Sarebbe un bell'affare se questo signore ci portasse dall'altra parte! Per lui forse l'affare sarebbe ottimo perchè lo farebbero certo colonnello, ma per Muti e per me non sarebbe molto piacevole trovarci in mano ai rossi. "Ohè!

amigo!” Metto mani e piedi sui comandi e dico al capitano che mi lasci provare l'apparecchio. Accondiscende senz'altro e io provo alcuni mezzi giri a destra e a sinistra, poi accosto decisamente a destra verso Tangeri. Dopo un poco il capitano mi indica Gibilterra e mi dice di accostare a sinistra. Gli rispondo che voglio passare in vista di Tangeri per vedere se vi sono in porto navi da guerra. Mi lascia fare e così sorvoliamo lo Stretto, lasciamo Tangeri sulla destra, entriamo nel Marocco Spagnolo e alle 16.45 atterriamo a Tetuan. Appena a terra racconto a Muti, che ha dormito per tutto il viaggio, il sospetto che avevo avuto e, naturalmente, ci ridiamo sopra. Quel capitano pilota, ho saputo poi, è un ottimo ufficiale, nazionalista al mille per mille. Però ... non fidarsi è meglio e in volo con chi non conosco non andrò più.

DOMENICA 9 AGOSTO 1936 XIV

L'azione su Malaga non effettuabile nella notte a causa dell'assoluta mancanza di visibilità, viene tentata nelle prime ore del mattino. Alla schiarita dell'alba tre apparecchi riescono a decollare, ma nuvole bassissime sul mare e una densa foschia rendono impossibile il volo in pattuglia e due apparecchi rientrano dopo venti minuti di volo. Per quasi due ore siamo in pensiero per il terzo poi finalmente anche questo ritorna. E' capo equipaggio il tenente Tosi, ottimo pilota. E' riuscito a passare oltre il banco di nuvole, è arrivato su Malaga e ha bravamente scaricato le sue bombe da 2000 metri di quota sulle unità navali nemiche alla fonda fuori del molo foraneo del porto. Le bombe sono cadute fra le navi senza colpirne alcuna. Pazienza! Ad ogni modo queste visite servono a tenere in allarme la città e le navi. Le artiglierie antiaeree hanno reagito. Pochi colpi dalla città, molti dalle navi. Infatti troviamo vari buchi nelle ali e nella fusoliera e una scheggia si è conficcata nella batteria di accumulatori sulla quale era seduto il radiotelegrafista.

Mentre approntiamo gli apparecchi per trasferirci a Siviglia l'Alto Commissario richiede l'invio di un apparecchio per una ricognizione offensiva sulla strada di Algesiras ove sono segnalati nuclei di truppa nemica. L'apparecchio parte e rientra senza aver avvistato alcun movimento di truppa.

Lasciando a Tetuan due apparecchi per eventuali necessità, alle 17.30 decolliamo in sei apparecchi per Siviglia ove arriviamo regolarmente alle 18.35. Gli apparecchi già hanno il carico di bombe e, completato il carico della benzina, andiamo in città. Siamo alloggiati all'albergo Maria Cristina, bello, comodo, molto grande. Già vi è installata l'*Hisma* (linea aerea "Hispano-Maruecos"), con tutti i suoi uffici e il suo personale. Il palazzo Janduri è proprio qui di fronte, dall'altra parte della piazza. Mentre con Altomare e Erasi, sto ultimando l'ordine di operazione per l'azione su Madrid, che già avevo abbozzato questa notte a Tetuan, il capo dei piloti tedeschi chiede di parlarmi urgentemente.

Credevo volesse prendere gli ultimi accordi per domani, invece mi comunica che non può concorrere coi suoi apparecchi e col suo personale all'operazione per tema di creare complicazioni al suo Governo, nella malaugurata eventualità che qualche apparecchio venisse abbattuto o dovesse atterrare in territorio rosso. Non mi aspettavo questo contrattempo. Già avevo compilati tutti gli ordini ed ora l'operazione, eseguita solo da sei S. 81 si riduce a ben poco e forse non vale nemmeno il rischio. E poi, anche per noi c'è il fatto delle possibili complicazioni per il nostro Governo. Sta bene che noi siamo regolarmente iscritti nell'Esercito spagnolo, come appartenenti alla Legione Straniera, con tanto di Stato Giuridico internazionale riconosciuto, ed abbiamo la tessera regolamentare, ma indubbiamente se un nostro apparecchio, con equipaggio formato da Italiani, rimanesse di là, figuriamoci il cancan che ne farebbero le democrazie e i pappagoni di Ginevra ce ne avrebbero per due o tre sedute. Cerco di convincere il capo dell'*Hisma*, ma, avendomi dichiarato che ha avuto istruzioni in proposito e non può quindi agire altrimenti, vado subito al Quartier Generale per riferire al Generale Franco. Vengo subito ricevuto ed espongo al Generale la

situazione. Il Generale si mostra molto contrariato e mi dice che è di avviso che l'azione sia eseguita comunque perchè, oltre al risultato materiale, conta anche sull'effetto morale di tale operazione. Capisco perfettamente, ma gli faccio presente come l'efficacia, sia materiale che morale, senza gli Junkers, si riduca a meno della metà e come anche per noi ci siano, in caso di guai, le possibilità di complicazioni internazionali. Non prendiamo per ora nessuna decisione e mi congedo dal Generale. All'albergo Cristina facciamo un poco il consiglio di famiglia con Allio, Altomare e Muti. Non so proprio che pesci pigliare. Ora che mi hanno messo la pulce nell'orecchio di possibili complicazioni non mi allietta certo il pensiero di assumermi anche questa responsabilità. Dopo pranzo viene all'albergo il buon Haya. Viene dal Quartier Generale e vuole convincermi di quello che già so, cioè che il Generale Franco ci tiene molto all'azione su Madrid. Mi spiega come il Generale Mola, fermo sulla sierra Guadarrama, non aspetti che questo bombardamento per entrare in Madrid e tante altre cose, ugualmente esagerate, per spingermi a fare l'azione. Caro mio bravo Haya, io il bombardamento lo ordinerei con la massima disinvoltura, ma quando il gioco valesse la candela. Il Generale Franco mi manda a chiamare e torno a palazzo Janduri. E' già al suo tavolo di lavoro e sta esaminando le notizie della giornata. So che passa gran parte della notte a lavorare e al mattino prestissimo riprende la sua faticosa giornata. Non è mai stanco, sempre sereno, calmo. Su una carta topografica di Madrid mi segna il posto ove è piazzata una batteria antiaerea. La conosce. Si tratta di quattro cannoni Skoda, non modernissimi. Mi dice che non risulta vi siano a Madrid apparecchi da caccia e mi ripete la richiesta di eseguire domani il bombardamento di Getafe e Cuatro Vientos. Sta bene. Gli espongo come vorrei eseguire l'azione e propongo di effettuarla dopo mezzogiorno per sfruttare la sorpresa durante l'ora della "comida". Approva senz'altro ed esco dal suo ufficio con Haya che, esultante, si offre di venire anche lui col suo vecchio Douglas. Accetto e gli dico che sarò con lui sul Douglas per condurre le due pattuglie.

LUNEDI' 10 AGOSTO 1936 XIV

Il mattino presto siamo tutti nel campo di Tablada. I sei S. 81 sono allineati alla periferia del campo dalla parte opposta delle aviorimesse, addossati a una lunga fila di pioppi altissimi. Vi sono alcuni Junkers della "Hisma", e, davanti alle aviorimesse, il Douglas di Haya, vari Breguet e molte avionettes (apparecchi da turismo). I Breguet sono attivissimi. Decollano, vanno sulle linee nemiche, ritornano, caricano benzina e bombe e ripartono. Sono davvero ammirevoli questi piloti spagnoli a volare con quelle vecchie carcasse!

Mi hanno assegnato un ufficio di fianco al fabbricato della "Torre de Mando" nei locali di un laboratorio fotografico attrezzatissimo. Peccato che non abbiamo fotografi ne macchine fotografiche!

Raduno i piloti per spiegare loro le modalità dell'azione su Madrid. Il volo è piuttosto lungo. Da Siviglia a Caceres km. 230, da Caceres a Madrid km. 250, da Madrid ad Avila km. 90, da Avila a Caceres km. 190, da Caceres a Siviglia km. 230. Sono in totale 990 km., cioè fra giri e accostate 1000 chilometri quasi completamente su territorio nemico. Tentiamo anche questa e speriamo nel nostro stellone! Io sarò in testa alle due pattuglie e, in vista di Madrid, sfruttando la maggiore velocità del Douglas, mi distanzierò, e con Haya perfetto conoscitore della zona, lascerò cadere alcune bombe su Getafe per indicare rispettivamente alla prima e alla seconda pattuglia gli obiettivi.

Date tutte le istruzioni andiamo sulla linea degli apparecchi. Fa un caldo feroce. Gli equipaggi sono di ottimo umore e di morale elevatissimo. Funziona, organizzato non so da chi, un servizio di *cerveza* e di gazzose molto opportuno.

Alle 11.45 dò ordine di mettere in moto i motori e vado dall'altra parte del campo ove Haya è pronto col Douglas. Decolleremo per ultimi. Alle 12 il primo apparecchio decolla regolarmente, seguito a breve distanza da un secondo. Il terzo ancora non si è mosso dal suo posto. Ahi, ahi! Avrà qualche guaio. Infatti ferma i motori. Un apparecchio in meno. Mentre i tre apparecchi della seconda pattuglia rullano lentamente sul terreno accidentato per portarsi al punto di decollo, il primo, quello di Spotti, si ferma bruscamente. Certo avrà incocciato qualche buca. Anche questo ferma i motori. E due! Ma non è finita. Uno scoppio secco e anche l'apparecchio di Baldi è fermo con una gomma a terra. Maledizione! Ormai è inutile far l'azione con quattro soli apparecchi. Faccio fermare i motori a Haya e a Baduel. I due apparecchi che avevano decollato, dopo alcuni giri attorno al campo, vedendo gli altri fermi, atterrano, ottimamente pur essendo stracarichi.

Per forza bisogna rimandare a domani l'operazione. Che dirà ora il Generale Franco? Sono seccatissimo e mi prende anche un poco di scoramento. Forse è la stanchezza. Sono dodici giorni che non ho un momento di tranquillità, che dormo pochissimo, con un caldo estenuante e una tensione nervosa continua.

Dico a Haya che vada lui al Quartier Generale a comunicare gli inconvenienti successi e il forzato rinvio al giorno dopo dell'azione su Madrid. Io intanto vado a vedere cosa è successo agli aeroplani incidentati.

Per l'apparecchio di Baldi, bisogna mandare un aereo a Tetuan a prendere una gomma di ricambio. L'apparecchio di Spotti è andato con la ruota di coda in un tombino coperto da una leggera lamiera che ha ceduto e ha rotto la forcella.

Con i mezzi dell'aeroporto riusciranno a rimetterlo in efficienza entro la notte. Il terzo apparecchio ha un motore con una valvola incollata e in giornata sarà pronto. Nel pomeriggio arriva a Tablada un comandante spagnolo che ieri è riuscito a fuggire in volo da Madrid: Sento che dà ad Haya informazioni sugli aeroporti di Madrid e, poiché la cosa mi interessa per l'azione di domani, lo interrogo su quanto può essermi utile: Vengo così a sapere che né a Cuatro Vientos né a Getafe vi sono apparecchi in montaggio e che si aspetta un attacco aereo a Madrid, ove, a difesa della città, si trovano undici fra Dewoitine e Loire sempre pronti su allarme, lo stellone ci protegge!

Se stamani non succedevano quei provvidenziali incidenti, forse avremmo pagata cara la nostra incursione su Madrid. Figuriamoci se, navigando tanto tempo su territorio rosso, non ci avrebbero segnalato e non avremmo quindi trovato già la caccia in aria ad aspettarci!

Vado subito dal generale Kindelan per renderlo edotto della reale situazione, e quindi, ricevuti dal generale Franco, faccio presente come sia opportuno rinunciare al bombardamento di Getafe e Cuatro Vientos, non essendovi in quegli aeroporti gli apparecchi segnalati e come sia ugualmente da rinunciare all'azione con scopo intimidatorio, poiché solo che venga abbattuto anche un solo trimotore, l'effetto morale sarebbe a tutto vantaggio del nemico.

Chiedo invece, ed ottengo dal generale Franco, di impiegare gli aerei in appoggio alle colonne operanti verso Merida, che questa sera sono ferme a sud del Rio Guadiana, rimandando l'azione su Madrid, da eseguirsi con scorta di caccia, quando giungeranno gli apparecchi che già sono stati acquistati presso la Fiat.

MARTEDI' 11 AGOSTO 1936 XIV

Per le 08.30 dobbiamo essere su Merida. Bisogna bombardare la periferia della città, lato est e la riva destra del Guadiana prima del ponte romano. Il generale Franco ci raccomanda di evitare di

colpire la città' e di usare bombe piccole. Stabilisco di inviare tre soli apparecchi con bombe da 50 kg. e con spezzoni.

Dato l'obiettivo limitato, il bombardamento sarà effettuato in fila indiana lanciando le bombe in tre passaggi successivi, permanendo quindi sulla città fino all'ingresso delle truppe nazionali.

Con la scarsità di apparecchi e con questa guerra speciale bisogna adattarsi alla forma di impiego contingente più opportuna. Alle 07,25 la pattuglia decolla dal campo di Tablada. Tempo ottimo, afoso, con molta foschia. Haya viene sul mio apparecchio. Navighiamo a nord poggiando a ponente fino alla Sierra de Aracena, poi proseguiamo a nord preciso.

Passata la Sierra Morena, entriamo in Estremadura. Fino a Merida la strada nazionale e la ferrovia sono in mano dei nazionali. Sorvolata a 2500 metri la Sierra di Zafra, si vede in distanza il Rio Guadiana che attraversa una piana assai vasta, fertilissima e tutta coltivata. Sorvoliamo Villafranca, poi Almedalejo, ed ecco Merida. Si vedono distintamente i due lunghissimi ponti, quello romano e quello moderno, ancora intatti. Speriamo non abbiano fatto in tempo a minarli.

Scendiamo fino a 1200 metri, mentre i due gregari si mettono in fila indiana un poco distanziati. Sono le 08,30. Facciamo un primo giro sulla città e quindi attaccando da est, eseguiamo il primo lancio. Io prendo come bersaglio la " Plaza de Toros ", ma il tiro di sei bombe da 50 kg. è un poco corto. Girando subito a sinistra osservo il tiro del secondo apparecchio. Alcune bombe cadono perfettamente sul costone del fiume e qualcuna un poco lunga cade nella città. Malasorte a chi tocca!

Al secondo passaggio il nostro lancio, questa volta di spezzoni, è decisamente corto. Facciamo il terzo passaggio, lanciando l'ultima porzione di spezzoni. Il tiro è ancora corto. Gli spezzoni rotolano molto per aria e bisogna lanciarli quasi sulla verticale del bersaglio. Non c'è assolutamente reazione antiaerea. Può darsi che qualcuno ci spari con i fucili e vi sia qualche mitragliatrice, ma non si vede anima viva né in città né alla periferia.

Mi abbasso fino a 500 metri, mentre i due sezionari rimangono ad incrociare a 1000 metri. Ai lati della strada, dietro una piccola altura, a un chilometro circa dal fiume, sono ammassate le truppe del ten. colonnello Yague. Faccio una puntata su di loro fino ad una cinquantina di metri e lancio come d'accordo tre segnali Very.

Le truppe si mettono in moto. Parte si spiegano a levante raggiungendo il fiume e una colonna imbocca decisamente il ponte ed entra in città. Merida è stata occupata senza colpo ferire. Alle 10,05 la pattuglia atterra a Tablada. Nel pomeriggio lascio il personale in libertà e andiamo un poco in giro per Siviglia. Le strade sono molto affollate specie la Calle Tetuan. C'è molto entusiasmo e gli aviatori italiani sono accolti molto festosamente. Siamo vestiti con la divisa del " Tercio "; eppure per le strade ci riconoscono e ci applaudono inneggiando al Duce e all'Italia. Siamo fermati continuamente e signore e signorine ci appuntano sulla camicia nastri e medaglie di ogni sorta.

La sera al Quartier Generale mi raccontano i particolari dell'occupazione di Merida. Il bombardamento ha fatto fuggire i miliziani che si erano appostati a difesa della riva destra del Guadiana. La salva di spezzoni, lanciata corta, era proprio caduta sulle postazioni di mitragliatrici. Un errore provvidenziale! Le radio rosse parlano di numerosi apparecchi partecipanti all'azione in appoggio alla truppe d'Africa. Abituati alle poche bombe dei Breguet, valutando il numero di bombe cadute e contando, per ogni passaggio, sempre nuovi apparecchi, i rossi hanno creduto vi fossero varie squadriglie su Merida e non hanno pensato che sono gli stessi apparecchi di Tetuan.

La colonna Yague, occupata Merida, ha deviato a ponente in direzione di Badajoz, sul confine col Portogallo, e questa sera le truppe nazionali sono ferme nelle vicinanze della città. Sembra che a Badajoz vi siano moltissimi miliziani e che il comando rosso sia deciso a resistere. Mi viene richiesto di ripetere domani mattina a Badajoz un'azione di bombardamento simile a quella di Merida.

MERCOLEDI' 12 AGOSTO 1936 XIV

Da Tetuan eravamo giunti a Siviglia col carico completo di bombe e con due ore sole di benzina, per avere sul campo di Tablada il munizionamento per due azioni. Non utilizzando le otto bombe da 250 kg. che erano in programma per Madrid, ci sono ancora bombe da 50 kg. e spezzoni sufficienti per armare quattro apparecchi.

Approntati gli aeroplani, la pattuglia di quattro decolla alle 07,30 per Badajoz. Alle 08,30 si effettua il bombardamento della periferia sud-est della città e quindi la formazione si mette in rotta per Siviglia. All'apparecchio di Baldi si inceppano i ganci di una spezzoniera. Baldi abbandona la formazione, si porta a nord del Guadiana, riesce a scaricare gli spezzoni che erano rimasti a bordo, e rientra. Alle 10,15 la pattuglia atterra regolarmente a Tablada.

Vado al Quartier Generale a riferire sull'esito del bombardamento. Il generale Franco è molto soddisfatto. Chiedo ed ottengo di ritornare nel pomeriggio a Tetuan con i sei aeroplani per una sosta di quarantotto ore, necessarie per il loro riassetto e per far riposare gli equipaggi. Il personale è molto stanco. Coi soli uomini degli apparecchi si deve provvedere a tutto l'armamento delle bombe, alla manutenzione degli apparecchi, ai rifornimenti di benzina, ai caricamenti di bombe, sono lavori faticosi. Alle 16,20 decolliamo da Siviglia e alle 17,30 atterriamo a Tetuan. Nella mattinata i due apparecchi rimasti a Tetuan, su richiesta dell'Alto Commissariato hanno eseguito un'altra volta il bombardamento dei due aeroporti di Guadix.

Alle 16.20 decolliamo da Siviglia e alle 17.30 atterriamo a Tetuan. Nella mattinata i due apparecchi rimasti a Tetuan, su richiesta dell'Alto Commissariato hanno eseguito un'altra volta il bombardamento dei due aeroporti di Guadix.

GIOVEDI' 13 AGOSTO 1936 XIV

Iniziamo una sommaria revisione agli apparecchi e ai motori. Gli apparecchi sono pochi, le richieste continuano, non abbiamo parti di ricambio e bisogna quindi avere molta cura del materiale altrimenti in breve tempo saremo a terra. A dire il vero, apparecchi e motori si comportano egregiamente e pur essendo apparecchi non nuovi e quindi con molte ore di volo non hanno dato luogo finora al minimo inconveniente.

Nella mattinata da Siviglia il Quartier Generale richiede urgentemente un'altra azione su Badajoz ove i rossi resistono agli attacchi della colonna Yague. Il Generale Franco molto giustamente deve risparmiare il più possibile i suoi uomini dell'Esercito d'Africa e bisogna che interveniamo noi anche per sopperire alla scarsa disponibilità di artiglierie.

Metto tutto il personale a lavorare per l'approntamento dei tre apparecchi in migliori condizioni di efficienza e faccio caricare bombe da 100 e da 250 kg. E' meglio non fare i medici pietosi. Se i rossi si sono asserragliati all'ingresso della città e resistono accanitamente, sarà bene scuoterli un poco. La bomba grossa ha anche un potere intimidatorio molto efficace.

Alle 18 la pattuglia di tre apparecchi, comandata da Allio, decolla per Siviglia, di dove domattina ripeterà il bombardamento di Badajoz.

VENERDI 14 AGOSTO 1936 XIV

Giunge notizia che a Melilla sono arrivati dodici C. R. 32 e vario materiale. Alle 10,45 parto in volo con Baldi e alle 12 atterro al campo di Nador.

Il pilota Monico è già arrivato all'Aeroporto ove sono già state trasportate due fusoliere. Vado a vedere l'S. 81 rimasto qui in avaria. E' stato sistemato ottimamente in fondo al campo. Gli hanno costruito attorno un piccolo hangar in legno ricoperto di frasche. L'apparecchio è in ottimo stato. Peccato non avere parti di ricambio! Lasciato Monico all'aeroporto parto in macchina per Melilla.

Lungo la strada incontro cinque o sei fusoliere di C. R. 32 a rimorchio di camion che camminano lentamente ciascuno sotto l'attenta e amorevole direzione di un pilota. Ai lati della strada i mori guardano incuriositi il passaggio di questi aeroplani senza le ali. A Melilla il lavoro di sbarco del materiale procede febbrilmente. Comandante della squadriglia è Dequal. E' giovanissimo, ma si vede in lui l'uomo energico, volitivo, intelligente. Ha con sé dodici piloti, tre motoristi, tre montatori e due armieri. E' un po' poco questo personale per montare e mantenere in efficienza una squadriglia che certo avrà molto da fare. Dequal mi assicura che i suoi piloti sono tutti ottimi perchè tutti provengono dalle scuole di Gorizia e Campofornido, hanno fatto servizio nelle squadriglie da caccia e sono abilissimi. Ora hanno un solo desiderio: quello di combattere, di potersi presto misurare col nemico, di poter concretizzare con raffiche di mitragliatrice la loro abilità acrobatica.

Dò a Dequal tutte le disposizioni relative al trasporto dei materiali a Tetuan, all'approntamento dei C. R. 32 e all'incorporamento del personale nel Tercio.

Ritorno a Nador e trovo al campo già iniziato il lavoro di montaggio degli apparecchi. I piloti sono impazienti di aver pronti i loro apparecchi e lavorano alacremente con gli specializzati. Che bella gente!

Alle ore 15.45 decollo da Nador e alle 17 atterro a Tetuan. Sia all'andata che al ritorno, né nello Stretto né in navigazione ho avvistato alcuna nave da guerra.

Già è rientrata la pattuglia da Siviglia. Il bombardamento di Badajoz è stato effettuato ottimamente ed è stato efficacissimo perché le truppe di Yague hanno potuto entrare in città. Dicono che nell'interno della città si sono poi avuti sanguinosissimi combattimenti per stanare i rossi che si erano rifugiati nelle case, ma ormai anche Badajoz è saldamente in mano ai nazionali.

SABATO 15 E DOMENICA 16 AGOSTO 1936 XIV

Si procede ai lavori di revisione e di riassetto agli apparecchi e ai motori. In questo primo periodo, con la scarsa disponibilità di materiale e di personale, senza una razionale organizzazione, si è tuttavia operato moltissimo e con risultati di indubbia portata per le forze nazionaliste. Il personale ha avuto un lavoro massacrante da espletare e necessitava assolutamente di qualche giorno di riposo.

Il Reparto è stato suddiviso in tre squadriglie, la prima comandata dal Capitano Spallotta (Spotti), la seconda dal Capitano Urso (Salvetat), la terza dal Capitano Valeri (Muti) e tutta l'organizzazione

viene impiantata in maniera organica in modo che riuscirà più agevole l'assolvimento delle future missioni. Il Ten. Col. Rizzini (Allio) è comandante del Gruppo e io, col Comandante Pallanca (Altomare) e il Tenente Gelli (Eras) costituiamo il Comando della "Aviacion de El Tercio".

A Tetuan in questi giorni la popolazione ci prodiga affettuose gentilezze. Ci offrono ricevimenti e rinfreschi durante i quali le dimostrazioni di fraternità italo-spagnola sono entusiastiche e sincere. A un tè all'Albergo Nazionale, offertoci dalle signore di Tetuan, ho dovuto anche fare un discorso e ho avuto molto successo esprimendomi in un italiano spagnolizzato, da quel poco che ho potuto imparare in questi giorni. Poiché a Siviglia è capitato un poco a tutti di essere stati interrogati se eravamo ufficiali dell'Aeronautica italiana, o piloti civili, o ufficiali della Milizia, e poiché Siviglia è piena di spie e di male intenzionati, per togliere ogni incertezza ho stabilito di fare indossare a tutti la camicia nera. Come distintivo Spotti disegna un'aquila romana con un fascio littorio, da ricamarsi in bianco.

Il proprietario dell'Albergo Nazionale è un piemontese e la moglie si occupa gentilmente della confezione.

Così, quando ritorneremo a Siviglia nessuno potrà avere alcun dubbio che gli aviatori del Tercio siano dei volontari fascisti.

LUNEDI 17 AGOSTO 1936 XIV

Su richiesta dell'Alto Commissariato nelle prime ore del mattino decolla una pattuglia di tre S. 81 per proteggere un piroscafo inglese che da Gibilterra deve raggiungere Melilla. La scorta si svolge regolarmente senza avvistare alcun bastimento nemico. La pattuglia atterra a Nador e ritornerà domani a Tetuan coi C.R. 32 già montati.

Alle 19 arriva a Tetuan, insieme ad un Breguet spagnolo, il primo C.R. 32. Il pilota Ceccarelli esegue alcune ammiratissime capriole e atterra. Mi dice che a Nador il lavoro di montaggio procede alacramente. Tutti i piloti, ufficiali e sottufficiali, lavorano assieme agli specializzati dalle 5 del mattino fino alle 19 con una sola ora e mezza di interruzione per la "comida".

Il personale della squadriglia è di venti uomini: 12 piloti, 3 motoristi, 3 montatori e 2 armieri. Tutti si sono arruolati nel Tercio e così Dequal è diventato il Capitano Limonesi, Monico il Tenente Preti, Ceccarelli il Tenente Vacaresi, Cenni il Tenente Stella. Gli altri, piloti e specializzati hanno assunto il grado di "brigada". Purtroppo deve esserci stato qualche disguido nella spedizione del materiale perchè si sono trovate due sole bussole e ciò sarà un guaio dovendo operare su territorio sconosciuto e senza disponibilità di carte.

MARTEDI' 18 AGOSTO 1936 XIV

E' venuto l'ordine di trasferirci a Siviglia. Le truppe d'Africa proseguono la loro marcia verso nord con rapidità e sicurezza. I rossi hanno il predominio aereo e coi molti Breguet e Nieuport che hanno, tormentano le colonne in marcia. Su tutti i fronti appaiono anche Potez, Dewoitine e Loire. I nazionali hanno soltanto alcuni Breguet e due o tre Nieuport. Tocca quindi ai nostri ristabilire l'equilibrio. Gli S. 81 ormai hanno ultimato una rapida buona revisione e sono pronti per il periodo di intensa attività che certo dovranno svolgere.

Il personale si è un poco riposato. Qualcuno non è in buona salute ma in complesso le condizioni generali sono buone e c'è molta buona volontà e entusiasmo da parte di tutti. Vassallo e Bosticco

sono i due che più mi preoccupano. Fanno il loro servizio e anche il loro turno di volo, ma sono molto deperiti. Gli equipaggi cominciano ora ad affiarsi. Siamo assieme appena da venti giorni e, in maggioranza, nemmeno ci conoscevano fra noi.

Alle 12.40 atterrano due S. 81 e due C.R. 32 provenienti da Nador. Il terzo S. 81 è rimasto a Nador per avaria a una gomma e tornerà a Tetuan domani col quarto C.R. 32 montato.

Alle 17.15 decollano per Siviglia tre S. 81 con la prima pattuglia di tre C.R. 32 e alle 19 atterrano regolarmente al campo di Tablada. Addio Tetuan, bella ospitale città a cui penseremo sempre con nostalgia!

Alla nostra partenza dall'Italia ci avevano detto che la nostra missione sarebbe durata quindici giorni o un mese al massimo, ma mi sembra che i rossi non abbiano nessuna intenzione di cedere e ci vorranno parecchi mesi per sottometterli con la forza. Ormai abbiamo sposato la causa dei nazionali e ne seguiremo la sorte.

Ora che abbiamo la caccia potremo lavorare bene. Resta sempre la grave difficoltà del materiale. Quel poco che abbiamo è ancora a Tetuan ove sono anche tutte le bombe.

MERCOLEDI' 19 AGOSTO 1936 XIV

A Tablada la novità del giorno è la pattuglia di C.R. arrivata ieri sera. Gli apparecchi sono molto ammirati. Comanda la pattuglia Ceccarelli (Ten. Vaccarese) e ha per gregari Salvadori (brigada Salvo) e Boetti (brigada Ilacqua). Il motorista Ferrari (brigada Mazzarino) trova difficoltà a registrare la carburazione e i motori scaldano terribilmente con questa temperatura torrida. Anche le mitragliatrici danno noie, ma con l'arrivo del personale tutto sarà messo a posto. Ci è stata assegnata un'aviorimessa per la caccia, mentre gli S. 81 vengono ormeggiati nel lato ovest del campo lungo il filare di pioppi. Cominciano subito le richieste urgenti e S. 81 e 4 C.R. devono sempre star pronti su allarme.

Alle 14 due S. 81 decollano diretti nel settore di Antequera ove avvistano e bombardano una colonna nemica che si stava ammassando. Alle 18 giungono da Tetuan tre S. 81 e un C.R. 32 pilotato da Presel (brigada Sammartano).

Dopo l'atterraggio un S. 81 riporta lo sgonfiamento di una gomma. Sarà nuovamente efficiente domani in mattinata. Un altro S. 81 nel rullare per portarsi al posto di ormeggio, sprofonda con la ruota sinistra in uno sbocco di canale non segnalato e chiuso da una lastra di cemento che ha ceduto sotto il peso dell'apparecchio. Riporta avaria all'elica sinistra e deformazione alla carenatura della ruota sinistra del carrello. Per fortuna la struttura del carrello non ne ha sofferto e l'apparecchio sarà efficiente entro 36 ore.

GIOVEDI' 20 AGOSTO 1936 XIV

Cerchiamo di organizzare nel miglior modo possibile la base all'aeroporto di Tablada. Il campo ha bisogno di molti lavori di assestamento e il Comando dell'aeroporto mi dà tutto ciò che chiedo con la massima buona volontà. Tutti gli ufficiali vengono alloggiati all'albergo "Maria Cristina" e i sottufficiali all'albergo "Moderno".

Il Generale Kindelan mi ha dato l'incarico di Capo operazione del Comando Aviazione del Quartier Generale. Il Comando Aviazione sta lavorando con molto impegno per inquadrare tutti i reparti e,

cosa assai difficile, per organizzare tutti i servizi. In verità, coi pochi mezzi che hanno fanno miracoli e l'Intendencia non ci fa mai mancare nulla.

Alle 17.50, su richiesta urgente del Quartier Generale, decollano due S. 81 scortati da una pattuglia di tre C.R.32 per battere una colonna nemica che sta marciando contro Cordoba.

L'operazione ha avuto esito brillantissimo. La colonna è stata sorpresa in marcia sulla carretera proveniente da Andujar a pochi chilometri da Cordoba. Erano alcune centinaia di miliziani con alla testa un reparto di cavalleria. I due S. 81 spezzonando la strada da bassa quota con ripetute passate hanno portato lo scompiglio nella colonna che si è completamente dispersa. La sera il Generale Queipo de Llano nella sua abituale "charla" alla radio ha descritto l'azione dei trimotori comunicando che di tutta la colonna ha proseguito la sua marcia offensiva soltanto un cavallo, che tutto solo è entrato in Cordoba al galoppo. Il bravo Baldi, "el viejo teniente" Lisi, è entusiasta degli effetti dello spezzone. Col suo apparecchio ha centrato in pieno la colonna che sotto la pioggia degli spezzoni si è sbandata in un fuggi fuggi generale e i cavalli si sono dati a una corsa sfrenata per la campagna.

VENERDI' 21 AGOSTO 1936 XIV

Giungono da Tetuan i due S. 81 che avevo lasciato a disposizione dell'Alto Commissario e altri tre C.R. 32. La pattuglia da caccia prima di atterrare esegue una brillante serie di esibizioni acrobatiche suscitando l'ammirazione e l'entusiasmo in città e all'aeroporto.

Credo troveremo molta difficoltà di impiego perchè le richieste di nostro intervento sono continue e non danno modo di adottare una razionale utilizzazione dei mezzi. Il bombardamento deve star sempre pronto su allarme e poiché viene richiesto sia per azioni contro navi, come contro città o contro colonne; è un guaio per il munizionamento e il personale viene sottoposto a un massacrante lavoro di caricamento e scaricamento bombe a secondo degli obbiettivi che vengono segnalati. Anche per la caccia sarà difficile un buon impiego perché il Quartier Generale, preoccupato di alleviare le varie città tormentate da continue incursioni di aerei rossi, vuol distaccare in varie località pattuglie di tre C.R. 32 e la squadriglia perde così la sua organicità. D'altra parte ancora non è possibile indirizzare l'impiego su direttive precise e bisogna adattarsi alle necessità di questa guerra, che non è ormai più civile, ma non è ancora militare, e che divampa su un fronte di migliaia di chilometri, con esigenze locali, sentimentali, e con costrizioni politiche.

La città di Cordoba subisce quotidianamente bombardamenti e il Quartier Generale mi chiede l'invio di una pattuglia di C.R. 32 in quell'aeroporto. Mando a Cordoba Ceccarelli con tre C.R. 32. La pattuglia ha avuto subito molto da fare. Cinque volte i piloti sono partiti su allarme e per quattro volte hanno respinto dei Potez diretti su Cordoba. Devono essere degli ottimi incassatori questi Potez, perchè digeriscono scariche di mitragliatrici e continuano a marciare. All'ultimo allarme, sull'imbrunire, Ceccarelli impegna combattimento con un Nieuport nemico e lo abbatte.

E' la prima vittoria della caccia, il primo apparecchio abbattuto dalla nuova generazione di cacciatori. Monico e i suoi piloti fremono per cimentarsi anche loro. Tutti vorrebbero andare a Cordoba. Sono bei puledri da corsa questi "cacciatori" ma bisogna tenerli stretti.

Purtroppo il brillante debutto della caccia è stato guastato da incidenti agli apparecchi. Ceccarelli atterrando a Cordoba dopo il combattimento, è entrato nel polverone sollevato da un altro apparecchio e ha investito un Breguet danneggiando seriamente tutti e due gli apparecchi. Boetti ha piegato una gamba di forza in atterraggio e l'apparecchio di Salvadori è rientrato a Siviglia con

Ceccarelli perché ha le mitragliatrici inceppate. Nella notte mando due autocarri a Cordoba per ritirare gli apparecchi incidentati. Qui a Siviglia ho l'apparecchio di Avvico con una valvola grippata. Così ho tre soli C.R. 32 efficienti. Speriamo arrivino presto gli altri cinque da Melilla.

SABATO 22 AGOSTO 1936 XIV

Alle ore otto decolla una pattuglia di tre S. 81 diretta a bombardare le opere portuali di Malaga. Dopo 15 minuti di volo un apparecchio rientra per cattivo funzionamento di un motore. Gli altri due proseguono e giunti su Malaga, mentre uno effettua il tiro sul porto, Baduel col suo apparecchio, individuato il deposito di petrolio della C.A.M.P.S.A., nonostante la reazione antiaerea di due batterie sui moli e di un incrociatore fuori rada, si porta a bassa quota e colpisce in pieno i serbatoi. Si è vista una esplosione enorme, seguita a breve distanza da molte altre minori, poi una immensa altissima colonna di fumo nero ha coperto tutto. Perdio che bel colpo di mano! Bravo Baduel ! e bravo il buon Patrucco, ottimo secondo pilota, sempre calmo e sereno. Da Antequera, sulla via del ritorno, ancora si vede divampare l'incendio. Chissà quante tonnellate di benzina saranno andate distrutte!

Alle 09.30 per ordine del Quartier Generale parte un S. 81 per bombardare un castello a nord di Trujillo ove risultano asseragliati reparti di miliziani. Per quanto Baldi tenti di passare salendo fino oltre i 5000 metri non è possibile raggiungere l'obiettivo per le pessime condizioni atmosferiche. L'azione viene ripetuta alle 16.30 ed è avvistata e bombardata una colonna di sette autocarri carichi di truppe.

Il Quartier Generale richiede il trasferimento temporaneo a Salamanca di una pattuglia di C.R. 32 per appoggiare alcune azioni offensive che gli aerei spagnoli devono compiere nel nord. Partirà Monico con Presel e Castellani. Ho preso accordi col Comando Aviazione che la pattuglia farà un giro sull'aeroporto di Caceres di dove decollerà un Douglas che condurrà il tre C.R. 32 a Salamanca, ove il campo è difficilissimo da trovarsi perché ottimamente camuffato. Vari contrattempi, fra i quali la difficoltà di mettere a punto la carburazione, ritardano il decollo della pattuglia fino alle 17.40. Al passaggio su Caceres, nessun apparecchio decolla per fare da guida e la pattuglia anziché atterrare in quell'aeroporto, prosegue per Salamanca ove un forte temporale impedisce la ricerca del campo. Il capo pattuglia decide di tentare un atterraggio di fortuna in un prato. Un apparecchio atterra felicemente, un altro riporta la rottura di una gamba di forza e il terzo rompe completamente il carrello. Alle due di notte Monico, ritornato da Salamanca con uno Junkers della linea civile, mi riferisce queste notizie poco allegre. E' dispiaciutissimo e irritato. Ha alcune graffiature al viso e a una mano. Lo rimprovero per non aver atterrato a Caceres come gli avevo ordinato, in caso non avesse visto l'apparecchio guida, e gli ordino di ritornare a Salamanca col primo aereo civile in partenza, per recuperare gli apparecchi. E pensare che il prato ove hanno atterrato è appena a tre chilometri dal campo! Peccato! Ad ogni modo l'importante è che i piloti se la siano cavata bene. Monico, povero ragazzo, ha creduto di poter fare da solo e, se non avesse trovato quel temporale su Salamanca, forse avrebbe trovato il campo. Aveva individuato perfettamente la zona, distante 32 chilometri dalla città, e più volte ha girato sul campo senza vederlo causa la pioggia.

La situazione della caccia è assai poco soddisfacente. Ho tre apparecchi fuori campo a Salamanca, di cui due con gravi avarie. Due apparecchi in avaria a Cordoba e uno a Siviglia al quale non si riesce a regolare la carburazione. Così ho due soli C.R. 32 efficienti. Speriamo arrivi presto da Melilla il materiale di ricambio e i pochi specializzati della Squadriglia, altrimenti è un guaio. I piloti non hanno nessuna colpa di questa situazione e fanno quello che possono. Certo che, con

apparecchi non bene a punto, senza bussole, senza carte, con campi d'atterraggio pessimi, senza specializzati, si deve alla loro abilità e buona volontà se non si hanno guai maggiori.

DOMENICA 23 AGOSTO 1936 XIV

In seguito ad accordi presi col Comando Generale d'Aviazione abbiamo iniziato istruzioni di doppio comando con l'S. 81 ad alcuni Ufficiali piloti spagnoli e far prendere pratica dell'apparecchio ad alcuni specializzati.

Vengono assegnati al nostro reparto da bombardamento i Capitani Llorente, Rubiano e Alonso, e i Tenenti Pando, "el viejo", e Ragusin, un simpatico tipo di russo bianco, ex ufficiale dello Zar, il quale da anni è arruolato nell'Aviazione spagnola. Ha anche un figlio diciottenne, motorista d'aviazione.

Le truppe d'Africa sono già nella vallata del Tago a sud di Naval Moral. In questa località il Quartier Generale richiede l'invio di una pattuglia di S. 81 per bombardare una colonna nemica in marcia. Il volo è un poco lungo per un'azione di non molta importanza, ma mando ugualmente due S. 81 che compiono ottimamente la missione.

La sera al Quartier Generale mi dicono che alcuni informatori hanno comunicato che l'incendio ai depositi di benzina di Malaga continua ancora e i danni sono enormi. Da Gibilterra hanno mandato al Generale Franco, che me ne dà alcune copie, delle bellissime fotografie prese, credo, da un cacciatorpediniere inglese che si trovava lungo la costa durante il bombardamento della C.A.M.P.S.A. di Malaga.

LUNEDI' 24 AGOSTO 1936 XIV

Verso le 05.30 mentre stavo vestendomi sento come una sorda esplosione e quindi una ventata scuote gli alberi del viale che passa lateralmente all'albergo Maria Cristina. Mi affaccio alla finestra pensando a un temporale, ma il tempo è bellissimo. Ho subito il sospetto che stiano bombardando il campo di Tablada o che sia successa qualche disgrazia. Stamane all'alba i nostri avieri dovevano provvedere a togliere da alcuni apparecchi le bombe da 250 kg. che avrebbero dovuto servire per un bombardamento del porto di Malaga, per sostituirle con gelatiere di spezzoni, perché il Quartier Generale mi aveva ordinato ieri sera di tenere tutti gli apparecchi pronti per azioni in appoggio alle truppe. Corro fuori dell'albergo e mi precipito in macchina all'aeroporto. Purtroppo è successo un grosso guaio!

Gli armieri dall'alba stavano lavorando per il cambio delle bombe. A un apparecchio già avevano tolto le quattro bombe da 250 kg., lasciandole a terra vicino all'aeroplano, e avevano caricato gli spezzoni. Mentre attendevano il capo armiere Marsiglio che era andato a prendere un autocarro per portare via le bombe scaricate, è avvenuta a bordo una esplosione, sembra prima di benzina, poi degli spezzoni, seguita quindi dall'esplosione anche di due delle quattro bombe da 250 kg. posate a terra.

Nello scoppio sono morti gli armieri Perani, Piccotti e Fenu. Marsiglio che si trovava in mezzo al campo a cinquecento metri di distanza è stato gettato a terra ed è in preda a un forte choc nervoso. Una sentinella spagnola è rimasta ferita non gravemente.

Dell'apparecchio non rimangono che alcuni rottami di ferro bruciacchiati. Due bombe da 250 kg. sono intatte. Fortunatamente gli apparecchi erano molto distanziati l'uno dall'altro, altrimenti, tutti

carichi di bombe e di benzina, sarebbe successo un disastro. Un apparecchio soltanto è stato investito dallo spostamento d'aria e spostato di qualche metro strappando gli ormeggi, ma non ha riportato danni. I testimoni oculari riferiscono di aver sentito prima una sorda esplosione, seguita da una grande fiammata e quindi, a breve distanza, due forti scoppi. Non è possibile stabilire con certezza la causa del grave incidente. L'ipotesi più plausibile è che, dati i gas di benzina che si trovavano in fusoliera, essendo stato eseguito il rifornimento di carburante la sera, gli armieri, ultimato il lavoro, abbiano innestato una lampada provocando un corto circuito, o forse che uno di essi abbia acceso una sigaretta. C'è chi pensa anche a un attentato e nemmeno questa ipotesi è da escludersi, ma io non sono di questo parere, per quanto sappia che Siviglia è piena di spie e di elementi rossi infiltrati in tutti gli ambienti, compresi quelli militari.

Poveri nostri camerati, morti lontani dalla vostra Patria, sotto altra bandiera e con altro nome! –

Al pomeriggio giungono quattro C.R. 32 da Melilla col Comandante Dequal. L'ultimo C.R. 32 con Cenni è rimasto a Tetuan per cattivo funzionamento del motore.

Giornata assai triste oggi, ma il personale conserva alto il morale e saprà reagire alla sciagura che ci ha colpiti prodigandosi col solito entusiasmo nelle prove che ancora ci attendono.

MARTEDI' 25 AGOSTO 1936 XIV

Al mattino due S. 81 eseguono una azione nella zona di Navalmodal in appoggio alle nostre truppe. Il nemico resiste appoggiandosi alla stazione di Oropesa. Il tiro perfetto degli S. 81 ha demolito la stazione e un deposito di munizioni o di benzina, forse caricato su carri ferroviari, è saltato con una ben visibile esplosione. Il nemico ha abbandonato la posizione e le nostre truppe hanno sorpassato Oropesa. L'utilità delle nostre azioni è indiscussa, ma dover fare da artiglieria di accompagnamento truppe è un lavoro un poco pesante, specie a così grande distanza dalla base, e poi è uno spreco usare dei trimotori per questo impiego. D'altra parte, artiglieria ce n'è pochissima e i pochi Breguet fanno quello che possono.

I rossi intimiditi dalla presenza dei C.R. 32 non si fanno più vedere a Cordoba e ora cominciano a tormentare Granada per cui il Quartier Generale mi chiede di inviare in quell'aeroporto una pattuglia di Fiat. Alle 09.30 partono Ceccarelli e Magistrini ma alle 11 atterrano a Siviglia non avendo trovato Granada. Senza bussole e con le carte che ci hanno date c'è da ringraziare il Padre Eterno se ritornano al loro campo!

Alle ore 19, partendo dall'ospedale militare sono stati effettuati i funerali dei tre armieri deceduti ieri mattina. La cerimonia ha avuto carattere strettamente militare. La partecipazione di tutti gli Enti, compreso il personale tedesco dell'Hisma, è stata quanto mai affettuosa.

Camerati Piccotti, Perani e Fenu ! Presente!

Avete immolato la vostra giovane vita per una causa santa e per un alto ideale. Siete morti nell'adempimento del dovere, legionari di questa crociata fascista. La Nuova Spagna vi onorerà fra i suoi Eroi e la nostra grande Patria iscriverà i vostri nomi nell'albo dei suoi figli più eletti.

MERCOLEDI' 26 AGOSTO 1936 XIV

Alle 06.30 i due C.R. 32 che non hanno raggiunto ieri Granada decollano guidati da un apparecchio spagnolo. In atterraggio a Granada uno di essi rompe una gamba di forza. Togliendola da un C.R.

inefficiente viene mandata da Siviglia una gamba di forza di ricambio e domani l'apparecchio sarà nuovamente efficiente.

Mentre le truppe sostano e stanno preparandosi per un nuovo balzo e non ci sono quindi le continue richieste di bombardamento da parte delle colonne operanti, chiedo di poter compiere qualche azione aerea propriamente detta nell'interno del territorio rosso. Il Quartier Generale mi segnala la fabbrica d'armi di Toledo, come ottimo obiettivo, materiale e morale. Mando subito tre S. 81. La pattuglia comandata da Spotti esegue brillantissimamente la missione. Tutte le bombe, meno due sganciatesi con lieve ritardo, cadono nell'interno della fabbrica.

Da informazioni giunte, sembra che una bomba da 250 kg. abbia colpito in pieno la centrale elettrica della fabbrica. Le autorità spagnole sono assai soddisfatte di questa azione. Se ci lasciassero operare un poco liberamente nel campo strategico credo che, anche coi soli pochi apparecchi disponibili, si potrebbero ottenere risultati forse più proficui, se pure meno immediati, che nel ristretto impiego nel campo tattico terrestre.

Nel pomeriggio il Quartier Generale informa che due idrovolanti nazionalisti stanno inseguendo un piroscavo rosso in navigazione nello Stretto di Gibilterra per costringerlo ad arrendersi nel porto di Ceuta. Il piroscavo chiede per radio soccorso all'aviazione comunista e il Comando Generale domanda il nostro intervento. Per continuare a perseguire il piroscavo viene inviato un S. 81 con due C.R. 32 di scorta. I nostri apparecchi arrivano sullo stretto di Gibilterra quando il piroscavo è già catturato nel porto di Ceuta e non avvistano apparecchi nemici.

GIOVEDÌ 27 AGOSTO 1936 XIV

Con l'arrivo di Cenni, ieri l'altro, da Tetuan con l'ultimo C.R. 32, tutta la Squadriglia da caccia è in continente, ma, dati i molti incidenti di questi giorni, la disponibilità degli apparecchi è assai limitata.

Il Quartier Generale si è trasferito a Caceres, ed io sono stato nominato capo delle forze aeree del Sud.

Per la difesa del Quartier Generale e dell'aeroporto di Caceres, il Comando Generale chiede una pattuglia di tre C.R. 32. A Salamanca Monico ha rimesso in efficienza due apparecchi e gli dà ordine di trasferirsi col sergente Castellani a Caceres ove mando da Siviglia, con un terzo C.R. 32, il sergente Giulietti.

Ci informano che nell'Aeroporto di Malaga vi sono alcuni apparecchi. Abbiamo scarsità di bombe, che sono ancora tutte a Tetuan, e mando perciò a bombardare l'aeroporto di Malaga un solo S. 81 scortato da due C.R. 32. Mentre l'S. 81 effettua il bombardamento colpendo gli impianti dell'aeroporto e distruggendo un apparecchio a terra, il sergente Patriarca impegna combattimento con un Loire alzatosi su allarme e lo mette in fuga.

Da Granada ci comunicano che alcuni aerei nemici hanno tentato di bombardare la città, ma sono stati messi in fuga dai nostri due C.R. 32 levatisi in allarme e il sergente Magistrini ha abbattuto uno dei caccia di scorta.

Durante la giornata giungono notizie da informatori che nella notte un incrociatore e alcune siluranti nemiche tenteranno l'imbottigliamento del porto di Huelva mediante l'affondamento di due vecchi piroscafi alla foce del Rio Tinto. Approntiamo una pattuglia di tre S. 81 e verso le 22, al segnale

convenuto del centro della Marina di S. Fernando, gli apparecchi decollano dirigendo su Huelva. Nella notte lunare le navi nemiche vengono facilmente avvistate. Sulla foce sono le siluranti e un poco più al largo l'incrociatore. Mentre due S.81 lasciano cadere le loro bombe sull'imboccatura del Rio Tinto, Muti e Baldi col loro apparecchio si abbassano sull'incrociatore e sganciano metà del loro carico di bombe. Le vampate delle esplosioni illuminano le torri corazzate e lo spostamento d'aria investe l'apparecchio che fa un balzo pauroso. Ripreso l'assetto normale con una forte picchiata, il valoroso equipaggio ripete l'attacco sulla nave colpendola nuovamente. Intanto le siluranti prendono il largo sparando in aria all'impazzata. Che bel colpo perfettamente riuscito! Una bella sorpresa per i rossi ! Altro che imbottigliamento! Muti è veramente un uomo in gamba, e bravo il vecchio Baldi!

VENERDI' 28 AGOSTO 1936 XIV

Al mattino abbiamo notizie dell'azione di questa notte. I due piroscafi si sono arenati sulla costa a sud della foce del Rio Tinto.

Informazioni non certe riferiscono che l'incrociatore nemico, sembra il *Cervantes*, naviga in Atlantico, al largo, sbandato ed a velocità ridotta. Alle 11 decolla una pattuglia di tre S. 81 per ricercare il *Cervantes*, ma, dopo quattro ore di volo vengono avvistate soltanto due siluranti rosse. Attaccate, non vengono colpite e la pattuglia, secondo gli ordini ricevuti, atterra a Tetuan per rifornirsi di bombe che sono esaurite a Siviglia. Anche un quarto S. 81 viene inviato a Tetuan a caricare bombe.

Gli informatori della Marina ci comunicano che al tramonto il nemico tenterà uno sbarco a punta Carnero presso Algeiras con appoggio di siluranti e con preventiva azione aerea di bombardamento.

Alle 17.0 viene mandata su punta Carnero una pattuglia di tre C.R. 32, che dopo due ore rientra senza aver avvistato né aerei né navi nemiche.

Sono arrivati oggi e sono arruolati nell'aviazione del Tercio 4 piloti di S. 81: Paris, Magnanini, Coppi e Colonna, e cinque motoristi: Campigatto, Focchi, Conti, di Lucio e Sargenti.

SABATO 29 AGOSTO 1936 XIV

L'indisponibilità dei trasporti, terrestri, marittimi e aerei, ci ha condotti alla crisi di munizioni, e usare gli S. 81 per rifornirsi di bombe a Tetuan è uno spreco che non possiamo permetterci. Bisogna economizzare le ore di volo dei motori che già ne hanno tante. Il Comando Spagnolo mi ha promesso che ovvierà al più presto all'inconveniente. Speriamo!

Viene confermato che il *Cervantes*, in avaria, dirige faticosamente verso Malaga. Purtroppo i quattro S. 81 già pronti, non possono decollare da Tetuan per mancanza di visibilità con nubi bassissime. In questi giorni hanno decollato sul S. 81 quattro ufficiali spagnoli.

DOMENICA 30 AGOSTO 1936 XIV

Pare che il *Cervantes* abbia raggiunto il porto di Malaga. In mattinata rientrano da Tetuan i quattro S. 81 carichi di bombe.

Risulta che a Malaga sono alla fonda nell'avamposto alcune unità nemiche e, attraccati al molo interno, il *Cervantes* e una petroliera.

Prepariamo per questa notte un'azione di bombardamento con quattro S. 81, tre con obiettivo il porto di Malaga e uno l'aeroporto.

Alle 09.50 una pattuglia di C.R. 32 parte su allarme e rientra senza aver avvistato apparecchi nemici.

La sera giunge notizia da Caceres che il sergente Presel, inviato di scorta a uno Junkers diretto al nord, ha impegnato combattimento con un caccia nemico e quindi, avendo perso di vista lo Junkers e non essendo provvisto di bussola, sperduto, ha atterrato in territorio portoghese, danneggiando il carrello.

Meno male che è andata così e che i piloti si attengono a quanto ho loro raccomandato. Prevedendo fatti del genere ho raccomandato a tutti i piloti da caccia, in caso di smarrimento, di navigare il più lungo tempo possibile col sole alle spalle nelle ore antimeridiane, e contro sole nel pomeriggio, prima di atterrare in regioni sconosciute.

Alle 21 decollano i tre S. 81 per l'azione contro il porto di Malaga e il quarto S. 81 per il bombardamento dell'aeroporto. Poco dopo il decollo uno dei primi tre apparecchi rientra causa pericolosa dispersione verificatasi all'impianto elettrico. Il primo pilota Mazzotti è rimasto assai impressionato e bisogna lasciarlo a riposo per un po' di tempo. Già da vari giorni è affetto da una forma di esaurimento nervoso che non lo fa dormire. E' un peccato non poter utilizzare un così abile pilota ed ottimo ufficiale.

Il bravo Patrucco, secondo pilota, ha atterrato ottimamente, nonostante la scossa elettrica che si prendeva dal volante.

Dopo mezz'ora un secondo apparecchio rientra per cattivo funzionamento a un motore. Il terzo apparecchio ha eseguito regolarmente la sua missione contro il porto e il quarto ha bombardato l'aeroporto. La reazione antiaerea è stata abbastanza vivace da parte delle navi e delle batterie del porto, mentre sull'aeroporto ha sparato una sola mitragliatrice e al solo primo passaggio.

Sono arrivati oggi da Vico per ferrovia nove C.R. 32, con nove piloti: Franceschi, Mantelli, Montegnacco, Chianese, Galli, Buffali, Baschiroto, Vivarelli; due motoristi: Cresti e Brunetto; due montatori: Gerbino e Greco; un armatore: Barzacchi. Tutti si sono messi di gran lena a montare gli apparecchi.

LUNEDI' 31 AGOSTO 1936 XIV

Si approntano gli S. 81 per il bombardamento notturno del porto di Malaga con carattere continuativo per tutta la notte con apparecchi isolati.

Monico mi telefona da Caceres lamentando di non poter assolvere con due soli C.R.32 quanto gli viene richiesto dal Comando Generale. Gli dico di non preoccuparsi e di fare soltanto il servizio di allarme, perchè in giornata sarebbe arrivato a Caceres il Comandante Dequal con tre C.R.32. Dequal prepara i tre C.R.32, ma una serie di contrattempi ritardano la partenza fino alle 16.

La sera, mentre si iniziano alle ore 20 le partenze degli S. 81 per Malaga, mi comunicano da Caceres che Monico e Castellani, partiti per una azione ordinata dal Comando Generale verso le 17,

al ritorno, nella regione di Talavera, sono stati attaccati di sorpresa da una pattuglia di Dewoitine e sono stati abbattuti. Il sergente Castellani lanciandosi col paracadute è riuscito a salvarsi rientrando nelle nostre linee, ma del tenente Monico non si hanno notizie. La pattuglia di Dequal non è arrivata a Caceres e non si hanno notizie nemmeno di questi tre apparecchi. Peggio di così... Che angoscia!

Intanto tre S. 81 eseguono ottimamente la missione su Malaga. Il quarto rientra con le bombe perchè un banco di nuvole ha coperto Malaga. Sospendiamo i voli e aspettiamo notizie da Caceres. Finalmente mi viene comunicato che Dequal, in seguito ad errore della bussola, installata all'ultimo momento e senza compensazione sul suo apparecchio, togliendola da un C.R.32 che il mattino aveva imbarcato rompendo una gamba di forza, aveva perso la rotta e dopo due ore e 15 minuti di volo aveva atterrato fuori campo assieme ai due gregari presso Portoalegre, in Portogallo. I piloti sono incolumi, un apparecchio intatto, uno ha cappottato e il terzo ha una gamba di forza piegata.

Che sospiro! Mi aspettavo di peggio! E di Monico? Speriamo che anche lui sia salvo.

MARTEDI' 1 SETTEMBRE 1936 XIV

Il sergente Castellani ci porta notizie più precise circa l'abbattimento di Monico e suo, avvenuto ieri. Per ordine del Comando Generale erano partiti per eseguire una crociera nell'interno del territorio nemico. Giunti su Madrid avevano ripetutamente evoluto sugli aeroporti di Getafe e di Cuatro Vientos, abbassandosi anche con ardite puntate, ma nessun apparecchio nemico aveva accettato la sfida.

Presa la rotta di rientro mentre navigavano a circa 3000 m. di quota, a regime ridotto, fra Talavera de la Reina e Oropesa, venivano improvvisamente attaccati alle spalle da una pattuglia di tre Dewoitine. Investiti in pieno dalle raffiche delle mitragliatrici, l'apparecchio di Monico si incendiava e Monico si lanciava col paracadute. Castellani, accecato da un getto di benzina, perdeva il controllo dell'apparecchio e precipitava in vite. Riavutosi a poche decine di metri dal suolo riusciva a rimettere l'apparecchio e prendeva terra arrendendosi contro la scarpata di una linea ferroviaria, nei pressi di Villanueva de la Serena. Saltava immediatamente fuori dell'apparecchio, rimaneva per qualche minuto indeciso, stordito per la doccia di benzina, per la caduta e per l'urto, poi, chi sa perchè, si dirigeva a tutta corsa verso un gruppo di case lontane, fuggendo da Villanueva de la Serena che era vicinissima.

Destino, Provvidenza, Fortuna, la si chiami come si vuole, Villanueva de la Serena, pur essendo più vicina alle nostre linee, ancora era rossa, mentre nel villaggio raggiunto da Castellani già erano arrivati i soldati del Tercio.

Di Monico ancora nulla si riesce a sapere. Se è caduto in mano ai rossi non c'è da farsi molte illusioni sulla sua sorte. D'altra parte se fosse stato trovato dalle nostre truppe a quest'ora già avremmo notizie. L'unica speranza è che si sia dato alla macchia e se ne stia nascosto per rientrare nelle nostre linee appena possibile.

I "cacciatori" sono alquanto giù di corda e bisogna assolutamente cambiare metodo. Se si continua nell'assurdo impiego sin qui adottato per la caccia, in pochi giorni tutti gli apparecchi verranno inutilmente sacrificati senza alcun profitto.

Alle 13,30 decollo con uno Junkers per Caceres per conferire col Comando Generale. Alle 14,45 atterro a Caceres e mi reco subito al Quartier Generale.

Il Generale Kindelan approva le mie idee relative all'impiego della caccia e mi conduce dal Generale Franco. Gli espongo la situazione ed ottengo di sospendere temporaneamente l'attività della caccia, di riunire a Siviglia tutti gli apparecchi, sparsi un poco da tutte le parti, di riorganizzare la prima squadriglia mentre si sta montando la seconda, e, formando un unico reparto, con l'inclusione di qualche pilota spagnolo, di provvedere ad un opportuno inquadramento organico in modo da consentire un impiego razionale.

Data assicurazione che nel minimo tempo possibile avrei provveduto alla messa in efficienza delle due squadriglie per la loro destinazione in linea, parto da Caceres alle 17,40 e atterro in Siviglia alle 19,00.

Ora impiegherò io direttamente queste due squadriglie e speriamo che abbiano fine le disavventure della caccia.

Nella notte riprendiamo la metodica azione di bombardamento su Malaga. Ad intervalli di un quarto d'ora decollano tre S. 81, due con obiettivo il porto e il terzo l'aeroporto. Pilota di quest'ultimo apparecchio è Muti che già ieri ha bombardato l'aeroporto e ne conosce perfettamente l'ubicazione. Data la mancanza d'efficace reazione antiaerea, eseguirà il bombardamento da bassissima quota, con spezzoni, per tentare di distruggere gli apparecchi che sono sul campo.

I due primi S. 81 rientrano regolarmente dopo aver eseguito la loro missione. Muti invece tarda e, quando cominciamo a preoccuparci penosamente, se Dio vuole lo vediamo ritornare. Arriva basso e i motori non hanno il solito rombo regolare. Atterra e dirige al suo solito posto di ormeggio. Appena fermati i motori, escono gli uomini dalla fusoliera e li vediamo trafficare attorno al motore destro. Vado a vedere cosa è successo e Muti, con quella sua faccia caratteristica di quando ne ha combinato qualcuna delle sue, mi racconta ridendo, come si trattasse di una facezia, che al primo passaggio sull'aeroporto di Malaga era stato colpito al motore destro. Sviluppatosi un principio d'incendio, aveva proseguito su mare, poi, estintosi l'incendio, aveva girato e, eseguito un secondo passaggio sull'aeroporto, scaricando gli spezzoni che ancora aveva a bordo, aveva diretto per il rientro in sede, con due soli motori.

E' un uomo di un coraggio fenomenale! Lui indubbiamente deve credere al vecchio adagio che la fortuna aiuta gli audaci. Con ciò non voglio dire che Muti agisca inconsideratamente, con sventatezza, buttandosi allo sbaraglio. Tutt'altro. Ogni sua audacia è fatta con coscienza, con buon senso, con abilità, direi quasi con arte. E' stato suo secondo pilota, in questa missione, Carrera, "manico" di primissimo ordine, e puntatore il bravo e coraggioso Erasi.

A bordo c'era anche un torero, Pasqual Marquez, che ci è stato assegnato come autista. Muti l'aveva fatto salire come passeggero clandestino ed ora si diverte a farsi raccontare le impressioni del suo primo volo notturno e lo prende in giro per la giustificatissima paura passata.

MERCOLEDI' 2 SETTEMBRE 1936 XIV

Nel pomeriggio, dietro richiesta del Quartier Generale, una pattuglia di tre S. 81, al comando del Capitano Spotti, si trasferisce a Caceres, per bombardare nella notte l'aeroporto di Talavera de la Reina ove, il servizio di informazioni comunica, sono giunti da Malaga 14 apparecchi nemici da bombardamento per ostacolare la marcia della colonna Yague.

Alle 18,20 Magistrini e Boetti decollano su allarme e atterrano dopo 35 minuti. Due aerei nemici si dirigevano su Siviglia, ma, avvistati i C. R. 32, hanno invertito la rotta e non è stato possibile raggiungerli.

GIOVEDI' 3 SETTEMBRE 1936 XIV

L'azione contro l'aeroporto di Talavera de la Reina riesce ottimamente. Gli apparecchi erano nascosti fra i pini che circondano il campo.

Da Caceres, prima del decollo dei tre S. 81, è partito Haya col suo Douglas e, conoscendo perfettamente l'aeroporto di Talavera, lo ha individuato e vi ha buttato alcune bombe incendiarie, da bassissima quota.

Quando sono arrivati gli S. 81 hanno visto benissimo gli apparecchi, illuminati dal fuoco delle bombe di Haya, ed hanno eseguito un ottimo tiro.

Mentre la pattuglia dirige per Siviglia, ove ha avuto ordine di rientrare, l'apparecchio di Spotti, per grave avaria al motore sinistro, è costretto ad atterrare a Caceres. L'atterraggio è effettuato brillantemente dal bravo Spotti. Gli altri due S. 81 atterrano regolarmente a Siviglia alle prime luci dell'alba.

Viene subito mandato a Caceres un motore. Ne sono arrivati quattro, così si provvede anche al cambio dei motori su un apparecchio. Per gli altri si inizia una revisione generale, assolutamente indispensabile perchè i motori cominciano a dare noie.

Nel pomeriggio mando a Caceres un S. 81 per ripetere questa notte il bombardamento dell'aeroporto di Talavera de la Reina. Parte il ten. Paris come pilota e sale a bordo anche il sig. Sandroniz, che funge da segretario agli esteri presso il Quartier Generale, e qualche altro funzionario.

La sera mentre sono a pranzo all'albergo Cristina vedo con molto stupore entrare in sala Paris. Dalla faccia, che ha, immagino che deve aver combinato qualche guaio. Infatti non è riuscito ad individuare Caceres e, dopo quattro ore di volo, ha potuto ritrovare Siviglia.

In atterraggio, a luce lunare, per errato apprezzamento ha atterrato fuori dei limiti del campo di Tablada, in terreno mosso. Per fortuna l'apparecchio non ha subito gravi danni e sarà rimesso subito in efficienza.

Paris, nuovo dell'ambiente, si è fidato troppo sulla sua abilità, e può ringraziare il Padre Eterno che gli sia andata così.

Bisogna andar cauti, specie nel nostro mestiere, e non considerare mai le cose troppo facili.

Nella speranza di ottenere lo stesso risultato della C.A.M.P.S.A. di Malaga, nella notte mando un apparecchio a bombardare i depositi di nafta di Almeria, ma il bersaglio non viene colpito.

Alla "caccia" si lavora alacremente per la messa in efficienza dei C. R. 32.

VENERDI' 4 SETTEMBRE 1936 XIV

Proseguono i lavori sugli S. 81 e la rimessa in efficienza dei vari C.R.32 incidentati nei giorni scorsi.

La seconda squadriglia da caccia sta man mano approntando i suoi apparecchi. Sono piloti anche questi di primissimo piano, ma sfrenati. Devo stare tutto il giorno sul piazzale della loro

aviorimessa e ho dovuto proibire di andare in volo senza mio permesso e ogni prova apparecchio deve essere eseguita sotto mia personale sorveglianza.

I piloti della prima squadriglia, scottati da molti guai, si sono un po' calmati, ma questi ancora non hanno pagato il noviziato e solo che li lasci un po' liberi fanno cose da pazzi. Non faccio che predicare loro che devono salvaguardare la loro pelle e gli apparecchi, che tutta la loro esuberanza ed abilità devono preservarla per il combattimento, che le esibizioni che hanno il merito di averli resi piloti di così superba qualità, qui non devono più essere eseguite. Inutile ogni raccomandazione. Credono che io non li comprenda, perchè idrovolantista e bombardiere, nicchiano, sopportano con insofferenza le mie prediche, e, appena sanno che non sono là a sorvegliarli, si sbizzarriscono in capriole su capriole a quota bassissima. La sera poi, bisogna che intervenga d'autorità per farli andare a dormire presto, per vietare di frequentare i balli e i vari ritrovi notturni.

Benedetti figlioli! Sono bei ragazzi, pieni di vita, esuberanti, entusiasti. Spero poterli portare presto in linea, così sfogheranno la loro esuberanza nei combattimenti e comprenderanno che le mie seccanti paternali e le mie "pignolerie" sono giuste.

Della seconda squadriglia il più in gamba mi sembra Mantelli. E' un ragazzino basso di statura, serio, lavoratore, pilota eccezionale. Oliviero, il comandante, ha l'argento vivo addosso, è smanioso di mostrare la sua squadriglia, di portarla contro il nemico. Sono tutti giovani sui vent'anni, puledri da corsa, ma che fatica per imbrigliarli!

Il Comandante Generale ha provveduto a mandare a ritirare con automezzi i vari C. R. 32 fuori campo e spero averli presto a Siviglia. Domani tornerà anche Dequal così mi aiuterà a inquadrare le due squadriglie.

Intanto ho ottenuto dalla direzione della "Hisma" che su ogni apparecchio Junkers della linea Siviglia – Caceres-Salamanca – Burgos si imbarchino a turno due miei piloti della "caccia". Così potranno ambientarsi e conoscere il terreno dove dovranno operare.

Da Caceres Spotti mi comunica che sta provvedendo al cambio del motore e mi manda un suo saggio poetico. Che tipo questo Spotti, taciturno, di carattere forte e generoso, non sembrerebbe, all'aspetto, facile all'entusiasmo e al sentimentalismo; e invece è sensibilissimo.

Ieri sera, solo, nella piazza di Caceres, seduto ad un caffè, vedendo la statua della Dea Cerere, si è sentito "romano" e ha scritto questi versi che voglio includere in questo mio diario, non certo come esemplare poetico, ma per mostrare l'orgoglioso stato d'animo di questi uomini che in terra straniera, combattendo per un ideale, con altro nome e sotto altra bandiera, serbano vivo ed esaltato nei loro cuori l'amore per la Patria lontana.

"Dopo il fortunoso atterraggio notturno seguito al bombardamento del campo di aviazione nemico di Talavera de la Reyna".

Sulla Piazza di Caceres – 3 settembre 1936 XIV

Dei fratricidi orror, d'armi, di stragi,

Nel vermiglio licol d'Iberi lidi

Affuscavo il ricordo in me pervaso

*D'ira e stanchezza, insonne, fuggitivo,
Beffator di Tanato. Estranie genti
M'avea d'attorno e picciolette cose,
D'oscuri tempi testimon, vedea
Confusamente e non degnai: miravo
In marmo sculto, erto, solenne, austero,
Simulacro di Dea, dal braccio invano
Mutilato dagli uomini o dal tempo ...
Ti rivelò la cornucopia al fianco,
Carca di frutta, che il tuo braccio manco
Ancor sorregge, per gli Umani offerta
Di veraci promesse. Io, Te miravo:
Ti conobbi: gioii. Ma appena il guardo
Ed il profondo meditar smarrito
Da Te rivolsi, o Dea, tumultuario
Degli Avi miei l'orgoglio e le risorte
Virtù nel dubbio che all'estranie genti
Straniera ormai Tu fossi ... Il volto fiero,
Di Te chiesi al coppier. "Cerere madre",
Ei rispose al mio dir: "biade e frumenti
Sono a Lei sacri e rivedrà le genti
Al fecondo lavor". Cèsse il Gradiveo
Insensato furor allo svelato
Comune venerar, e all'inatteso
Vaticinio insperato anco le nubi
Dal mio cuor dileguaro ... A Te, benigna,*

Di veraci speranze Itala Dea,

Alzai il volto sereno e, in sacrificio,

L'ira placata e il colmo nappo offersi!

LUIGI SPOTTI

Al suo Comandante di Guerra Ruggero Bonomi Il suo legionario

LUIGI SPOTTI (Pedro Spallotta).

SABATO 5 SETTEMBRE 1936 XIV

Rientra a Siviglia il Capitano Dequal. A Portalyra, in Portogallo, i piloti sono stati trattati molto cordialmente e ospitati nella caserma del 14 Gruppo Artiglieria. Non essendovi vicino alla località dell'atterraggio un campo idoneo al decollo degli apparecchi, il mattino del tre settembre sono stati mandati a Portalyra tre autocarri spagnoli e la sera i tre C. R. 32, smontati, sono partiti per Siviglia.

Ieri le truppe d'Africa hanno occupato Talavera de la Reina. Coi primi legionari a entrare in città c'era anche il giornalista tedesco Strunke, nostro buon camerata, reduce dalla campagna in Africa Orientale Italiana.

Strunke si è subito interessato di aver notizie di Monico ed è riuscito a trovare, nei pressi dell'aeroporto, fatti prigionieri da un graduato e due legionari del Tercio, quattro miliziani che avevano assistito alla caduta di Monico.

Essi hanno raccontato che, dall'apparecchio incendiato, il pilota si era lanciato col paracadute e aveva preso terra incolume a circa sette chilometri da Talavera verso Oropesa.

Fatto prigioniero da un gruppo di miliziani in ritirata, il pilota aveva dichiarato di essere un Italiano allievo della scuola di Salamanca e aveva chiesto di essere portato a Madrid per poter parlare con l'Ambasciatore d'Italia. Un miliziano gli rispose che avrebbe potuto parlare con l'Ambasciatore in cielo e gli sparò alcuni colpi di rivoltella. Altri miliziani spararono contro il pilota che cadde crivellato di colpi. Gli furono portati via tutti i documenti e gli oggetti personali che aveva addosso poi tutti continuarono la loro fuga verso Talavera, temendo l'arrivo delle truppe nazionali.

Strunke voleva farsi accompagnare al posto dove era caduto Monico, ma sopraggiunse un reparto di Marocchini, guidati da alcuni abitanti di Talavera, i quali riconobbero nei quattro miliziani gli autori di vari delitti, e tutti e quattro vennero immediatamente passati per le armi. Povero Monico!.

Nessuno ormai si faceva illusione sulla sua sorte e il personale apprende la triste notizia con dolore ed indignazione. Ognuno promette entro il suo cuore di vendicare il caduto, e i compagni di squadriglia, come impegno scrivono sulla fusoliera del proprio apparecchio: "Monico! Presente!".

DOMENICA 6 SETTEMBRE 1936 XIV

Sono arrivati a Siviglia tutti i C. R. 32 incidentati e si lavora per rimetterne in efficienza il maggior numero possibile, utilizzando i pezzi di quelli fuori uso.

Ha decollato oggi brillantemente sul C. R. 32 il capitano spagnolo Moratto. E' cognato del capitano Haya, pilota abilissimo. Sul fronte di Cordoba e di Granada già ha abbattuto alcuni apparecchi rossi. E' un giovane simpaticissimo, pieno di slancio e di fede.

Da oggi fa parte della prima squadriglia da caccia.

Sugli S. 81 proseguono i lavori di revisione.

Nel pomeriggio ho riunito tutto il personale dell'aviazione del Tercio per commemorare il tenente Monico. La sua tragica fine non ha abbattuto lo spirito degli equipaggi. Il morale è altissimo. I morti rinsaldano la fede nei vivi. Monico è il tredicesimo legionario italiano che ha dato la vita per la resurrezione della Spagna, è il primo caduto in diretto combattimento col nemico ed il primo massacrato dai rossi.

La mancanza di notizie precise sulla sua fine, sulle Sue azioni dei giorni precedenti, fa sì che ognuno racconta di Lui episodi e gesta, in parte vere in parte dettate dalla fantasia.

I suoi compagni di squadriglia lo chiamano con venerazione "l'Angelo della Caccia".

Povero mio giovane camerata! "Angelo della Caccia" invero sei tu, che hai sfidato il nemico e la morte e che, al di là della morte, rivivi nell'immortalità degli Eroi. Sei andato a raggiungere nella gloria gli altri dodici compagni nostri che prima di Te sono caduti. Coloro, che hanno vissuto e hanno combattuto con Te, ben a ragione ti possono chiamare "l'Angelo della Caccia"; perchè hanno conosciuto la forza del Tuo coraggio, la fierezza e la superiorità del Tuo spirito generoso di combattente, il pregio della Tua dedizione eroica. Tu, generoso e cavalleresco, hai invano cercato il combattimento, invano hai invitato, sfidato, provocato con baldanza il nemico perchè accettasse la battaglia nell'aperto immenso cielo. Il destino con crudeltà schernitrice Ti ha tradito e quei nemici che non avevano avuto il coraggio di affrontarTi in duello, Ti hanno avuto facile preda, aggredendoTi di sorpresa alle spalle mentre Tu, sfiduciato, deluso, rientravi al Tuo campo. Con la Tua prontezza di spirito riuscivi ancora a salvarTi dal rogo del Tuo apparecchio, ma caduto in mano ai nemici, essi, in dieci armati contro Te solo inerme, Ti hanno massacrato con una sanguinaria bestiale gioia, nella quale ad un tempo nascondevano la loro viltà e sfogavano il loro odio crudele.

Nella Tua vicenda ultima e nel Tuo trapasso sta scolpita la distanza abissale che divide il nostro superbo spirito guerriero dalla feroce e inumana condotta dei nostri nemici.

Noi siamo la sacra legione latina, che serba fede alla tradizione della nostra gente, che, a traverso le sue guerre, le sue rivoluzioni, le sue battaglie, ha serbato sempre un fiore per l'amore, un palpito per la giustizia, un sorriso per la bellezza. Essi sono la masnada che distrugge i focolai e gli altari, che pugnala alle spalle il nemico, che offende Dio e la Patria in una furibonda orgia di distruzione e in un'ondata feroce di odio.

Noi siamo l'espressione dell'umanità, della giustizia e della civiltà; essi sono l'emblema della crudeltà, dell'ingiustizia e della barbarie.

Camerata Monico! "Angelo della Caccia!" "Angelo della vita immortale!" Nel nome Tuo, nel nome della Patria nostra, nel nome di tutte le Patrie, noi promettiamo di vendicarTi e Ti vendicheremo.

Arriba España! Viva l'Italia!

LUNEDI' 7 SETTEMBRE 1936 XIV

Da informazioni giunte nella notte risulta che un piroscabo comunista, il *Magallano*, proveniente dal Messico, carico di armi, dovrebbe passare in giornata lo Stretto di Gibilterra, diretto a Malaga o a Cartagena. Di primo mattino parte un S. 81 in ricognizione nel settore Capo S. Vincenzo – Larache – Tangeri, mentre due S. 81 rimangono pronti su allarme, per eseguire il bombardamento del piroscabo, su chiamata dell'apparecchio in esplorazione. Dopo cinque ore di volo la ricognizione ha esito negativo e l'azione viene rimandata in attesa di ulteriori informazioni.

Tre C.R. 32 partono su allarme in seguito a informazioni riferenti che aerei nemici da bombardamento dirigono su Cordoba. Dopo circa due ore di volo la pattuglia rientra senza aver avvistato il nemico, che non è apparso nel cielo di Cordoba.

Al pomeriggio parte su allarme un S. 81 per agire contro un cacciatorpediniere rosso che incrocia davanti alla foce del Guadalquivir per impedire l'ingresso di un piroscabo.

L'S. 81 con ripetuti attacchi costringe il cacciatorpediniere a prendere il largo e il piroscabo riesce a passare.

MARTEDI' 8 SETTEMBRE 1936 XIV

Su richiesta del Comando Generale una pattuglia di tre C.R. 32 viene inviata nelle prime ore del pomeriggio all'aeroporto di Cordoba, dove, secondo informazioni, il nemico eseguirebbe in giornata un bombardamento. Infatti nel pomeriggio vengono segnalati aerei nemici in rotta per Cordoba. La pattuglia decolla su allarme, ma il nemico, appena avvistati i Fiat, inverte di urgenza la rotta e non è stato possibile raggiungerlo. I C.R. 32 rientrano a Siviglia.

I cacciatori fremono dalla voglia di misurarsi col nemico, ma i rossi, informati dalle numerosissime spie, non si fanno vedere dove sanno che ci sono i Fiat.

MERCOLEDI' 9 SETTEMBRE 1936 XIV

Questa notte mi è stato richiesto dal Comando Generale di mandare domattina a Caceres una pattuglia di tre S. 81 per operare sul fronte di Talavera. Ho fatto presente come gli S. 81 fossero già impegnati per l'azione contro il *Magallano* e che quindi, prima di dare le disposizioni, attendevo ulteriori ordini. All'una di notte mi telefona personalmente il Generale Franco dicendomi che per domattina ha bisogno a Caceres di tre S. 81 e del maggior numero possibile di Fiat. Gli rispondo che domattina sarò senz'altro a Caceres con una pattuglia di tre S. 81 e con tre pattuglie di tre C.R. 32.

Alle 6,30 decollano gli S. 81 seguiti da due pattuglie di C.R. 32, una comandata da Dequal, l'altra da Morato. La terza pattuglia, composta di apparecchi e piloti della 2a squadriglia, partirà più tardi, comandata da Mantelli.

In questi giorni, mentre la 2a squadriglia provvedeva rapidamente al montaggio degli apparecchi, la 1a squadriglia, con lavoro febbrile e intelligente, è riuscita ad assestare i 6 suoi apparecchi, tartassati in tanti incidenti.

Un po' coi pezzi di ricambio, finalmente arrivati dal Marocco, un po' ricavando le parti utilizzabili dai due C.R. 32 più malconci, un po' con arrangiature d'occasione, improvvisate in officina, la squadriglia è di nuovo efficiente. Questi Fiat son proprio dei gioielli. E' incredibile come da un apparecchio incidentato, tutto ammaccato e accartocciato da sembrare un ammasso di rottami

inutilizzabili, con relativamente poco lavoro e in breve tempo, si ottenga nuovamente l'apparecchio in ottimo stato.

Il C.R. 32 è un giocattolo ben costruito, una travatura solida che ne fa un blocco unico, cellula e fusoliera, un bolide massiccio in aria e una struttura resistentissima al deterioramento e agli urti, spesso anche violentissimi, a terra.

Dopo un'ora di volo tutti gli apparecchi atterrano regolarmente a Caceres. Il campo è piuttosto scorbutico. E' a qualche chilometro a sud della città, incastrato nell'avvallamento tra due colline. Al lato nord c'è un'enorme buca, credo una cava di pietra, ed è in salita da ovest a est. Non c'è un filo d'erba ed il terreno è di un colore rosso mattone. Ad ogni atterraggio o decollo si solleva un polverone rosso e questa sgradita cipria si infiltra e si appiccica noiosamente negli apparecchi e sulle persone.

Con una macchina mi faccio condurre al Quartier Generale. La città è in cima a una collina, tutta stradette tortuose, ed è tutta impregnata di un forte odore di olio d'oliva grezzo. Al Comando Generale, contrariamente a quanto mi aspettavo, non hanno immediati obiettivi da assegnare agli S. 81.

C'è qui anche l'S. 81 di Spotti che ha ultimato il cambio del motore. Sarebbe un peccato se mentre stiamo qui inoperosi ci scappasse il *Magallano*!

Cerco di stabilire norme precise circa l'impiego della "caccia" perchè non si verificano più gli incidenti dei giorni passati e perchè ci si attenga alle norme elementari di impiego, specie in considerazione dello apparire sul fronte di pattuglie di Dewoitine e di Loire. Mentre sto parlando con gli ufficiali del Comando Generale, il Generale Franco mi manda ad avvertire che mi aspetta a colazione al Quartier Generale. La colazione al Quartier Generale non è mai prima delle 14 e me ne torno perciò al campo. Alle 12 precise atterra la terza pattuglia partita da Siviglia composta dal tenente Mantelli, tenente Franceschi e sergente Baschiroto.

Si procede al rifornimento di tutti gli apparecchi e viene subito istituito un servizio di allarme in sostituzione di tre Heinkel, che partono per Salamanca. C'è una piccola aviorimessa ove è possibile ricoverare cinque Fiat e alcune baracche con servizio di bibite e panini. Fa molto caldo e la polvere rossa ha già imbrattato uomini e apparecchi.

A colazione dal Generale Franco c'è anche l'Ammiraglio Moreno e il Gen. Millan Astray che mi accoglie con effusione e entusiasmo. E' una magnifica figura di soldato, più volte ferito e mutilato nelle guerre d'Africa, fondatore del Tercio.

Grande ammiratore dell'Italia e del suo Duce, mi parla con enfasi del fascismo.

Subito dopo colazione il Generale Franco ritorna in ufficio e riprende il suo lavoro.

Gli espongo il mio programma circa lo impiego della "caccia" lo prego di lasciare unito il reparto e gli chiedo di darmi a disposizione un campo il più possibile vicino al fronte di operazioni. E' molto intelligente e ha molto senso pratico. Accetta le mie proposte; mi dà le direttive di massima e si rimette a me per tutto quanto riguarda le direttive d'impiego.

Il campo più prossimo alle colonne operanti è ora Navalmodal de la Mata. Mi dicono che il campo non è molto buono, perciò, prima di mandarci i C.R. 32, desidero vederlo io.

Vado al campo con Haya e alle cinque decollo col Douglas per Navalmodal. E' bello viaggiare con Haya perchè conosce la Spagna metro per metro. Dall'Estremadura, sorvolando il Tago, passiamo in Castiglia. Alle 18 atterriamo a Navalmodal. Il campo è veramente brutto. C'è solo una striscia centrale abbastanza buona e subito ai lati crepacci e carreggiate profonde. Poi è polverosissimo e non consente rapidi decolli e atterraggi successivi a vari apparecchi.

Qui i C.R. 32 anche se individuassero bene la striscia di atterraggio, rischierebbero sempre di scassare le ruote in rullaggio.

Meglio lasciarli per ora a Caceres in attesa che si possa utilizzare il campo di Talavera. Alle sette partiamo da Naval Moral e alle otto atterriamo a Caceres quasi al buio.

Appena scendo dall'apparecchio mi viene comunicata una pessima notizia. Oggi a Siviglia alle ore 18 circa, il tenente Oliviero, durante un volo di prova apparecchio eseguiva alcune evoluzioni acrobatiche a bassa quota e, in un tonneau a pochi metri da terra, precipitava nei pressi dell'aviorimessa incendiandosi nell'urto al suolo.

Purtroppo si è avverato quello che temevo. E proprio al Comandante è successo! Povero figliuolo! Piange il cuore a pensare a una giovane vita stroncata così, mentre anelava il combattimento, senza nemmeno la gioia della lotta. Ma non è indisciplina questa, non è colpa! L'esuberanza, la spregiudicatezza, lo sprezzo della vita, sono le doti del "cacciatore" che generosamente offre il suo sangue per il raggiungimento di quell'alto grado di virtuosismo che lo rende signore dell'aria.

Camerata Oliviero, ancor prima di incontrare il nemico, tu sei caduto da soldato, sul campo dell'onore!

GIOVEDÌ 10 SETTEMBRE 1936 XIV

La "caccia" inizia il suo servizio, sempre per pattuglia, sia di crociera di protezione sulle colonne operanti, sia di scorta a Junkers o a Breguet, sia di allarme. C'è da pensare che il nemico abbia saputo che ci sono in giro queste tre pattuglie perchè non si vede più un aereo rosso per tutto il fronte di Talavera.

Dall'alba gli S. 81 aspettano che venga segnalato qualche obiettivo da battere.

Verso le dieci mi mandano a chiamare di urgenza dal Quartier Generale e il Generale Franco mi riceve per comunicarmi che sembra imminente l'ingresso in Mediterraneo del *Magallano*. Ci terrebbe molto, sia come vantaggio materiale, che come effetto morale, che riuscissimo ad affondare il *Magallano*, perciò mi dà ordine di tornare subito a Siviglia con gli S. 81.

Speriamo di essere ancora in tempo ed agguantarli in Atlantico.

Tanto per non averci fatto fare il viaggio inutilmente, il Comando Generale mi segnala un concentramento di autocarri nemici a Torrijos e mi dice di spingermi fino a tale paese per eseguirvi una operazione di bombardamento e rientrare quindi direttamente a Siviglia. Alle 12 circa gli S. 81 decollano. A Torrijos non vi erano che pochi autocarri. Il bombardamento viene regolarmente eseguito e alle 13,45 i quattro S. 81 atterrano a Siviglia.

Durante la mattinata, non essendo stata eseguita una razionale ricognizione in Atlantico, causa la mancanza di apparecchi, non si sono avuti elementi circa la navigazione del *Magallano*. Soltanto verso il tramonto giungono informazioni secondo le quali il piroscafo sarebbe stato raggiunto, a circa 30 miglia dallo stretto di Gibilterra, da un incrociatore e quattro cacciatorpediniere comuniste, per proteggerlo durante la navigazione nello stretto e nel Mediterraneo.

Ormai è troppo tardi e non c'è più luce sufficiente per fare l'azione questa sera. Passerà certo lo Stretto durante la notte. Che peccato! Tenteremo domattina all'alba, ma dovremo agire in territorio nemico e se poi faremo in tempo a trovarlo, dovremo subire la reazione antiaerea delle navi e mantenerci quindi a una giusta quota, specialmente ora che le navi si sono messe a tirare veramente

bene. Se avessimo potuto svolgere la nostra operazione come avevamo stabilito, indubbiamente avremmo sorpreso il *Magallano* assai prima che si incontrasse con le navi di scorta e allora, solo e indifeso, sarebbe stato un ben facile bersaglio.

E' un vero peccato! La fantasia degli equipaggi attribuisce senz'altro la nostra chiamata a Caceres a una finta minaccia abilmente architettata dallo spionaggio rosso.

Ad ogni modo speriamo di aver fortuna domani mattina.

VENERDI' 11 SETTEMBRE 1936 XIV

Le informazioni giunte durante la notte segnalano che il *Magallano* naviga nel Mediterraneo diretto a Cartagena. Alle 6 decolla una pattuglia di tre S. 81 che avvista il piroscafo, scortato da un incrociatore e un cacciatorpediniere, al traverso di Almeria. La pattuglia comandata da Altomare, nonostante la serrata reazione antiaerea delle navi di scorta, attacca il piroscafo da circa 3.500 metri di quota. Il tiro è ottimo ma due sole bombe da 50 chilogrammi cadono vicinissimo al fianco destro del *Magallano* e le colonne d'acqua dell'esplosione si abbattono sullo sguscio di prora. La pattuglia atterra a Granada dove è stato predisposto il rifornimento di carburante e di bombe e ridecolla verso mezzogiorno. Il *Magallano*, sempre scortato dalle navi rosse, viene nuovamente raggiunto a 20 miglia da Cartagena. Il tiro, eseguito con forte deriva, è perfetto in gittata, ma spostato sulla sinistra e nessuna bomba colpisce il piroscafo.

Con qualche pattuglia disponibile non so se il *Magallano* sarebbe riuscito a superare la navigazione da Almeria a Cartagena. Ad ogni modo ormai ci è scappato e non ci resta che morderci le mani per aver perso la giornata di ieri. Ormai, sfuggita l'occasione favorevole, più di così non si poteva fare.

Però hanno anche fortuna questi maledetti comunisti perchè tutti e due i lanci sono stati eseguiti bene. La pattuglia rientra a Siviglia.

Durante la giornata il capitano Dequal, al quale ho affidato il Comando della "caccia", mi comunica da Caceres il brillante debutto delle sue pattuglie sul fronte di Talavera.

All'alba una pattuglia composta da Dequal, Avvico e Patriarca, decolla per la prima crociera di protezione alle colonne operanti, e, giunta sulla zona di Talavera alla quota di tremila metri, avvista una pattuglia di tre Breguet nemici che dirige sulle nostre linee per bombardarle. I C.R. 32 manovrano rapidamente e, col sole alle spalle, attaccano in coda i Breguet che, vistisi attaccati, cercano di fuggire picchiando precipitosamente. Raggiuntili, i C.R. 32 effettuano una prima raffica mantenendo la formazione, poi il combattimento diventa individuale e Dequal abbatte un Breguet, Avvico un altro e Patriarca, visto molto più in quota un caccia nemico, un Nieuport, con una rapida salita lo raggiunge, impegna combattimento e lo abbatte in fiamme. Finito il combattimento, la pattuglia si riunisce e rientra.

Più tardi parte una seconda pattuglia col capitano Morato, il sergente Chianese e il sergente Buffali. Giunti su Talavera scorgono tre Breguet nemici scortati da due "caccia" a sinistra e da altri due a destra. Morato e Chianese impegnano combattimento con i due "caccia" di destra e li abbattono, Buffali si impegna con i due di sinistra, ne fa precipitare uno, che non controlla se cade sino a terra, perchè si gira a combattere con l'altro, che riesce però a fuggire.

Intanto i tre Breguet, invertita la rotta, senza eseguire il bombardamento, si erano tolti d'urgenza dalla circolazione.

In atterraggio, uno della prima pattuglia, e tutti e tre della seconda scassano una gamba del carrello, per scoppio di gomme o buche del terreno. Non si riesce a capire come mai avvengano tutti questi scassi con piloti così abili e apparecchi di provata robustezza. Intanto si è costretti a fare la pattuglia di due anzichè di tre apparecchi.

Mantelli e Baschiroto eseguono una terza crociera di protezione, ma dopo due ore di volo rientrano delusi perchè non hanno scorto apparecchi nemici.

Nel pomeriggio partono il tenente Franceschi e il sergente Magistrini per scortare uno Junkers che deve effettuare un bombardamento nell'interno delle linee di Talavera.

A una ventina di chilometri nell'interno del territorio rosso avvistano due Dewoitine e tre Nieuport che puntano verso lo Junkers. Franceschi si impegna con i due Dewoitine e ne abbatte uno ponendo in fuga l'altro, mentre Magistrini attacca i tre Nieuport abbattendone uno e ponendo in fuga gli altri due.

Sette apparecchi certamente abbattuti e uno probabile! Magnifico bilancio! Questa è la vendetta dei compagni di Monico!

Dequal, il prode capitano Limonesi, è molto elogiato dal Comando Generale che la sera festeggia la vittoria dei piloti del Tercio con brindisi entusiastici.

Dal Quartier Generale e dal Generale Kindelan, ricevo telefonate di felicitazioni. Tutti i Comandi si congratulano e sono entusiasti della brillante vittoria della "caccia" italiana.

Ora tutti mi danno ragione, ma nei giorni scorsi ho dovuto resistere alle assillanti richieste dei vari Comandanti e digerire anche commenti poco benevoli. Però la soddisfazione che mi danno oggi, e quelle che certamente mi daranno ancora i miei "cacciatori", mi compensano ampiamente delle prime amarezze.

Sono questi i primi duelli aerei, dopo la Grande Guerra e, come debutto, mi pare che i piloti italiani delle nuove generazioni siano all'altezza della fama dei nostri grandi Assi.

SABATO 12 SETTEMBRE 1936 XIV

Si sta facendo un lavoro di buona manutenzione agli S. 81. Intanto si provvede al gravoso lavoro dell'approntamento delle bombe. Ne abbiamo ora un buon quantitativo, ma ci manca il personale armiere.

E' rimasto solo il sergente armiere Marsiglio e nemmeno in buone condizioni fisiche, dopo lo scoppio dell'apparecchio. I pochi armieri della "caccia" hanno già molto da fare per la manutenzione delle armi e la confezione dei nastri e così tutti, piloti e specializzati, lavorano a montare governali e spolette. Per fortuna c'è Baduel molto pratico di armamento che si prodiga in modo ammirevole perchè questo delicato servizio funzioni. E' un ragazzo di una resistenza eccezionale, corre su e giù da un deposito all'altro, sempre allegro e sereno.

Ottimo pilota, entusiasta, non è mai stanco e vorrebbe partecipare a tutte le azioni. Indossa una combinazione di volo che ancora si riesce a capire che una volta era bianca, armatissimo sempre di poderoso pistolone e pugnale, vistosa cintura marocchina, sgargiante fazzoletto al collo, è il vero tipo del bravaccio, con tanto di barba e pipa. E trova tempo per tutto, anche per fare il brillantone in

città. Ormai si sono tutti affiatati e un po' tutti hanno preso l'aria guerriera, allegra, spregiudicata, simpatica.

Salvetat, è il conosciutissimo capitano Urso, che si infila in tutti gli ambienti, stringe relazione con tutti, e specialmente con tutte, ed è ricercatissimo come perfetto suonatore di piano. In albergo ha sempre un gran cerchio attorno a lui, specie quando suona canzoni italiane e si improvvisano allegri cori.

Ogni tanto lo sostituisce al piano Ceccarelli, il bel tenente Vaccarese, specialista in ballabili. Tutti si arrangiano alla meglio con lo spagnolo, chi più e chi meno, ed è divertente ascoltare questo linguaggio italo-spagnolo. Alla sera l'unico ritrovo è la "Terrazza", una via di mezzo fra il caffè e il tabarin.

E' comodo, qui a due passi dall'albergo, all'aperto in un bellissimo giardino. Si balla, c'è qualche numero di varietà e una compagnia di gitane che esegue i balli caratteristici spagnoli. Molta allegria, molto chiasso e si passano due ore al fresco. Muti, *el valiente capitano Valeri*, è ammirato e disputato dalle belle sivigliane e Erasi, *teniente Geli*, gli fa da aiutante.

In complesso si lavora molto, ognuno fa il suo dovere e si trova tempo anche per divertirsi e vivere abbastanza simpaticamente.

Anche a Caceres stanno oggi rimettendo a punto i C.R. 32 dopo l'intensa giornata di ieri. Sul campo di Caceres ci sono stati ancora scoppi di pneumatici a Junkers e ad altri apparecchi, così è stata fatta un'accurata verifica al campo e si sono trovati, proprio nella zona di atterraggio, una quantità di schegge di bombe.

Infatti, giorni addietro era avvenuta un'esplosione e non si era pensato a raccogliere tutti i pezzi metallici che erano stati proiettati sul campo. Ecco la ragione di tutti gli scassamenti di gambe di forza in atterraggi normalissimi. Chi non conosce i Fiat poteva pensare che fossero deboli di gambe, ma noi non riuscivamo proprio a rendercene ragione.

I giornali, la radio, tutti parlano con entusiasmo delle belle vittorie della nostra "caccia".

DOMENICA 13 SETTEMBRE 1936 XIV

A Caceres la "caccia" riprende il servizio di protezione delle colonne operanti sul fronte di Talavera de la Reina. All'alba la prima pattuglia, con Morato, Patriarca e Baschirotto, parte per una crociera di protezione.

Giunta sulle linee, avvista una pattuglia di tre Vickers, scortata da due Nieuport, che dirige su Talavera per effettuare un bombardamento. Patriarca e Baschirotto attaccano i caccia mentre Morato insegue i Vickers che fuggono a tutta velocità. I due "caccia" rossi sono abbattuti in fiamme, ma, subito dopo il combattimento, Morato e Baschirotto, riunitisi, non scorgono più Patriarca e dopo 125 minuti di volo atterrano a Caceres.

Alle 10,40 Morato riparte con Chianese e Buffali per continuare il servizio di protezione e per cercare di vedere se Patriarca avesse per caso atterrato nei pressi del luogo del combattimento. Dopo due ore di volo rientrano senza aver scorto nulla.

Nel pomeriggio le pattuglie rimangono in allarme a Caceres e non vengono chiamate a operare.

A sera, informazioni dal fronte riferiscono che nel combattimento del mattino tre apparecchi sono caduti in fiamme e da uno di essi il pilota si è lanciato col paracadute. Speriamo sia Patriarca. Se fosse prigioniero, riuscirebbe forse a salvarsi dalla fucilazione, perchè essendo nato in America è in possesso del passaporto americano e aveva detto ai compagni che, alla occorrenza, se ne sarebbe servito.

LUNEDI' 14 SETTEMBRE 1936 XIV

Questa notte la radio rossa ha comunicato che da un Fiat caduto in fiamme si è lanciato col paracadute il pilota che è stato fatto prigioniero e trasportato a Madrid. Meno male! Non l'hanno massacrato subito e quasi certamente riuscirà a salvarsi.

Alle nove parto con un S. 81 per eseguire una ricognizione sul campo di Don Benito ove dicono si stiano accentrando apparecchi rossi. Il campo è completamente deserto e alle 10,20 atterro a Caceres. Oggi sono di servizio gli Heinkel e la nostra "caccia" sta facendo manutenzione a motori e armi. Il morale del personale è altissimo. Quelli che ancora non hanno abbattuti apparecchi sono smaniosi di cimentarsi.

Il pomeriggio torno a Siviglia.

MARTEDI' 15 SETTEMBRE 1936 XIV

Due ufficiali spagnoli, il capitano Salas e il tenente Salvador, hanno decollato molto bene sul C.R. 32 ed entrano a far parte dell'Aviazione del Tercio.

Sono due ottimi ufficiali. Salas, alto, magro, sempre silenzioso, distintissimo, compassato e misurato; Salvador, piccolo, bruno, vivace, chiassoso, uno scugnizzo simpaticissimo.

Da informazioni sembra che nell'aeroporto di Andujar si stiano accentrando apparecchi rossi per fare un'azione in forza contro Cordoba. Mando una pattuglia di C.R. 32 a fare una ricognizione a vista. Vengono avvistati vari apparecchi sul campo.

A Caceres mentre una pattuglia è rimasta in allarme, due hanno eseguito tre scorte di bombardieri sul fronte del Guadarrama con scalo ad Avila. Non sono stati avvistati aerei nemici.

MERCOLEDI' 16 SETTEMBRE 1936 XIV

Al mattino una pattuglia di tre S. 81 parte per bombardare le caserme e gli apprestamenti militari di Ronda sulla quale è in marcia una nostra colonna. Le caserme sono ben visibili alla periferia, della città; e gli S. 81 si pongono in fila indiana per eseguire il bombardamento in tre passate successive. Dopo il primo passaggio l'apparecchio di coda, chissà perché traversa in diagonale la città e lascia cadere proprio al centro dell'abitato una dozzina di bombe. Il comandante dell'apparecchio è il capitano Llorente.

Chissà che macello ha combinato! Si sono viste saltare in frantumi diverse case. Le caserme sono state ben centrate e al terzo passaggio si vedono tutte crollate. Appena atterrati a Siviglia ho richiamato il capitano Llorente e lui, come scusa, mi ha risposto che ha tirato sulla città per intimidire gli abitanti e far fuggire i miliziani, che altrimenti si asserragliano nelle case per fare quella guerriglia che già è costata la vita a tanti soldati nazionali. Forse ha ragione.

Ronda è stata occupata dalle truppe nazionali senza colpo ferire, perchè i miliziani e parte della popolazione, per effetto del bombardamento aereo, erano fuggiti rifugiandosi nelle colline circostanti.

Nel pomeriggio una pattuglia di tre S. 81 scortati da una pattuglia da caccia, esegue il bombardamento dell'aeroporto di Andujar ove ieri erano stati avvistati apparecchi rossi. L'azione riesce molto bene poiché si vedono tre apparecchi incendiarsi e altri certamente saranno stati danneggiati.

A Caceres la "caccia" ha il solito compito di crociera di interdizione sul fronte di Talavera. E' stato approntato un campo di atterraggio a sud di Talavera e vi sono stati inviati i rifornimenti per utilizzarlo come campo avanzato di manovra.

La prima pattuglia non avvista aerei nemici.

La seconda con Mantelli, Franceschi e Chianese si incontra sulle linee con tre Dewoitine e impegna combattimento. Chianese abbatte un Dewoitine, mentre gli altri due riescono a fuggire. Dopo 80 minuti di volo Mantelli e Chianese atterrano, ma Franceschi non rientra. E' stato visto passare sul campo di Talavera, su Navalmodal, su Caceres e non si sa dove sia andato a finire.

Una terza pattuglia partita nel mattino non avvista nemici.

Nel pomeriggio una prima crociera ha esito negativo. Più tardi partono da Talavera, Mantelli e Chianese, seguiti a breve distanza da Morato, Boetti e Baschirotto per compiere un'ultima crociera sulle linee e rientrare a Caceres. Avvistati un Potez, tre Breguet e tre Dewoitine, li attaccano. Arrighi abbatte un Breguet, Boetti un Dewoitine e gli altri attaccano ripetutamente il Potez che incassa varie raffiche e riesce a fuggire.

Nulla si sa del ten. Franceschi. Essendo passato su Talavera, Navalmodal e Caceres, tre campi che conosceva benissimo, l'unica ipotesi che si può fare è che sia uscito dal combattimento ferito e sia poi precipitato o sia andato ad atterrare in territorio nemico.

GIOVEDÌ 17 SETTEMBRE 1936 XIV

Da Caceres Dequal mi chiede apparecchi, per far fronte alla intensa attività che svolge la "caccia" sul fronte di Talavera de la Reina. Per ora posso mandargli un solo C.R. 32, perchè la "caccia" del Tercio deve provvedere anche alla difesa di Siviglia e al fronte Granada – Cordoba.

Cenni, un tenentino romagnolo, entusiasmato dalla vittoria dei suoi compagni mi prega di mandare lui a Caceres. Alla mia incertezza, per timore che sbagli rotta o mi scassi l'apparecchio in atterraggio, piagnucolando come un bambino, mi dà con tale passione assicurazione che starà attento, che porterà intatto il C.R. 32 a Dequal, che lo autorizzo a partire.

Felice come una Pasqua parte da Siviglia e arriva regolarmente su Caceres, ma in atterraggio investe un autocarro che attraversava il campo, spacca un'ala e cappotta. Per fortuna Cenni esce illeso dall'incidente, ma chissà come sarà demoralizzato, dopo tutte le promesse fattemi. Povero ragazzo! Non ha nessuna colpa. Ha trovato il campo sgombro e non poteva certo immaginare che proprio mentre atterrava un autocarro gli traversasse la strada.

Ho protestato energicamente presso il Comando Generale perchè stabilisca una severa disciplina sugli aeroporti e ho ordinato di spedirmi subito il C.R. 32 incidentato per la rimessa in efficienza.

VENERDI' 18 SETTEMBRE 1936 XIV

La Squadriglia da caccia a Caceres, tenendo come campo di manovra Talavera, continua il servizio di crociera, scorta e protezione, sul fronte delle truppe d'Africa. Le pattuglie iniziano all'alba partendo da Caceres. Durante la giornata rimangono a Talavera e, la sera, dopo l'ultimo servizio sulle linee, rientrano a Caceres.

Stamane la prima pattuglia di 5 Fiat, partita da Caceres al comando di Dequal, giunta sul cielo di El Casar de Escalona, avvista una pattuglia di tre Dewoitine al di sopra di alti cumuli. I Fiat manovrano per guadagnare rapidamente quota e portarsi alle spalle dei Dewoitine, ma questi, visti i Fiat, picchiano precipitosamente, scomparendo dentro le nuvole. La nostra pattuglia, anzichè inseguire il nemico, rimane a incrociare sulle nuvole aspettando che si ripresenti. Poco dopo un Dewoitine isolato sbuca dalle nuvole. Mantelli esce dalla formazione e gli piomba addosso come un fulmine abbattendolo, mentre la pattuglia continua ad incrociare sperando si presentino anche gli altri due Dewoitine.

Dopo 90 minuti di volo i C.R. 32 atterrano a Talavera senza aver avvistato altri apparecchi nemici. Nella giornata la squadriglia compie 20 ore di volo sul fronte di Talavera.

Non si ha alcuna notizia del tenente Franceschi.

SABATO 19 SETTEMBRE 1936 XIV

Causa le cattive condizioni atmosferiche su Malaga non è possibile eseguire i bombardamenti che erano stati predisposti per oggi.

Alle 09,30 decollo con un S. 81 e dopo aver eseguito una ricognizione su Don Benito e tutto il fronte rosso di Estremadura, fino al Tago, atterro alle 10,45 a Caceres. I C.R. 32 non sono oggi di servizio ed il personale sta facendo manutenzione agli apparecchi.

I piloti hanno morale altissimo e sono orgogliosi della fama acquisita. Data la presenza di pattuglie di Dewoitine, che manovrano ottimamente, dò istruzioni perche i piloti non si lascino trascinare dall'impeto eseguendo azioni individuali addentrandosi troppo in territorio nemico, ma manovrano sempre in pattuglia.

Nel pomeriggio rientro a Siviglia.

Un contadino della zona di Don Benito entrato in territorio nazionale ha portato precise notizie di Franceschi. Ha riferito che il mattino del 16 un Fiat ha atterrato in un campo fra Don Benito, Oregliana e Campanario. L'apparecchio ha preso terra regolarmente e, appena fermato il motore, il pilota è sceso dalla fusoliera. Dopo poco sono accorsi vari miliziani che hanno sparato alcuni colpi di fucile contro l'apparecchio. Il pilota ha risposto con la pistola ma è stato immediatamente ucciso da una scarica di fucilate.

Povero Franceschi! Il destino avverso l'ha voluto come quindicesima vittima di questa nostra spedizione. Una decina di chilometri più a occidente, un nulla per la velocità del C.R. 32 e avrebbe atterrato in territorio nazionale. Certo credeva di essere entro le linee nazionali perchè ha scelto un ottimo campo di atterraggio e molto probabilmente dal territorio nazionale è passato in zona nemica appunto scorgendo il campo adatto per atterrare. L'apparecchio, intatto, è stato smontato, sul posto e portato via in autocarro, sembra, diretto a Barcellona, per riparare il motore colpito in più parti dalle fucilate dei miliziani.

DOMENICA 20 SETTEMBRE 1936 XVI

Quattro S. 81, in due sezioni di due, eseguono il bombardamento del porto e dell'aeroporto di Malaga.

Gli obiettivi vengono efficacemente colpiti.

Nel porto vengono distrutti gli impianti di una banchina e colpiti alcuni piroscafi. Anche l'aeroporto viene ottimamente centrato.

La "caccia" a Caceres compie 30 ore di volo in crociere protettive e di interdizione. Una pattuglia di 4 C.R. 32 partita su allarme, avvista tre apparecchi da bombardamento e uno da caccia che fuggono entro le linee.

I C.R. 32 non si addentrano molto in territorio nemico e dirigono per rientrare. Il sergente Boetti, rimasto leggermente indietro, viene attaccato da tre "caccia" e, non visto dai compagni, resta solo contro tre nemici.

Giostrando bravamente riesce a sottrarsi dal combattimento e, attardatosi sulle linee per trovare i compagni, viene a trovarsi a Nord di Navalmodal senza benzina. Non potendo raggiungere l'aeroporto di Navalmodal è costretto a atterrare fuori campo, presso Villanueva de la Vera. L'apparecchio cappotta ma riporta lievi danni facilmente riparabili.

Il pilota è incolume. Santo C.R. 32!

LUNEDI' 21 SETTEMBRE 1936 XIV

Una pattuglia di tre S. 81 decolla per eseguire il bombardamento del porto di Malaga. Dopo pochi minuti di volo un apparecchio abbandona la formazione e rientra a Siviglia. Il bombardamento viene effettuato da due soli apparecchi, che centrano magnificamente il porto interno, ove quattro piroscafi sono attraccati alla banchina.

A Caceres i Fiat non sono di servizio. Nel pomeriggio una pattuglia si trasferisce da Caceres al nuovo campo di Talavera per agire sul fronte nelle prime ore di domani.

Nella notte sono giunte informazioni secondo le quali nove unità della squadra navale comunista avrebbero lasciato la base di Malaga dirette per SO.

Il Quartier Generale teme un'azione offensiva contro Cadice e mi chiede di intervenire col bombardamento.

Faccio subito approntare gli S. 81 e li tengo pronti su allarme, mentre gli idrovolanti di Cadice, a partire dalle ore sei, eseguiranno ricognizioni per segnalarmi la posizione delle navi. La formazione navale che è stata segnalata nella notte durante il passaggio dello Stretto di Gibilterra, non è stata avvistata in Atlantico durante tutta la giornata.

Sono pure giunte informazioni dal fronte di Cordoba che il nemico avrebbe eseguito in mattinata un bombardamento sulle linee, perciò all'alba mando sul campo di Cordoba una pattuglia di tre C.R. 32 da Siviglia.

La pattuglia, giunta a Cordoba, alle 07,30 decolla su allarme ma giunge sulle linee a bombardamento effettuato e riatterra quindi a Cordoba.

Verso le nove, dalle linee comunicano che gli apparecchi nemici hanno atterrato in un campo di fortuna vicinissimo. La pattuglia decolla immediatamente, avvista gli apparecchi e con ripetute puntate li mitraglia. Un Breguet e un Nieuport si incendiano e tutti gli apparecchi vengono colpiti.

Nella mattinata la pattuglia è rientrata a Siviglia. Due C.R. 32 sono stati colpiti da vari proiettili di mitragliatrici, ma fortunatamente senza danni alle parti vitali.

La “caccia” di Caceres compie ventuno ore di volo in cinque crociere sul fronte di Talavera, incontrando tre volte il nemico. La prima pattuglia del mattino condotta da Dequal con gregari Montegnacco e Buffali giunta nella zona di Maqueda avvista 4 Breguet scortati da un Fury e un Dewoitine. Mentre i due gregari s’impegnano coi “caccia”, Dequal picchia sui Breguet, ma viene attaccato da un altro Dewoitine che non era stato visto ed è costretto a riguadagnar quota. Intanto, essendosi dato alla fuga il velocissimo Fury, Buffali attacca l’ultimo Dewoitine liberando Dequal che picchia nuovamente sui Breguet, abbattendone rapidamente uno. Contemporaneamente Montegnacco, dopo accanito combattimento abbatte un Dewoitine che, dopo pochi istanti, è seguito nella sua caduta in fiamme dall’altro Dewoitine abbattuto da Buffali. La pattuglia si ricompone subito e, mentre dirige per il rientro, Buffali avvista un Breguet, lo abbatte e rientra in formazione. Dopo 90 minuti di volo i tre vittoriosi atterrano a Talavera.

Alla sera la pattuglia Dequal, Montegnacco, Buffali parte per effettuare l’ultima crociera e rientrare quindi a Caceres, seguita a 15 minuti di distanza dalla pattuglia Salas, Mantelli, Baschiroto. Giunta sulle linee, la prima pattuglia avvista un Potez scortato da un Fury e da un Dewoitine.

Dequal picchia decisamente sul Potez investendolo con una ben aggiustata raffica, mentre Montegnacco e Buffali attaccano i “caccia”. Improvvisamente appaiono altri due Dewoitine, non visti prima a causa delle nuvole e della pioggerella, ed uno di essi esegue una raffica di sorpresa in coda a Dequal che attaccava il Potez. Dequal, non colpito, riguadagna quota e si unisce ai due gregari per attaccare i “caccia”.

Ne nasce un’acanita mischia che si risolve con la fuga dei “caccia” rossi.

La pattuglia rientra a Caceres dove Buffali, in atterraggio, cappotta causa una irregolarità del terreno. Il buon C.R. 32 come di consueto, lascia incolume il pilota, e riporta avarie facilmente riparabili.

Intanto la pattuglia di Salas, che rientrava dalla zona di Toledo, incontra i “caccia” rossi che dalle linee di Talavera dirigevano per Madrid. Dopo un breve serrato combattimento i rossi si disimpegnano e proseguono per Madrid.

La pattuglia atterra regolarmente a Caceres.

Secondo informazioni giunte dalle linee sembra che il Potez sia stato visto da posti di osservazioni nazionali atterrare in aperta campagna e cappottare.

In seguito a richiesta del Comando Generale, due S. 81 al mattino eseguono una azione di bombardamento sulle linee nemiche a Espejo, sulla destra del fiume Guadajos. L’azione ha esito brillantissimo e il comandante della colonna operante contro Espejo mi telefona entusiasta, dicendomi che sono stati centrali gli appostamenti delle artiglierie e delle mitragliatrici. Mi chiede

di ripetere l'azione su Espejo ove si sono asserragliati i miliziani e nel pomeriggio mando due S. 81 che bombardano la periferia dell'abitato.

I C.R. 32 a Caceres non sono oggi di servizio.

Il Quartier Generale chiede venga ripetuto il bombardamento di Espejo esteso, questa volta, anche all'interno dell'abitato ove risulterebbero forti accasermamenti di truppe comuniste.

Nell'eventualità che l'insistenza di bombardamento sulla stessa località, possa richiamare sul posto "caccia" nemica, faccio scortare i due S. 81 da tre C.R. 32. L'azione riesce ottimamente e la piccola cittadina viene mezza sconquassata.

Nel pomeriggio una pattuglia di S. 81, scortata da una pattuglia di C.R. 32, esegue il bombardamento del porto di Malaga.

La "caccia" da Caceres si trasferisce sul nuovo campo approntato a sud di Talavera de la Reina.

Viene nuovamente richiesto il bombardamento di Espejo, ove i miliziani, piazzate varie mitragliatrici sugli spalti del bel castello medioevale, resistono ancora. E va bene! Facciamo anche da cannoni per fanteria! Questa volta però aumentiamo il calibro delle bombe.

Espejo è stata finalmente occupata, però, povera cittadina! L'abbiamo completamente sventrata. Gente che è tornata di là ci ha detto che non una casa è rimasta sana. Nel castello si trovano gli archivi dei Re di Napoli, ma per fortuna si sono salvati, perchè erano custoditi in un sotterraneo.

Dequal mi telefona da Talavera che questa notte i "cacciatori" hanno dovuto arrangiarsi a dormire in un ospedale, in mezzo ai feriti, e che non hanno alcuna sistemazione per alloggiare il personale.

Parto con un S. 81 per Caceres ove chiedo di parlare col Generale Franco. Il Generale mi autorizza a requisire tutto ciò che mi occorre per i cacciatori legionari e riparto subito per Talavera ove atterro alle 11,30. Il campo è abbastanza grande, difficilmente individuabile, sopra una ampia ondulazione del terreno, a circa sei chilometri dalla città. Attorno a un albero è stata costruita una baracca che serve da comando, deposito di materiale, mensa e posto di riposo.

La baracca è affollatissima e vi regna grande animazione e allegria. I "cacciatori" sono pieni di entusiasmo e di brio ed è uno spasso stare con loro. Non sentono disagi e stanchezza, e fra un'azione e l'altra, scherzano e giocano come ragazzi a un campeggio.

Giulietti, detto Pirilla, s'è fatto rapare lasciandosi un lungo ciuffo in mezzo alla testa, e si esibisce in virtuosismi con un organetto a fiato.

I Fiat hanno oggi il compito di proteggere le colonne avanzanti da Torrijos verso Toledo.

Stamani una pattuglia, composta da Dequal, Cenni, Montegnacco, Presel, partita per effettuare la prima crociera, giunta sulle linee, avvista una pattuglia di cinque "caccia" nemici, un Fury e quattro Dewoitine, che sta attaccando due Junkers nazionali. Gli apparecchi nemici, fulmineamente attaccati, abbandonano gli Junkers e cercano di rientrare nelle loro linee, ma vengono raggiunti dai C.R. 32 che li costringono al combattimento.

Montegnacco e Presel abbattono ciascuno un Dewoitine mentre gli altri incassano le mitragliate di Dequal e di Cenni, ma riescono a fuggire.

La seconda pattuglia composta da Salas, Salvador, Baschirotto e Boetti avvista un Potez che sta bombardando le nostre linee. Mentre Salvador e Boetti rimangono in quota per protezione, Salas e Baschirotto attaccano il Potez, che colpito da ripetute raffiche, precipita in territorio rosso, vicinissimo alle linee.

Mi reco in città per provvedere agli alloggi del personale. Lungo le strade cadaveri, auto bruciate, carogne di cavalli e all'ingresso della città una enorme quantità di carta sparsa per i campi. Saranno forse gli archivi comunali distrutti.

La città porta i segni della battaglia che si è svolta dentro di essa. Muri scalcinati dalla fucileria, porte e finestre sfondate dalle bombe, barricate per le strade.

L'Alcade, un vecchio generale a riposo, mi riceve con molta effusione e in breve riesco a trovare varie case, completamente arredate, appartenenti a famiglie fuggite, e il personale potrà questa sera sistemarsi ottimamente e dormire in buoni letti, con materassi e lenzuola pulite.

Nel pomeriggio una pattuglia composta da Morato, Salvador, Mantelli, Vivarelli e Boetti partono per una crociera. Dopo ottanta minuti di volo Boetti, per noie al motore, rientra accompagnato da Salvador. Gli altri tre, rimasti sulle linee, incontrano un Potez e cinque Breguet scortati da un Fury, un Dewoitine e tre Nieuport.

Si impegna un violento carosello durante il quale Vivarelli abbatte un Breguet mentre gli altri apparecchi nemici riescono a fuggire verso Madrid.

Ottima giornata anche oggi per i nostri portentosi "cacciatori"!

Lascio a malincuore questi meravigliosi ragazzi e mi reco a Caceres per dar ordine di trasferire subito a Talavera tutto il personale e il materiale della "caccia" e per riferire al Generale Franco.

Al Quartiere Generale sono entusiasti della "caccia" italiana. Riparto da Caceres e la sera sono nuovamente a Siviglia.

In vista dell'imminente attacco contro Toledo invio a Talavera una pattuglia di tre S. 81 per cooperare con le truppe d'Africa.

La notte, alle ore 21 un S. 81 esegue il bombardamento del porto di Malaga, poi si è dovuto sospendere per sopravvenute cattive condizioni atmosferiche.

La "caccia" a Talavera ha vari apparecchi sfiorati nei numerosi combattimenti dei giorni scorsi e, dovendo provvedere a ripararli, esegue oggi solo tre crociere sulle linee con un totale di 24 ore e 30' di volo.

La prima pattuglia composta da Salvador, Cenni e Vivarelli avvista cinque Breguet, ma non riesce ad attaccarli perchè fuggono molto addentro in territorio nemico.

La seconda pattuglia non incontra apparecchi nemici. La terza, composta da Morato, Mantelli, Cenni e Presel, incontra un Potez e cinque Breguet, scortati da quattro caccia, Dewoitine e Loire.

Impegnato il combattimento, Morato, disimpegnatosi da un "caccia", abbatte un Breguet; Cenni abbatte un altro Breguet e, unitamente a Mantelli, attacca il Potez mitragliandolo più volte. Il Potez si allontana lasciando una densa scia di fumo, quindi precipita oltre le linee, in territorio rosso.

Intanto Presel combatte da maestro contro due “caccia” e ne abbatte uno in fiamme, mentre l’altro plana sbandato oltre le linee e sembra sia precipitato.

Ho fatto iniziare un turno di riposo ai piloti da caccia, sia perchè non si esauriscano, sia perchè quelli che stanno a Siviglia vogliono anch’essi cimentarsi sul fronte di maggiore attività.

All’alba partono per Talavera un S. 81 e tre C.R. 32 per partecipare all’azione contro Toledo.

Alle ore 11 la pattuglia di quattro S. 81 scortata da otto C.R. 32, effettua il bombardamento del nodo stradale Toledo – Madrid, colpendo magnificamente le postazioni di artiglieria nemica, tanto che le fanterie nazionali riescono a passare immediatamente la posizione, raggiungendo i sobborghi di Toledo.

Appena atterrati gli S. 81, parte una pattuglia di cinque C.R. 32, composta da Salas, Vivarelli, Baschiroto, Galli e Salvadori. Nella zona di Toledo la flottiglia incontra un Potez scortato da un Fury e da cinque Dewoitine. Il Fury, come di solito, fugge immediatamente. Salas attacca il Potez, mentre gli altri si azzuffano coi “caccia”. La mischia finisce con la caduta in fiamme di un Dewoitine abbattuto da Galli.

Al pomeriggio sette C.R. 32, in crociera sulle colonne avanzanti, incontrano sei Loire che riescono a ritirarsi verso Madrid evitando il combattimento.

La notte viene diramata la notizia della presa di Toledo suscitando un enorme entusiasmo in tutta la Spagna nazionale.

La pattuglia di S. 81 scortata da sette C.R. 32 esegue da Talavera un’azione di bombardamento sulle posizioni nemiche a nord di Toledo, lungo la strada per Madrid.

La “caccia” compie 25 ore e 25’ di volo senza avvistare apparecchi nemici. Le lezioni dei giorni scorsi, cominciano a fare effetto ai piloti rossi. Una ricognizione fatta eseguire dai C.R. 32 fino alla base aerea nemica di Villalalengua ha visto il campo deserto, già evacuato.

Un S. 81 viene inviato a Tetuan a caricare bombe e materiale vario che ancora si trova in quell’aeroporto. La sera rientrano a Siviglia i quattro S. 81 da Talavera. L’S. 81 da Tetuan esegue una scorta di protezione a un piroscafo nazionale che trasporta materiale da Ceuta ad Algeiras.

Il mattino mi reco in volo a Talavera. Le truppe oggi non fanno operazioni e la “caccia” fa una sola crociera sulle linee e si mantiene pronta su allarme. Il Generale Franco viene a fare una visita all’aeroporto per conoscere i valorosi piloti della “caccia” del Tercio che elogia vivamente.

I soldati del Tercio e i Marocchini hanno battezzato i Fiat “Las cucarachas”. Chiedo il perché di questo nome e un ufficiale mi spiega che i soldati dicono che i Fiat in cielo ballano come cucarachas e, al loro apparire, fanno ballare la cucaracha ai nazionali per la gioia e ai rossi per la paura.

Così, la squadriglia di Dequal, da oggi si chiama “La Cucaracha”.

La sera parto da Talavera per tornare a Siviglia, ma trovo tempo pessimo, con pioggia dirotta, tanto che non riesco a passare la Sierra di Zafra e sono costretto ad atterrare a Cáceres.

Al mattino il tempo è un poco migliorato e da Caceres riesco a tornare a Siviglia. Il campo di Caceres, che ha visto le prime gloriose giornate dei “cacciatori” italiani, è ora deserto. La città invece è piena di soldati.

Il Quartier Generale si è trasferito a Salamanca dopo la nomina del Generale Franco a Generalissimo e Capo dello Stato.

Gli ospedali sono pieni di feriti ed è accasermata in città una legione di volontari irlandesi. A Siviglia ritorna anche l'S. 81 da Tetuan.

Oggi un altro piroscalo deve trasportare molto materiale da Ceuta a Algeiras e gli S. 81 rimangono pronti su allarme per eventuale intervento sullo Stretto di Gibilterra.

La “caccia” a Talavera compie 25 ore di volo in crociera sul fronte di Toledo senza incontrare il nemico.

Mi viene comunicato dal Quartier Generale che un pilota, fuggito dall'aeroporto di Getafe, ha riferito che i piloti rossi sono terrorizzati dai C.R. 32 e molto demoralizzati per le gravi perdite subite in questi giorni, perdite alle quali si deve aggiungere un terzo Potez, che, riuscito a raggiungere il proprio campo con a bordo tutto l'equipaggio ucciso dalle raffiche dei C. R. 32 meno il secondo pilota, ferito, ha cappottato in atterraggio sfasciandosi.

Sono ormai due mesi che si combatte questa guerra di Spagna e dal Marocco siamo giunti a Toledo. Quindici nostri compagni hanno dato la loro vita in questa missione e uno è prigioniero. Il morale è sempre altissimo in tutti, e, oggi più che mai, tutti sono pieni di fede e di entusiasmo. I piloti hanno raggiunto un addestramento che li rende sicuri di imporre sempre la loro supremazia. Gli specializzati lavorano in modo ammirevole, instancabili, e, per ricompensa, non chiedono che di partecipare alle azioni di volo.

Gli S. 81 cominciano ad avere i motori un poco sfiatati. Già tutti hanno superato le ore di volo che normalmente li rende rivedibili per grande manutenzione, ma ancora resistono e mai ci hanno traditi. Gli apparecchi, sempre allo scoperto, con partenze e atterraggi stracarichi, su terreni pessimi, sono ancora in ottimo stato.

I C.R. 32 sono portentosi. Cappottate, imbardate per scoppi di gomme, atterraggi fuori campo, sfioracchiature in tutte le parti da raffiche di mitragliatrici, lunghi viaggi in autocarro per strade pessime, e, dopo qualche giorno di officina, tornano a scorazzare per il cielo.

L'Aviazione del Tercio ha svolto in questi due mesi un'attività intensissima e le autorità spagnole sono concordi nel riconoscerle l'enorme apporto dato al felice esito delle operazioni. Non c'è stata città che sia stata conquistata senza l'ausilio dell'aviazione del Tercio, non c'è stata vittoria alla quale non abbiano partecipato i Savoia e i Fiat.

A tutt'oggi gli S. 81 hanno lanciato 95460 chilogrammi di esplosivo e i C.R. 32 hanno abbattuto 33 apparecchi accertati e 4 non confermati.

Noi abbiamo avuto tre apparecchi abbattuti, il povero tenente Monico, il sergente Castellani e il sergente Patriarca, e un apparecchio atterrato in territorio nemico, il povero tenente Franceschi. Il bilancio è a nostro favore e ora il dominio del cielo è nostro.

GIOVEDÌ 1 OTTOBRE 1936 XIV

La pattuglia da caccia di Siviglia compie una crociera protettiva sul cielo di Algesiras per sorvegliare le operazioni di scarico di un piroscrafo nazionale e una crociera sui cielo di Cadice, ove le unità navali nazionaliste stanno facendo rifornimento.

I C.R. 32 di Talavera compiono 16 ore di volo in crociera su tutto il fronte da Toledo a Madrid senza alcun avvistamento.

L'aviazione nemica sembra in crisi perché non dà segno di vita. Si provvede intanto al riassetto degli apparecchi e il personale può concedersi un poco di riposo.

Ancora non siamo riusciti a ricevere posta dall'Italia. Molti sono preoccupati perché pensano che nemmeno i loro cari avranno ricevute notizie in questi due mesi. Chi ha moglie e figli, partito improvvisamente da casa senza dire ove si recava, o peggio ancora dicendolo, è logico che sia preoccupato dell'apprensione in cui certo vivrà la sua famiglia.

DA VENERDI' 2 OTTOBRE 1936 XIV A MERCOLEDI' 7 OTTOBRE 1936 XIV

Le condizioni atmosferiche non hanno consentito molta attività in questi giorni. Di notte, nuvole basse, hanno reso impossibile il solito sistematico bombardamento del porto di Malaga.

Sabato mi sono recato in volo a Tetuan per portare alcune personalità a Siviglia e sono ritornato il giorno stesso.

Approfitando della schiarita di alcune ore, sabato è stato possibile effettuare due bombardamenti sulle posizioni nemiche di Ovejo, a Nord-Est di Cordoba, in appoggio a una colonna nazionale ivi operante.

Sono arrivati in questi giorni 21 Ro 37 di cui 6 saranno impiegati da equipaggi spagnoli e gli altri da personale legionario. Gli apparecchi sono in corso di montaggio e fra breve saranno pronti.

Costituisco un gruppo legionario comandato dal capitano Colacicchi e una squadriglia spagnola comandata dal Comandante Perez. I piloti spagnoli sono entusiasti del Ro 37 per la sua maneggevolezza e per la sua possibilità di bombardamento leggero e di mitragliamento al suolo.

Appena messo a punto il primo Ro 37, come battesimo di guerra lo mando a fare una ricognizione sul santuario della Virgen de la Cabeza, nel settore di Cordoba, ove circa settecento nazionalisti, comprese donne e bambini, sono assediati dai comunisti. La ricognizione viene tentata martedì e mercoledì, ma le cattive condizioni atmosferiche non hanno consentito di vedere alcuna cosa.

A Talavera la "caccia" ha continuato il servizio di protezione su tutto il fronte di Toledo e ha eseguito numerose crociere senza mai avvistare apparecchi nemici. Questa assoluta mancanza di attività aerea comincia a preoccuparmi. Le informazioni assicurano che è arrivato ai rossi molto materiale dalla Russia e dalla Francia. Staranno certo approntandolo e c'è da aspettarsi una sorpresa in forza. Ho fatto accelerare i lavori ai C.R. 32 e altri sei sono pronti per andare a rinforzare la Cucaracha .

A Siviglia, essendo ormai l'albergo Maria Cristina pieno di personale dell'*Hisma* e della legione *Condor*, che sta arrivando, per interessamento del Duca di Almazan, nostro caro amico, già gentiluomo di Corte, che ci segue da Tetuan, viene aperto il magnifico albergo Andalusia, ove ci trasferiamo con uffici e alloggi.

Il personale dell'Aviazione del Tercio aumenta sempre e all'Ufficio Comando, Altomare e Erasi lavorano anche di notte per tenere aggiornate tutte le pratiche e per cifrare e decifrare tutti gli ordini e i rapporti che i bravi e instancabili radiotelegrafisti Pietra e Codarini trasmettono e ricevono.

Vi è una terza squadriglia da caccia, quella di Maccagno. Il comandante, ancora non è arrivato, ma i piloti, Serafini, Minuto, Mariotti, Berretta, Peruc, Puppi, Gamba, Mattei, Daffare, Longhi, Grassi e tutti gli specialisti, già sono qui. Vi sono inoltre Colacicchi con Sforza, Tavazzi, e tutti gli altri piloti e il personale del Ro 37.

E' giunto anche il maggiore Fagnani, il quale, in attesa di recarsi a Talavera ove gli assegnerò il comando del Gruppo da caccia sul fronte di Madrid, sta approntando il materiale e inquadrando il personale dei C.R. 32. Appena sarà possibile trasferirò tutti i Fiat a Talavera e lascerò a Siviglia una sola pattuglia per la difesa della città e per eventuali necessità a Cordoba e a Granada, e il personale e il materiale per il montaggio e le riparazioni degli apparecchi.

GIOVEDI' 8 OTTOBRE 1936 XIV

In seguito a richiesta del Quartier Generale, mando una pattuglia di tre C.R. 32 da Siviglia a Cordoba ove esegue una crociera su quel fronte senza avvistare apparecchi nemici, e quindi atterra all'aeroporto di Cordoba.

Tre S. 81 eseguono la scorta a un convoglio nello Stretto di Gibilterra.

Mando un S. 81 a Melilla per trasportare il personale e il materiale per la rimessa in efficienza dell'apparecchio che dall'agosto trovasi sempre al campo di Nador.

Alle 09,35 decollo con un S. 81 per condurre sei C.R. 32 a Talavera, ove atterriamo alle 11,35 dopo una difficoltosa navigazione ostacolata dalle cattive condizioni atmosferiche.

Oggi la "Cucaracha" è impegnata per la protezione delle truppe avanzanti da Almoron verso San Martin di Valdiglesias. Le colonne nazionali non si muovono se non hanno sulla testa i Fiat, e Dequal e compagni accolgono con viva soddisfazione i sei nuovi C.R. 32 che consentiranno un turno meno massacrante nelle continue crociere di protezione.

Alle 12,20 decollo da Talavera e, sorvolata l'imponente Sierra di Gredo, alle 13,35 atterro all'aeroporto di Salamanca. Il campo è a una trentina di chilometri da Salamanca ed è assai difficile trovarlo. Gli apparecchi e i baraccamenti sono perfettamente occultati entro la pineta vastissima e foltissima che contorna tutto il campo. Esso a sua volta, molto ampio, è di forma irregolare e non vi è alcun segno di riconoscimento.

Ora capisco come sia stato impossibile al povero Monico, giunto di sera e sotto la pioggia, individuarlo.

Mi reco subito in città per conferire col Comando dell'Aria circa l'organizzazione e la dislocazione dei nuovi reparti.

La città è bella, ricca di chiese e di palazzi antichi. Vi è un confortevolissimo Grand Hotel e le vie e i locali pubblici sono animatissimi. Qui ufficiali e soldati sono tutti in uniforme regolamentare e si ha la sensazione che l'esercito si stia normalizzando e inquadrando.

Al Comando dell'Aria ho le notizie della giornata. La "Cucaracha" a Talavera ha eseguito sei crociere protettive con un totale di ben 47 ore e 15' di volo, mantenendo il cielo del fronte per tutta la giornata, senza avvistare alcun apparecchio nemico. La pattuglia di Cordoba, partita su allarme, raggiunge una formazione di cinque aerei rossi, che, favoriti da numerosi annuolamenti, riesce a sfuggire all'attacco. Informazioni dalle linee comunicano che uno dei cinque apparecchi, colpito, è precipitato al suolo incendiandosi.

VENERDI' 9 OTTOBRE 1936 XIV

Era intendimento del Generale Kindelan che io rimanessi stabilmente presso il Comando dell'Aria ove mi è stato già approntato un apposito ufficio, ma io ho chiaramente dichiarato che preferisco conservare il comando diretto dell'Aviazione Legionaria e impiegare personalmente i miei reparti. Invece di decentrare piccole aliquote di C.R. 32 e di Ro 37 nei vari settori dell'ampissimo fronte ho prospettato l'opportunità di accentrare i reparti legionari in un unico settore. Il Generale Kindelan concorda e mi conduce al Quartier Generale per sottoporre il mio programma al Generale Franco. Il Generalissimo approva quanto gli espongo e mi affida il comando delle forze aeree del settore di Madrid, ove, da Escalona a est di Madrid, operano le truppe d'Africa al comando del Generale Varela.

Così Siviglia resterà la nostra base e io mi trasferirò a Talavera de la Reina col Comando, pur continuando a tenere anche il comando delle forze aeree del Sud.

Causa le proibitive condizioni atmosferiche non posso partire, e il pomeriggio utilizzo il mio ufficio al Comando dell'Aria per mettermi in comunicazione con Siviglia e Talavera per sapere se hanno eseguito le azioni disposte per oggi.

A Talavera le pessime condizioni atmosferiche non hanno permesso alcuna attività.

Da Siviglia Allio mi comunica che la pattuglia di C.R. 32 distaccata a Cordoba, partita su allarme, ha attaccato una pattuglia di tre Nieuport e, dopo breve combattimento, li ha abbattuti tutti e tre.

Quattro Ro 37 scortati dalla pattuglia di C.R. 32 di Cordoba hanno eseguito il bombardamento del campo di Andujar.

Gli S. 81 hanno eseguito un bombardamento dell'aeroporto di Malaga e un bombardamento sulle posizioni nemiche di Estepone.

SABATO 10 – DOMENICA 11 – LUNEDI 12 OTTOBRE 1936 XIV

Tempo pessimo oggi e nessuna attività aerea su tutti i fronti.

Sabato sono partito da Salamanca alle 10,30 e, girando molto a sud la Sierra di Gredo fino a Caceres, sono riuscito ad arrivare a Talavera alle 12,20 sotto una pioggia dirotta. Nel pomeriggio ho provveduto a procurare la sistemazione e gli alloggi per i reparti di S. 81 e Ro 37 che dovranno venire a Talavera appena possibile. Ho preso accordi per le future azioni col Generale Varela. Il Generale Varela, decorato della Laureada nella guerra del Rif, è un uomo di intelligenza vivace, molto simpatico e cordiale.

Domenica mattina alle nove sono partito da Talavera con tre C.R. 32 che ho fatto venire a Siviglia perchè bisognosi di revisione. Sulla Sierra di Zafra abbiamo trovato tempo pessimo e siamo stati costretti a deviare a est navigando per un lungo tratto in territorio rosso fino a raggiungere la valle del Guadalquivir e siamo arrivati alle 11,15 a Siviglia giusti, giusti per l'autonomia dei C.R. 32. E'

andata bene, ma che preoccupazione!

Ieri è rientrato da Melilla l'S. 81. Ho trovato qui questa lettera del Generale Kindelan:

Señor Don

FRANCISCO FEDERICHI

Coronel Jefe de las Fuerzas Aereas del Sur.

Aerodromo de Tablada – SEVILLA

EL GENERAL JEFE DEL AIRE

Señor Don Francesco Federichi

Mi distinguido amigo:

Con objeto de evitar represalias sobre la poblacion civil, es necesario que los bombardeos que se efectuan sobre Màlaga se reduzcan estrictamente a los que hagan sobre objetivos militares y mas precisamente sobre el aerodromo, el puerto y los buques. Debe por ello ordenar a los aviones Saboyas y Breguet procuren por todos los medios que las bombas no caigan fuera de tales objetivos. Se reitera de Ud. afectisimo amigo y camarada.

Alfredo KINDELAN

Questo documento è una chiara smentita alle panzane degli umanitaristi delle varie democrazie circa i bombardamenti delle città indifese. Malaga ha ora artiglieria antiaerea e mitragliatrici che sparano abbondantemente. Noi sempre abbiamo tirato sul porto e sull'aeroporto, ma è logico che qualche bomba va a cadere anche sull'abitato, specie di notte e con condizioni atmosferiche avverse.

MARTEDI 13 OTTOBRE 1936 XIV

In questi giorni abbiamo approntato dei serbatoi di latta entro i quali abbiamo messo due tonnellate di viveri per gli assediati della Virgen de la Cabeza. Il Santuario della Virgen de la Cabeza è in cima a una collina fra i monti oltre Pozoblanco. Allo scoppio della rivoluzione un migliaio di persone si sono ritirate lassù e, comandate da un capitano della Guardia Civile, resistono bravamente ai ripetuti attacchi dei miliziani. Ora sono a corto di viveri e di munizioni. In questo periodo soltanto qualche volta il bravo Haya, col suo Douglas, ha lanciato a quei valorosi un poco di rifornimento.

Poiché a poca distanza si trova l'aeroporto rosso di Andujar mando una pattuglia di tre C.R. 32 a Cordoba.

Schiarito il cielo, decollano tre S. 81 da Siviglia diretti alla Virgen de la Cabeza. A bordo degli apparecchi sono anche un capitano della Guardia Civile che ha tra gli assediati la moglie e due figli, e un falangista che vi ha sei dei suoi otto figli. Al passaggio degli S. 81 su Cordoba, la pattuglia di C.R. 32 decolla e si porta a incrociare fra il Santuario e Andujar.

Il rifornimento riesce magnificamente, eseguito a pochi metri di quota. Tutti gli assediati erano all'aperto e gesticolavano salutano. I serbatoi sono caduti in un prato vicino e due si sono sfasciati, ma il contenuto è stato recuperato. Povera gente! Sarà stata per loro una vera manna!

A Talavera non viene svolta alcuna attività sul fronte perché la pioggia dei giorni scorsi ha reso il campo pericoloso. Il campo di Talavera che avevano prima i rossi è ormai stato riattivato, e poiché ha un fondo migliore, parte dei C.R. 32 vi si trasferiscono nel tardo pomeriggio.

MERCOLEDI' 14 OTTOBRE 1936 XIV

Molti Ro 37 sono già montati e a punto, perciò comincio a inviare gradualmente i reparti a Talavera. Mentre io rimango a Siviglia per ultimare l'approntamento di tutti gli apparecchi e a preparare il materiale da trasferire definitivamente a Talavera, mando Allio, che parte con tre S.81 e sei Ro 37. Dopo poco uno dei tre S. 81 rientra per avaria a un motore.

A Talavera la "caccia" ha oggi il compito di proteggere le truppe operanti sul fronte di Santa Cruz de Retamar ed esegue sette crociere con un totale di 47 ore e 30' di volo, mantenendo il cielo della battaglia per tutta la giornata.

La prima pattuglia appena giunta sulle linee avvista tre Dewoitine e un Fury e si lancia decisamente all'attacco. La formazione nemica cerca di fuggire guadagnando quota, ma un Dewoitine viene raggiunto da Magistrini che lo attacca in salita, e, alla prima raffica, dal basso in alto, lo abbatte in fiamme. Il pilota riesce a lanciarsi col paracadute. Un altro Dewoitine viene attaccato da Giulietti e poi abbattuto da Serafini. Il terzo Dewoitine e il Fury riescono a fuggire.

Nelle successive crociere non si sono più visti aerei nemici.

GIOVEDI 15 OTTOBRE 1936 XIV

Nella mattinata si trasferiscono a Talavera un S. 81 e tre C.R. 32.

Mi viene richiesta la scorta dei Fiat per una pattuglia di tre Junkers che deve bombardare l'aeroporto di Malaga e mando tre C.R 32.

A Talavera la caccia compie 41 ore e 40' di volo sul fronte senza incontrare il nemico. Si lavora febbrilmente per inviare tutto il materiale a Talavera e fra qualche giorno tutto sarà pronto.

I Fiat e i Savoia sono sempre stati presenti validamente in tutte le tappe gloriose delle truppe d'Africa da Tetuan fino a Toledo e voglio che non manchino all'imminente attacco su Madrid.

A Oviedo l'eroica guarnigione della città è in grave pericolo perchè i *mineros* asturiani già hanno occupato i sobborghi della città e la colonna di navarrini che marcia in aiuto degli assediati ancora è lontana e si teme non arrivi in tempo.

Il Quartier Generale mi chiede di inviare una pattuglia di S. 81 a Leon per agire contro i rossi che attaccano Oviedo.

Dò ordine a Allio che domattina, il più presto possibile, si trasferisca da Talavera a Leon con tre S. 81 e tre C.R. 32 e chiedo al Comando dell'Aria che per domattina faccia trovare un buon quantitativo di spezzoni sull'aeroporto di Leon.

VENERDI 16 OTTOBRE 1936 XIV

Un S. 81 scortato da tre C.R. 32 bombarda molto efficacemente l'aeroporto di Andujar ove era stata segnalata insolita attività di aerei. Si sono visti alcuni apparecchi sul campo incendiarsi. Durante il

bombardamento l'S. 81 è stato attaccato da una pattuglia di cinque Nieuport e molte pallottole hanno bucato ali e fusoliera ma sono stati messi prontamente in fuga da due C.R. 32, mentre il terzo C.R. 32 abbatteva due Breguet che cadevano sul campo.

Il pomeriggio l'azione è stata ripetuta con due S. 81 scortati da quattro C.R. 32. Anche questa volta il campo è stato centrato. Sei Nieuport levatisi in volo sono stati attaccati dai C.R. 32. Uno è stato abbattuto in fiamme da Sozzi e gli altri sono riusciti a fuggire.

A Talavera i tre S. 81 e i tre C.R. 32 partono all'alba e raggiungono regolarmente Leon e nella giornata eseguono una azione sul fronte di Oviedo.

I sei Ro 37 da Talavera eseguono due bombardamenti sulle linee a nord di Toledo.

La caccia effettua cinque crociere sul fronte di Toledo. La prima pattuglia incontra tre Dewoitine e un Fury. Il Fury, come sempre, fugge subito, ma i tre Dewoitine vengono impegnati dai tre C.R. 32, che dopo rapido combattimento li abbattano tutti e tre.

Stamani è venuto a farmi visita un francese, capitano nel Tercio, per manifestarmi la sua ammirazione per le gesta dell'Aviazione del Tercio ed esternarmi il suo entusiasmo per il Fascismo e il Duce. Ieri sera ha parlato alla radio e gli ho fatto i miei complimenti per il suo bel discorso che avevo ascoltato.

Nel pomeriggio mi ha mandato questa lettera:

HOTEL MADRID

Seville

16/10/36

Mon Colonel,

Permettez-moi tous d'abord de vous remercier de votre accueil de ce matin. Veuillez d'autre part trouver ci inclus le texte de mon speech d'hier soir à la Radio, au sujet duquel vous avez bien voulu ce matin m'adresser quelques aimables paroles, aux quelles j'ai été très sensible. En exprimant la vérité je pensais servir à la fois la cause de la civilisation et mon pays dont seul le gouvernement n'a de français que le nom. Veuillez agréer, mon Colonel, l'expression de mes très respectueux sentiments.

Capitaine. Bonneville de Ujarsaugy.

Ci sono ancora dei buoni Francesi.

SABATO 17 OTTOBRE 1936 XIV

Da informazioni risulta che la squadra rossa partita dal nord naviga in Atlantico diretta verso Gibilterra ove nello Stretto incrociano il "Canarias" e il "Baleares" col cacciatorpediniere "Gravina".

Su richiesta del Quartier Generale partono due S. 81 per una esplorazione fra Capo Santa Maria e Larache. Vengono avvistate al largo sette unità nemiche, il "Libertad", il "Cervantes", il "Nuñez" e

quattro cacciatorpediniere. Viene eseguito un attacco contro le tre maggiori unità ma nessuna bomba colpisce le navi, che, strano, non sparano nemmeno un colpo.

Dallo Stretto di Gibilterra intanto escono le navi nazionali. La formazione rossa inverte la rotta e dirige verso il largo. Evidentemente i rossi hanno voluto evitare il combattimento, e ci sono riusciti, perché le navi nazionali non hanno potuto portarsi a contatto balistico. Che peccato! Avessi avuto a Siviglia un gruppo da bombardamento si sarebbe fatto in tempo a eseguire una ottima azione!

A Talavera la "caccia" compie otto crociere con 48 ore e 50' di volo e soltanto la pattuglia di Salvador, Galli e Buffali incontra un Potez scortato da un Fury e un Dewoitine. Impegnato il combattimento, mentre il Fury, profittando della maggiore velocità, si mantiene in disparte, il Dewoitine viene abbattuto e il Potez, raggiunto da ripetute raffiche, si allontana perdendo quota, con un motore incendiato, e precipita entro le linee rosse.

I sei Ro 37 eseguono due azioni di mitragliamento e di bombardamento sulle linee nemiche nella zona di Olivas del Rey, lanciando 60 bombe da 12 chili.

A Leon la pattuglia di S.81, scortata dai C.R. 32, esegue due brillantissime ed efficacissime azioni su Oviedo. I mineros asturiani si ritirano dai sobborghi della città e la sera, con l'arrivo delle truppe navarrine, Oviedo è liberata, suscitando un enorme entusiasmo in tutta la Spagna nazionale.

DOMENICA 18 OTTOBRE 1936 XIV

Mando a Granada sei C.R. 32 per la scorta protettiva a due pattuglie di Junkers che dovranno eseguire un'azione contro Cartagena.

Da Talavera quattro Ro 37 eseguono un bombardamento sulle linee nemiche di Navalcarnero.

Da Leon rientrano a Talavera i tre S. 81 e i tre C.R. 32. In atterraggio un S.81 per perdita di velocità scivola d'ala. L'equipaggio è incolume e l'apparecchio è fuori uso. Questa non ci voleva! Era il miglior apparecchio, appena rimesso a punto e con tre motori nuovi.

La caccia effettua sei crociere sul fronte al nord di Toledo. In una di queste crociere un gregario della pattuglia di Morato, appena partito rientra per noie al motore. Mandato subito un altro C.R. 32 in sostituzione, questi non riesce a congiungersi coi due già partiti e così rimangono soli, Morato e Castellani.

Giunti su Illescas avvistano un Nieuport, un Fury uno Spad e, molto più bassi, cinque Breguet che si apprestano a raggiungere le nostre linee. Castellani da solo impegna coraggiosamente i caccia e Morato con un'affondata piomba sulla formazione dei Breguet, ne abbatte due, mette in fuga gli altri e riprende quota per aiutare Castellani, ma i caccia nemici riescono a sottrarsi al combattimento e a fuggire entro le proprie linee.

Mentre l'ultima pattuglia tornava dal servizio di crociera, Cenni avvista entro le linee nemiche un apparecchio da turismo rosso, lo raggiunge e, con una sola raffica lo abbatte.

LUNEDI' 19 OTTOBRE 1936 XIV

Assieme ad un altro S. 81 ed a 4 Ro. 37, alle ore 9 decollo per Talavera ove arriviamo alle 11. Giunto sul campo vedo, fuori del limite di atterraggio, i rottami dell'S. 81 che si è sfasciato domenica in atterraggio al rientro da Leon.

Appena sceso a terra, Allio e Muti mi raccontano come si è svolta la loro missione a Leon. Il giorno stesso in cui arrivarono in quell'aeroporto, una schiarita di nuvole diede loro la possibilità di eseguire subito un'azione per alleviare la pressione dei *Mineros* asturiani contro Oviedo.

Già da vari giorni si erano accentrate a Leon varie pattuglie spagnole e tedesche, ma non avevano mai potuto operare per le avverse condizioni atmosferiche. Le pattuglie di S. 81, con una difficilissima navigazione fra le nuvole che sfioravano i monti, riuscirono a piombare improvvisamente su Oviedo ed a portare lo scompiglio nelle posizioni rosse investendole con varie strisciate di spezzoni.

Durante la navigazione di andata il Cap. Muti per caso ha avvistato il campo di manovra rosso di Guajon, nel quale erano concentrati vari apparecchi. Da bassissima quota il Cap. Muti riuscì a lasciar cadere numerosi spezzoni che colpirono in pieno la linea degli apparecchi. Nella notte successiva a questa azione della pattuglia italiana, la radio rossa del comando dei *Mineros* comunicava a Madrid che le colonne si trovavano in difficoltà e che se il giorno dopo il cattivo tempo non avesse impedito all'aviazione di operare, sarebbero stati costretti a ritirarsi dalle posizioni già occupate entro la città di Oviedo.

Il mattino di sabato il cielo, per quanto nuvoloso, consentì alle pattuglie di S. 81 di poter operare. Infatti il Cap. Muti partito nella mattinata si portava sul campo d'aviazione che già aveva bombardato la sera prima, per bombardarlo nuovamente. Ma sorvolato a bassissima quota il campo vi scorgeva ben 7 apparecchi parte bruciati e parte inutilizzati, per cui ritenuto inutile il bombardamento proseguiva per Oviedo ove eseguiva una brillante ed efficacissima azione.

Nel pomeriggio l'azione veniva ripetuta con ottimo risultato, tanto che le colonne asturiane abbandonavano l'assedio di Oviedo e si ritiravano.

Nella tarda sera a Leon, mentre i piloti italiani si cambiavano, giungeva la notizia in città della liberazione di Oviedo ed il popolo, riversatosi nelle strade si portava con una grande dimostrazione davanti all'albergo ove erano alloggiati i piloti italiani, invadevano le camere e li trasportavano sulla strada per portarli in trionfo, in corteo, con altissime acclamazioni all'Italia e al Duce.

A Leon non esistevano bandiere italiane e la popolazione rapidissimamente, con mezzi di fortuna, ne costruì, una grande quantità disponendo più o meno regolarmente i tre colori.

La domenica la pattuglia, assolto il suo compito, ripartì per Talavera. Muti, essendo pilota in soprannumero per il viaggio di trasferimento, dato che la pattuglia era comandata da Allio, prese posto come secondo pilota nell'apparecchio di Coppi. All'atterraggio Coppi, forse stanco, richiamò troppo presto l'apparecchio. Muti accortosi della perdita di velocità non intervenne nella manovra per evitare guai maggiori. L'apparecchio iniziò una scivolata d'ala finché toccando con la punta dell'ala sinistra per terra eseguiva una capriola sui tre motori, rimaneva in bilico alcuni istanti ed anziché rovesciarsi rimaneva fortunatamente in posizione normale. Indubbiamente la buona stella di Muti ha scongiurato un disastro, specie se si pensa che l'apparecchio era carico di spezzoni incendiari. Dei componenti l'equipaggio solo un capitano osservatore spagnolo ha avuto lievi acciaccature, mentre tutti gli altri sono usciti incolumi dall'incidente.

Sul campo di Talavera sono ormai accentrati troppo apparecchi, per cui dò ordine a tutta la "caccia" di trasferirsi nell'ex campo rosso di Talavera, che ha anche fondo migliore; è un po' stretto ma abbastanza lungo ed essendo contornato da un oliveto, c'è la possibilità di occultare gli apparecchi. Proprio al centro del campo c'è una *finca* nella quale vengono sistemati gli uffici ed i magazzini di materiale; nel vecchio campo rimangono così soltanto gli S. 81 ed i Ro. 37.

I piloti della “caccia” continuano a svolgere la loro attività instancabilmente, però il freddo ora si fa sentire molto e mancano quasi totalmente gli indumenti di volo adatti. Molti maglioni, sciarpe e guanti ci sono arrivati da un Comitato portoghese, così si vedono i nostri piloti con indumenti di foggia differente dai colori più svariati; sulle maglie e sulle sciarpe vi sono iscrizioni e nomi delle gentili donatrici portoghesi.

Non vengono oggi svolte sul fronte terrestre operazioni e la “caccia” compie soltanto qualche incursione sulle linee da Toledo a Chapineria.

I Ro. 37 compiono una ricognizione su tutto il fronte di Toledo ed un bombardamento delle linee con lancio di bombe da 12Kg.

E' stato avvistato sul fronte di Madrid un nuovo tipo di aeroplano da caccia, credo russo. Spero di fare in tempo a montare tutti i C.R. 32 recentemente arrivati, in modo da poter affrontare in forze sufficienti i nuovi apparecchi russi che indubbiamente non tarderanno molto ad entrare in lotta.

MARTEDI' 20 OTTOBRE 1936 XIV

Alle ore 9 del mattino decollo con un S. 81 per condurre ad Avila una pattuglia di C.R. 32 che dovrà effettuare crociere di protezione sul fronte di San Martin di Val de Iglesias e Escorial. Alle 09,50 la pattuglia atterra ad Avila. Il campo è ottimo e ben tenuto. Vi sono vari apparecchi da bombardamento e da caccia della “Legione Condor”. Spira un vento fortissimo e gelido. Prendo rapidamente gli accordi col comandante del campo di Avila per l'impiego della pattuglia di C.R. 32 e riparto subito per Salamanca ove atterro alle 11,05.

I comandanti delle varie colonne che investono Madrid si lamentano un poco tutti perchè vorrebbero sempre sulle loro truppe gli apparecchi dell'Aviazione del Tercio. Mi reco al Quartier Generale per spiegare come non è possibile frazionare i non molti apparecchi disponibili in inutili crociere, ma come sia assolutamente necessario creare una massa il più numerosa possibile di apparecchi per prevenire le azioni che l'aviazione rossa in questo periodo di assenza sta certamente organizzando.

Ritrovo presso il Quartiere Generale molti comandanti di colonna ai quali cerco di spiegare il perchè del mio programma ma, naturalmente, non incontro eccessiva comprensione. E' logico che ognuno vorrebbe per sé tutti i mezzi disponibili, ma il Generalissimo, che ha la visione generale della situazione, approva senz'altro quanto gli espongo.

Alle 15,50 riparto da Salamanca ed atterro a Talavera alle 16,45. Nella giornata vengono effettuati due bombardamenti dei centri ferroviari che conducono a Navalcarnero, da parte degli S. 81 scortati dalla caccia. I Ro. 37 eseguono a loro volta due ricognizioni con bombardamento delle linee, lanciando nelle trincee di Navalcarnero 70 bombe da 12 Kg.

MERCOLEDI' 21 OTTOBRE 1936 XIV

Vengono riprese le operazioni terrestri sul fronte di Valmojado. Il bombardamento esegue due azioni sulle linee del fronte scortato dalla caccia che deve inoltre eseguire crociere protettive e distaccare una pattuglia ad Avila. Il compito della caccia è molto gravoso, perciò ho fatto venire da Siviglia altri 6 C.R. 32 condotti da Fagnani, il quale assumerà il comando della caccia sul fronte di Madrid. Sono arrivati con lui il tenente spagnolo Garcia Pardo e i piloti Mantelli, Ferrari, Sozzi, Baschiroto e Berretta.

La prima pattuglia in servizio di crociera avvista, in prossimità delle linee, un draken e mitragliandolo lo libera dagli ormeggi. Il draken sale fino a 4200 metri ma poi, ripetutamente colpito dalle raffiche dei cacciatori, si affloscia cadendo presso Chapineria nelle nostre linee. Un'altra pattuglia incontra, fra Valmojado e Navalcarnero, 3 Breguet, 1 Potez, 2 Loire ed uno Spad.

Moratto attacca i bombardieri mentre Presel e Di Montegnacco attaccano gli apparecchi da caccia. Presel abbatte subito il Loire e quindi si getta a liberare Moratto dall'attacco del secondo Loire che, però, riesce a sfuggire. Di Montegnacco dopo un accanito combattimento con lo Spad, spostatosi fino nel cielo di Getafe, riesce ad abbattere l'avversario che precipita nel mezzo dell'aeroporto rosso. Ripresa quota, Di Montegnacco attacca il Potez che riesce a fuggire con un motore incendiato.

I Ro. 37 eseguono tre bombardamenti sulle linee di Navalcarnero.

Nella notte informatori ci riferiscono che lo Spad, munito di cannoncino, era un apparecchio in esperimento pilotato dal collaudatore che desiderava presentarlo.

Presso l'ospedale di Talavera si trova ricoverato il pilota dell'apparecchio rosso abbattuto il giorno 14 da Magistrini; mi dicono che è jugoslavo ma che parla perfettamente l'italiano, perciò vado a visitarlo assieme a Muti. Il pilota ha le mani e la faccia ustionate ed un piede gravemente ferito. Si tratta di uno sciagurato individuo che tempo fa fece il servizio quale sergente pilota della Riserva in Italia e che poi, durante un periodo di allenamento, espatriò in Jugoslavia con un apparecchio civile. Da allora ha vissuto una vita randagia di Paese in Paese finché si è arruolato nell'aviazione rossa. E' abilissimo come pilota ed ha parole di ammirazione per i piloti italiani. Poche notizie ci può dare sull'aviazione rossa e l'unico desiderio che ci esprime è quello di poter comunque rientrare onorevolmente in Italia.

GIOVEDÌ 22 OTTOBRE 1936 XIV

L'offensiva nazionale continua da Valmojado in direzione di Navalcarnero. Il bombardamento esegue due azioni contro le posizioni nemiche di Illescas. La caccia esegue numerose crociere e scorte con un complesso di 58 ore di volo. L'ultima pattuglia in servizio di crociera, comandata da Cenni, si spinge fino a Madrid allo scopo di osservare se sui campi avversari ci sono ancora apparecchi. Durante questa scorreria Cenni avvista due dirigibili ormeggiati alla periferia di Madrid presso le Case de Campo.

Appena atterrato, Cenni mi racconta l'avvistamento dei due dirigibili. Tutti i piloti lo motteggiano e lo prendono in giro dicendo che ha avvistato le piscine di Madrid scambiandole per dirigibili. Cenni, con quell'aria di bambino permaloso, insiste nella sua convinzione che si tratti di dirigibili, e per dargli soddisfazione lo incarico di condurre lui la prima pattuglia domattina, e di mitragliare senz'altro i dirigibili ... se saranno veramente dei dirigibili.

I Ro. 37 eseguono tre azioni di bombardamento sulle trincee di Navalcarnero.

A Cordoba una pattuglia di 3 C.R. 32 esegue una scorta protettiva a 6 Breguet che bombardano Castro del Rio, e a 3 Junkers che lanciano viveri sul Santuario della Virgen de la Cabeza.

Stamane mi sono recato in volo a Salamanca chiamatovi dal Quartier Generale. Era mia intenzione di recarmi a Siviglia per trasportare definitivamente il Comando a Talavera, ma il Generale Franco mi ha pregato di ritardare il trasferimento per dirigere un'azione notturna su Cartagena da effettuarsi nella notte tra martedì e mercoledì venturo.

Sono subito ritornato a Talavera e domani andrò a Siviglia per preparare l'azione su Cartagena.

VENERDI 23 OTTOBRE 1936 XIV

La prima pattuglia in servizio di crociera con Moratto, Salas e Cenni, si spinge fino a Madrid e, rientrando al campo, conferma l'esistenza di due dirigibili ormeggiati nell'ippodromo. Mando subito una pattuglia di 5 Ro. 37 ad eseguire un bombardamento leggero sulle linee, scortata da due pattuglie di caccia le quali, ultimata la scorta ai Ro. 37, ritornano su Madrid ed attaccano i due dirigibili con raffiche di mitragliatrici. Cenni, abbassandosi fino a pochi metri, riesce ad incendiare uno. Quando rientra al campo, Cenni è raggianti per la rivincita presasi sulle canzonature di ieri sera.

La seconda pattuglia inviata in seguito, attacca il secondo dirigibile ed anche questo si incendia.

I due dirigibili erano uno piccolo e l'altro di grande cubatura di tipo semirigido a giudicare dalle travature metalliche che sono rimaste sull'ippodromo ad incendio ultimato.

I tre apparecchi dell'ultima pattuglia sono tornato assai sforacchiati dal mitragliamento eseguito da terra.

Gli S. 81, protetti dalla caccia, eseguono un bombardamento sul fronte di Illescas ove le nostre colonne stanno oggi operando.

Alle 09,50 del mattino, con un S. 81 parto da Talavera ed arrivo a Siviglia alle 11,40.

In tutta la giornata l'aviazione rossa non ha dato segni di vita. Indubbiamente o prima o poi tenterà la sorpresa.

SABATO 24 OTTOBRE 1936 XIV

Granada è fatta oggetto di continue incursioni da parte di aerei rossi, per cui trasferisco una pattuglia di C.R. 32 stabilmente su quell'aeroporto per la difesa della città.

A Talavera gli S. 81 vengono impiegati in numerose azioni da bombardamento.

Con la presa di Navalcarnero l'offensiva nazionalista si è spostata sul fronte di Illescas. La caccia, oltre alle scorte numerose al bombardamento, viene chiamata continuamente su allarme ed è sottoposta ad un estenuante lavoro che svolge sempre brillantemente. Nella giornata di oggi ha compiuto ben 71 ore di volo.

Anche i Ro. 37 hanno eseguito numerose azioni di bombardamento leggero nei settori di Yeles e di Sesena.

DOMENICA 25 E LUNEDI' 26 OTTOBRE 1936 XIV

La caccia continua a prodigarsi in scorte ed in servizi di protezione, e, in mancanza di avversari, le pattuglie si abbassano a mitragliare truppe e colonne di camion con ardite e bellissime manovre a catena. In questo speciale impiego tutti i piloti, e specialmente gli spagnoli, si entusiasmano. Tutti vorrebbero fare sempre le catenas, come ormai il gergo di guerra ha battezzato il mitragliamento a terra eseguito dalla caccia.

Gli S. 81 ed i Ro. 37 eseguono numerose azioni di bombardamento, colpendo con decisione le colonne in movimento.

A Siviglia gli S. 81 vengono chiamati ad effettuare scorte a convogli in navigazione da Ceuta ad Algesiras.

A Cordoba e a Granada le pattuglie da caccia compiono scorte a formazioni di Breguet in azioni di bombardamento sulle linee nemiche.

MARTEDI' 27 OTTOBRE 1936 XIV

L'aviazione rossa si è oggi risvegliata. All'alba, 3 Potez giungono di sorpresa sul campo di Talavera e lo bombardano. Fortunatamente le bombe cadono al centro del campo senza arrecare danno agli apparecchi ed alle persone. Alcuni piloti e specialisti che si trovavano sul campo, investiti dai gas dell'esplosione hanno accusato irritazioni al naso e alla gola, con afonie quasi totali. Non vorremmo si trattasse di gas. I 3 Potez, inseguiti dalle pattuglie d'allarme, sono riusciti a fuggire.

Più tardi Ceccarelli, rientrando isolato da una crociera di protezione per cattivo funzionamento del motore, incontra altri 3 Potez che dal Tago puntano sul campo di Talavera. Li attacca decisamente mitragliandoli e costringendoli alla fuga. Uno di essi, colpito ad un motore, cade incendiato oltre le linee, mentre Ceccarelli desiste dall'inseguimento, non fidandosi del motore che già gli aveva dato noie in precedenza.

Verso sera, la pattuglia che giornalmente viene mandata in servizio ad Avila, mentre rientra a Talavera, sulla Sierra dell'Escorial incontra una formazione di 5 Breguet. Li attacca e, dopo breve combattimento, ne abbatte 4. Galli ha l'apparecchio colpito da una raffica di mitragliatrice che gli trancia i cavi degli alettoni, ma riesce, molto bravamente, ad atterrare ad Avila, mentre gli altri due piloti rientrano regolarmente a Talavera.

Sul campo dei Ro. 37 disgraziatamente è successo oggi un banale incidente che mi ha messo fuori combattimento uno dei migliori piloti. Mentre si stava facendo la revisione delle armi ad un Ro. 37 è partita una raffica di mitragliatrice che ha colpito Tosi ad una gamba, per cui ora è ricoverato all'ospedale di Talavera e certamente dovrà essere rimpatriato.

A Siviglia, come da ordine avuto dal Quartier Generale, ho preparato l'azione notturna da effettuarsi sull'aeroporto di Los Alcazares ove risultano in montaggio molti aeroplani di provenienza sovietica sbarcati recentemente a Cartagena. L'azione verrà svolta dagli S. 81 e dagli Junkers della Legione Condor.

Nel pomeriggio dò ordine alla formazione, al comando di Altomare, di trasferirsi sull'aeroporto di Granada da dove, all'imbrunire, partiranno ad eseguire la missione rientreranno direttamente a Siviglia.

I decolli da Granada hanno inizio alle 19,35. La navigazione si svolge regolarmente sorvolando la Sierra Nevada. In vista di Cartagena, l'apparecchio di Altomare accusa disturbi di funzionamento ad un motore, ma Altomare conscio dell'assoluta necessità di proseguire fino sull'obiettivo, da lui ben conosciuto, continua la navigazione ed esegue il bombardamento con bombe incendiarie in modo mirabile, tanto che gli equipaggi nostri e tedeschi possono individuare ottimamente il bersaglio e portare a compimento efficacissimamente la loro missione offensiva.

Tutti gli apparecchi rientrano regolarmente a Siviglia. I piloti tedeschi hanno parole di ammirazione e di entusiasmo per la precisione con la quale gli S. 81, che navigavano in testa alla formazione, hanno colpito il bersaglio.

MERCOLEDI' 28 OTTOBRE 1936 XIV

Per l'anniversario della Marcia su Roma, stamane a Siviglia ho passato in rivista una centuria di falangisti che poi hanno sfilato per le vie della città fra grandi dimostrazioni all'indirizzo dell'Italia fascista e del Duce.

A Talavera tutto il personale della caccia, in camicia nera, ha sfilato per le vie della città al canto di Giovinezza.

In onore della festa fascista anche i rossi hanno voluto farci un omaggio. Infatti sono apparsi su Siviglia 3 apparecchi da bombardamento di nuovo tipo, velocissimi. Il bombardamento eseguito sull'aeroporto è stato precisissimo, anche troppo centrato, perchè le bombe, cadute al centro del campo, non hanno arrecato alcun danno. La caccia alzata su allarme ha inutilmente inseguito gli apparecchi.

Sul fronte di Madrid gli S. 81, i Ro. 37 e la caccia hanno svolto intensa attività in cooperazione con le colonne operanti. Anche in quei cieli sono apparsi fugacemente i nuovi veloci apparecchi da bombardamento rossi. Sono apparecchi bimotori, monopiani, probabilmente americani di cui i russi hanno licenza di costruzione. Credo si tratti di Martin Bomber.

GIOVEDI' 29 OTTOBRE 1936 XV

Ormai è tutto pronto per il definitivo trasferimento a Talavera di tutti i reparti e del Comando dell'Aviazione del Tercio.

Essendo stati segnalati movimenti di truppe ed avvistati apparecchi nel Campo di Don Benito, durante il trasferimento effettuiamo il bombardamento di Don Benito, Orellana e Campanario sui quali paesi, oltre le bombe, lanciamo anche manifestini spiegando come verranno sempre da noi puniti coloro che massacreranno i piloti che vengono catturati, come è avvenuto al povero Franceschi che aveva atterrato in quella zona.

Per allenare la squadriglia di Maccagno, che già è pronta a Siviglia, e per nostra maggiore sicurezza nel caso avessimo trovato apparecchi da caccia a Don Benito, ho dato ordine che tale squadriglia, partendo un quarto d'ora dopo la formazione da bombardamento, si portasse sul cielo di Don Benito. Infatti, giunto su Merida ho visto arrivare in perfetto ordine la squadriglia di Maccagno e mi sono diretto, con piena sicurezza e a bassa quota, in territorio rosso. Però eseguito il bombardamento, mentre mi rimettevo in rotta con la formazione per Talavera, non ho più scorto la squadriglia da caccia. Ho saputo poi che Maccagno ci aveva persi di vista e aveva proseguito fino a Caceres rientrando quindi a Siviglia regolarmente.

Meno male che il campo di Don Benito era deserto!

A Talavera ho trovato i piloti da caccia irritati di non avere ancora potuto abbattere alcuno dei nuovi apparecchi da bombardamento veloci. Non vogliono rendersi ragione che possano sfuggire ai loro attacchi e quando li avvistano li inseguono accanitamente dando tutta manetta. Certo che, padroni dell'aria come sono stati finora, il vedersi sfuggire la preda li demoralizza e li irrita. Li riunisco e

spiego loro come non debbano assolutamente accanirsi in inseguimenti con grave pregiudizio dei motori, ma debbano invece giuocare d'astuzia cercando di averne ragione con opportune manovre.

Sono fantastici questi prodigiosi ragazzi che sembra giuochino con la guerra, e come dei bambini capricciosi se ne hanno a male se il loro giuoco non riesce.

Mantelli mi ascolta con molta attenzione "accarezzandosi" il naso con quel suo caratteristico gesto.

A consolarli un poco abbiamo avuto questa sera la notizia che uno dei tre apparecchi che era stato inseguito oggi da una pattuglia di C.R. 32, non appena questi avevano invertita la rotta dopo aver esaurito le munizioni, era precipitato in fiamme oltre le linee.

Oggi gli S. 81 e i Ro. 37 hanno eseguito dei bombardamenti nei pressi di Torrejon de la Calzada. I rossi hanno bombardato Salamanca, Caceres e varie località dell'interno.

E la caccia rossa? Quando entreranno in azione i nuovi arrivati? Li aspettiamo con impazienza. Meglio sapere di che cosa si tratta che rimanere in questa incertezza! Ormai il bombardamento ha debuttato la caccia non dovrebbe tardare molto a presentarsi.

VENERDI' 30 OTTOBRE 1936 XV

Vengono eseguite varie azioni di bombardamento dagli S. 81 e Ro. 37 sull'aeroporto di Getafe e sulle linee nemiche di Sesena.

La caccia si prodiga in numerose crociere, scorte e partenze, su allarme. Gli allarmi ormai sono continui perchè gli apparecchi da bombardamento rossi scorazzano un po' dappertutto.

La prima pattuglia in servizio di crociera, comandata da Mantelli, incontra sul fronte una formazione di 3 Potez. I 3 C.R. 32 con rapida manovra si portano in coda alla formazione nemica e iniziano il mitragliamento. Il Potez di sinistra, colpito, rallenta e il Potez capo pattuglia con ottima manovra si porta in coda all'apparecchio colpito proteggendolo. I tre caccia continuano nel loro attacco finché costringono gli apparecchi a rompere la formazione. I due Potez illesi lasciano il gregario colpito e cercano di sfuggire inseguiti da Mantelli, mentre gli altri due C.R. 32 danno il colpo di grazia al Potez ormai distanziato, che precipita sfasciandosi al suolo.

Mantelli continua il suo inseguimento oltre Madrid, finché riesce ad abbattere in fiamme un Potez e ad incendiare un motore dell'altro che, perdendo rapidamente quota, cade anch'esso incendiandosi.

Al suo ritorno a Talavera l'apparecchio di Mantelli è sforacchiato in tutte le sue parti da numerosissimi colpi di mitragliatrice.

Galli riuscito a riparare il suo apparecchio ad Avila, mentre si accinge a ritornare a Talavera ha notizia che 3 apparecchi rossi si internano in territorio nazionale in direzione di Salamanca. Decolla rapidamente e si porta ad incrociare sulla rotta probabile di ritorno della formazione nemica. Dopo poco, infatti, la avvista e la insegue. Intento all'attacco non si accorge di un monoplano da caccia che lo attacca alle spalle e lo investe con una raffica. Una pallottola gli frantuma il parabrezza ma egli riesce ancora a impegnare combattimento e ad abbattere il nemico. Però non può proseguire per Talavera ed è costretto ad atterrare nuovamente ad Avila per riparare i danni subiti.

Un altro attacco è stato eseguito oggi contro il campo della caccia di Talavera: tre Martin Bomber giunti di sorpresa hanno colpito il campo ottimamente ma anche questa volta senza arrecare danno

agli apparecchi ed alle persone. Sei caccia sono partiti immediatamente ma i Martin Bomber non sono stati raggiunti.

Evidentemente i rossi sono preoccupati della nostra caccia e tentano in ogni modo di colpirla nella sua base.

Non abbiamo altri campi disponibili su questo fronte né abbiamo difesa antiaerea, per cui l'unica difesa che ci resta è quella di sparpagliare il più possibile gli apparecchi lungo la periferia del campo.

SABATO 31 OTTOBRE 1936 XV

Anche oggi grande attività di tutti i reparti sul fronte di Madrid. Non vi sono stati incontri col nemico in aria, ma le continue incursioni dei rossi con i Martin Bomber ci tengono assai in apprensione. Ho dovuto per forza istituire un servizio di vigilanza in aria, che ci costa molta fatica di piloti ed usura di materiale, ma non c'è altro sistema per evitare gravi guai. Ho molto timore che i rossi mi eseguano sui campi di Talavera un attacco notturno a bassa quota, cosa che sarebbe per loro estremamente facile data la assoluta mancanza di una qualsiasi difesa antiaerea efficace. Mi sono perciò recato oggi a Salamanca per chiedere che mi vengano date delle batterie antiaeree e delle mitragliere e la facoltà di potermi scegliere i campi sia per decentrare gli apparecchi sia per togliermi da una località ormai troppo nota al nemico. Per ora non potrò avere che qualche mitragliatrice, se ci sarà, ma ho ottenuto di poter impiantare uno o due campi ove dislocare la caccia.

DOMENICA 1 NOVEMBRE 1936 XV

Alle 09 circa del mattino, ad una quota di 3000 metri appaiono di sorpresa sul cielo di Talavera 3 Martin Bomber che eseguono il solito bombardamento del campo della caccia. La pattuglia di vigilanza non riesce ad attaccarli e, purtroppo, questa volta le bombe ci arrecano danni e vittime. Sei C.R. 32 vengono danneggiati dalle schegge, ma non gravemente, e potranno essere riparati; tre soldati spagnoli di guardia sul campo cadono morti e nove altri feriti, inoltre il pilota Vivarelli e il motorista Sirchia riportano lievi ferite. Alcuni nostri specialisti, sbattuti a terra dallo scoppio delle bombe, sono miracolosamente illesi ma assai scossi.

Non è assolutamente possibile mantenere più questo campo per cui, benché ancora non siano finiti i lavori di arrangiamento, dò ordine a Dequal di trasferirsi con la sua squadriglia nel campo avanzato di Torrijos. Vi stanno ancora lavorando alcune centinaia di prigionieri di guerra, ma una striscia di terreno è già pronta ed è la località più vicina al fronte di Madrid che non sia conosciuta dai rossi. Una boscaglia alla periferia del terreno piano serve ottimamente per occultare gli apparecchi.

Gli S. 81 e i Ro. 37 compiono numerosi bombardamenti dell'aeroporto di Alcalá de Henares e delle posizioni nemiche di Villa Mantilla, Brunete, Parla, Into, e compiono ricognizioni sull'aeroporto di Mora de Toledo.

I rossi debbono indubbiamente avere un gran numero di campi di manovra, perchè non si riesce mai a sorprendere gli apparecchi nei campi a noi noti e non possiamo, quindi, colpirli a terra.

Nel pomeriggio parto per Siviglia con un S. 81 per accelerare le riparazioni e il montaggio degli apparecchi che assolutamente mi occorrono per mantenere l'efficienza della linea sul fronte di Madrid.

E' arrivato oggi a Siviglia, finalmente, l'apparecchio S. 81 che era rimasto in avaria a Melilla fin dai primi giorni del nostro arrivo in Marocco.

La sera il Comando di Divisione mi fa pervenire questo messaggio, inviatoci dagli assediati della Virgen de la Cabeza:

Tengo el honor y la satisfaccion de comunicar a V. E. que en uno de los mensajes recibidos con palomas mensajeras, de la Virgen de la Cabeza, las personas allí sitiadas me encargan transmita al personal del Servicio de Aviacion del Tercio, un saludo expresivo de su admiracion y carino. Dios guarde a V. E. muchos años.

Sevilla, 31 octubre 1936. El Gral. Jefe del Ejercito Sur GONZALO QUEIPO DE LLANO

LUNEDI' 2 NOVEMBRE 1936 XV

A Talavera gli S. 81 eseguono un'ottima azione di bombardamento sul campo di Alcalà de Henares, ove sono stati sorpresi vari apparecchi nemici a terra.

Nel pomeriggio un Martin Bomber arriva sul campo di Talavera, ma la pattuglia di vigilanza, composta da Mantelli e da Sozzi, lo scorge e, trovandosi a quota superiore, riesce ad attaccarlo e ad abbatterlo. L'apparecchio, mitragliato da sopra da Mantelli e da sotto da Sozzi, precipita in candela mentre i piloti si lanciano col paracadute. Tre paracadute si aprono, ma data la grande velocità si spaccano e i piloti precipitano assieme all'apparecchio.

Questa vittoria conseguita sul cielo del campo di Talavera, rincuora i cacciatori i quali riacquistano la fiducia che nei giorni scorsi era stata un poco scossa.

Purtroppo la giornata si è chiusa tragicamente per un grave incidente. Il pilota Vivarelli, mentre saliva su un C.R. 32, ha urtato la leva di sgancio degli spezzoni procurando la caduta di uno di essi e la conseguente esplosione. Non si sa come si trovassero a bordo di quell'apparecchio gli spezzoni, forse messivi per lanciarli nelle manovre di catena. L'apparecchio si è incendiato e Vivarelli, gravemente ferito, è stato trasportato all'ospedale ove poco dopo è deceduto. Sono rimasti inoltre feriti il pilota Salvadori, il motorista Mondini e l'armiere Palmerina.

MARTEDI' 3 NOVEMBRE 1936 XV

A Talavera intensissima attività di tutti i reparti sul fronte di Madrid.

Ormai quasi tutta la caccia si è trasferita sul campo di Torrijos lasciando a Talavera solo una pattuglia di allarme. A Siviglia continuano febbrilmente i lavori per approntare il maggior numero di apparecchi da portare sul fronte di Madrid.

Per non farsi sorprendere da interventi in forza, è ora necessario scortare le formazioni da bombardamento con la "caccia", e nelle crociere la "caccia" deve sempre presentarsi col maggiore numero possibile di apparecchi. Dato il limitato numero di apparecchi e di equipaggi, il lavoro per i piloti è massacrante e il materiale è messo a dura prova.

MERCOLEDI' 4 NOVEMBRE 1936 XV

Continuano le azioni degli S. 81 e dei Ro. 37 sulle posizioni nemiche di Madrid.

Un Ro. 37, distanziatosi dalla formazione, viene attaccato da numerosi caccia nemici, ma riesce miracolosamente a sfuggire rientrando a Talavera. L'Ufficiale osservatore spagnolo si è bravamente difeso con le mitragliatrici, per quanto ferito a un labbro e con ambedue le mani colpite da pallottole di mitragliatrici. Fortuna ha voluto che sul posto si trovassero in crociera due C.R. 32. Infatti da Torrijos erano partiti Dequal e Magistrini.

Non era stato possibile inviare una pattuglia numerosa come io avevo prescritto, perchè gli apparecchi erano stati tutti impegnati in scorte e stavano facendo rifornimento. Non essendosi ancora avuto sentore della caccia nemica, Fagnani aveva mandato questi due apparecchi più che altro in ricognizione sul fronte, con l'ordine di non impegnare combattimento in caso di inferiorità. Però Dequal con Magistrini, giunti nei pressi di Quatro Vientos, avvistano a quota inferiore di circa 500 metri due Martin Bomber. Data l'occasione propizia, si accingono ad attaccarli, ma di sorpresa vengono a loro volta attaccati da una decina di biplani da caccia di tipo non ancora visto sui cieli della Spagna. I C.R. 32 sono costretti ad accettare combattimento, ma, con abilissima manovra riescono, in breve, a svincolarsi raggiungendo le nostre linee. Avrebbero potuto rientrare al loro campo, ma visto che i caccia stavano attaccando il Ro. 37, benché in condizioni di inferiorità, anche di quota, rientrano coraggiosamente in combattimento, liberano il Ro. 37 e, dopo una mischia furiosa, vengono ambedue abbattuti. Magistrini cade entro le nostre linee, viene raccolto dalle truppe nazionali gravemente ferito e condotto ai più vicino ospedale da campo, ove muore pochi istanti dopo. Dequal ferito alla fronte da una pallottola di striscio, mentre l'apparecchio s'incendia, si lancia col paracadute scendendo fra le nostre linee e quelle nemiche. Liberatosi rapidamente del paracadute, per quanto con una gamba contusa riesce a rientrare nelle nostre linee e viene accolto dalle truppe nazionali che lo portano a Torrijos e quindi a Talavera.

Come prevedevo, ecco che la caccia rossa è apparsa in forza. Purtroppo la sorpresa è riuscita a loro vantaggio, ma non hanno certo conseguito la vittoria che si aspettavano.

Le nostre condizioni non sono troppo brillanti, per scarsità di numero, ma sopperiremo con l'abilità dei piloti e con un opportuno impiego per riprendere il dominio dell'aria che è stato nostro fin dai primi giorni di questa guerra.

GIOVEDÌ 5 NOVEMBRE 1936 XV

All'alba di stamane ho voluto tentare un'azione di sorpresa contro l'aeroporto di Barracas ove avevamo avuto informazioni che si trovavano accentrati parecchi velivoli rossi.

Gli S. 81 partiti per l'azione, avevano a bordo ufficiali spagnoli quali osservatori per individuare bene le località. Disgraziatamente però una fittissima nebbia copriva completamente tutta la zona ad est di Madrid e un solo apparecchio, bucando il fitto strato di nebbia, è riuscito a lanciare sull'aeroporto il suo carico di esplosivo. Però, alla bassa quota in cui si trovava, è stato investito dalla reazione antiaerea ed un colpo di Oerlikon è esploso dentro l'ala sinistra spaccando le tubazioni e il serbatoio dell'olio. Per la presenza di spirito ed il coraggio del motorista, che ha prontamente tamponato la perdita d'olio, l'apparecchio è rientrato all'aeroporto di Talavera senza nemmeno grippare il motore.

Gli altri apparecchi, nell'impossibilità di colpire l'aeroporto di Barracas, hanno scaricato il loro esplosivo sulle linee rosse fra Illescas e il Cierro de Los Angeles rientrando tutti alla base.

Più tardi, verso le 08, una formazione di Ro. 37 è partita per un'azione di bombardamento sulle linee di Sesena – Val de Moro – Gefate scortata da 9 C.R. 32 della squadriglia di Maccagno. Mentre i Ro. 37 eseguivano la loro azione di bombardamento e di mitragliamento, i C.R. 32 incrociavano su

Madrid. Improvvisamente contro i nostri caccia si lanciava una formazione di ben 15 caccia nemici. La battaglia è stata aspra e violentissima e si è conclusa con una nostra magnifica vittoria: 7 caccia nemici sono stati abbattuti su Madrid. Purtroppo anche noi abbiamo perduto un apparecchio, il C.R. 32 del Cap. Maccagno, comandante della squadriglia.

Maccagno era la prima volta che si presentava sul fronte. Pieno di entusiasmo e di coraggio ha portato bene la formazione all'attacco, ma nel combattimento, rimasto solo, è stato attaccato contemporaneamente da tre apparecchi nemici. Investito da una prima raffica si è svincolato gettandosi in vite, poi, ripresa quota per rientrare nella mischia, è stato investito dall'alto da una seconda raffica e mentre, precipitato un'altra volta in vite, riprendeva nuovamente il controllo dell'apparecchio, un caccia rosso, attaccandolo dal basso, lo abbatteva con pallottole incendiarie. I suoi gregari (Chianese ed Avvico) mi raccontano che l'hanno visto, con certezza, lanciarsi col paracadute e prendere terra entro l'abitato di Madrid.

Dopo la mischia, durante la rotta di rientro, i nostri C.R. 32 incontrano una pattuglia da bombardamento nemica e l'attaccano abbattendo subito un Potez e colpendone un altro che poco dopo è stato visto precipitare in fiamme.

Il Quartier Generale, entusiasta per la vittoria riportata dai cacciatori legionari, accoglie la mia richiesta di immediate trattative per la restituzione del Cap. Maccagno, in cambio di uno degli aviatori russi catturati nei giorni scorsi.

Nella notte abbiamo avuto notizie dapprima che Maccagno era stato catturato incolume, ma poi successive precisazioni ci hanno fatto sapere che Maccagno era stato raccolto gravemente ferito ad una gamba e subito ricoverato in un ospedale di Madrid ove gli era stata amputata una gamba.

Peccato che questa giornata di vittoria sia amareggiata dalla perdita del bravo Maccagno! Speriamo che i rossi gli salvino la vita.

In questi ultimi giorni abbiamo avuto la perdita dolorosa di Vivarelli e Magistrini, Maccagno prigioniero, Dequal ferito: ma il morale dei cacciatori è sempre altissimo e con l'arrivo dei nuovi apparecchi e degli ottimi piloti come Mosca, Nobili e i loro gregari, riusciremo a tenere fronte alle nuove numerose formazioni rosse.

Certo che se continueranno a verificarsi combattimenti come quelli dei giorni scorsi, pur avendo la certezza della vittoria, bisogna essere preparati anche a inevitabili perdite di uomini e di apparecchi.

VENERDI' 6 NOVEMBRE 1936 XV

Decollo il mattino da Siviglia per ritornare a Talavera per condurvi i 3 C.R. 32 che hanno ultimato la revisione. Il tempo non è buono e riesco con difficoltà a superare la Sierra di Zafra, ma la vallata del Tago è in condizioni tali di visibilità e di atmosfera agitata, con piogge violente, che sono costretto ad atterrare a Caceres. Ottenuta dal Comando Militare una macchina e la scorta, proseguo subito per Talavera.

Sul fronte di Madrid le condizioni atmosferiche non sono ottime, ma consentono l'attività aerea e i Ro. 37 hanno potuto eseguire, assieme agli S. 81, un bombardamento continuato su Carabanchel e su Villaverde.

La caccia ha eseguito varie crociere di protezione e la scorta ad una formazione di Junkers. Durante la seconda crociera effettuata con 5 apparecchi, la pattuglia è stata attaccata da una formazione di

15 caccia nemici. Dopo un breve e vivacissimo combattimento i nostri apparecchi, che avevano ordine di non impegnarsi, riescono a liberarsi e a rientrare tutti alla loro base. Molti di essi, però, sono stati ripetutamente colpiti ed abbisognano di riparazioni. Per fortuna tutti i piloti sono incolumi.

Sembrava che quattro apparecchi fossero precipitati, ma invece, dalle linee, ci danno la conferma che due soli caccia rossi sono caduti nel territorio di Madrid.

Nel pomeriggio, una formazione di 9 C.R. 32 viene attaccata da una formazione di 15 apparecchi nemici. Anche questo combattimento è stato violentissimo e si è risolto senza perdite da ambo le parti. I C.R. 32 sono tutti rientrati a Torrijos e, più o meno tutti, hanno ricevuto numerosi colpi a bordo.

DA SABATO 7 A GIOVEDÌ 12 NOVEMBRE 1936 XV

Le condizioni atmosferiche sono pessime e indubbiamente per qualche giorno non sarà possibile svolgere attività di volo, anche perchè i campi si sono completamente impantanati. Approfitto, pertanto, per rientrare in macchina a Siviglia onde accelerare i lavori di montaggio e di revisione dei C.R. 32, in modo da poter costituire una massa di apparecchi tale da poter far fronte alla nuova situazione. Intanto, dato l'apparire di formazioni di 20 e più apparecchi da caccia nemici e la scarsa disponibilità di C.R. 32 efficienti sul fronte di Madrid, ho dato ordine di sospendere l'attività della caccia fino al mio ritorno da Siviglia con i nuovi apparecchi, limitando, in questi giorni, il servizio al solo allarme.

Per questa sospensione che io ritengo assolutamente indispensabile, ho dovuto sostenere discussioni un poco con tutti i Comandi, sia terrestri che d'aviazione, i quali pretendevano si continuasse il servizio sul fronte coi pochi apparecchi efficienti, nella convinzione che la bravura dei piloti italiani potesse sopperire alla inferiorità numerica. Indubbiamente sono molto grato ed orgoglioso della grande fiducia che tutti hanno nella abilità e nel valore dei piloti italiani, ma rimango fermo nella mia decisione spiegando come basterebbero tre o quattro combattimenti, sia pure vittoriosi come l'ultimo avvenuto, e rimarremmo senza più un apparecchio efficiente. Non mi illudo di aver convinto i miei oppositori, ma per fortuna trovo un alleato nel maltempo che ferma anche le operazioni terrestri.

Riparate le avarie dei C.R. 32 di Torrijos, l'efficienza di linea si è portata a 18 apparecchi, così ho consentito l'effettuazione di alcune azioni sempre però che le formazioni da caccia fossero composte del maggior numero di apparecchi.

Lunedì è stato possibile di effettuare un bombardamento sulle stazioni ferroviarie del nord e dell'ovest di Madrid, facendo scortare i bombardieri da 15 C.R. 32. Durante l'azione i cacciatori vengono a contatto con una formazione rossa e, dopo un brevissimo combattimento, 2 apparecchi rossi vengono abbattuti.

Rientrando alla base i cacciatori incontrano una formazione di 3 Martin Bomber: li attaccano ma non riescono ad abatterli.

Da Caceres, i 3 C.R. 32 hanno raggiunto Torrijos lunedì. Martedì, avendo pronti a Siviglia 9 C.R. 32, li porto a Talavera, ove arriviamo superando difficili condizioni atmosferiche.

Mercoledì, i 9 C.R. 32 raggiungono Torrijos. Ci troviamo ora in buone condizioni per l'arrivo dei nuovi apparecchi e di ottimi piloti in perfette condizioni fisiche. Dò ordine che le formazioni da

caccia sul fronte non siano mai inferiori a 15 apparecchi, col compito unicamente di proteggere i nostri bombardieri ed impedire che i bombardieri nemici attacchino le nostre linee, e proibisco nel modo più assoluto di perseguire il nemico addentrandosi in territorio rosso.

I nostri cacciatori, in due mesi di padronanza nel cielo, si sono un poco abituati a dare la caccia vera e propria a qualsiasi apparecchio vedano ed ho dovuto convincerli del totale cambiamento di situazione. Alle azioni individuali si deve ora assolutamente rinunciare per attenersi alla tattica di manovra per formazioni ed attaccare unicamente quando si sia in condizioni favorevoli e ne valga il rischio.

Si sta provvedendo al cambio dei motori degli S. 81. Sono ormai quattro mesi che questi sette apparecchi fanno ininterrottamente servizio compiendo due-tre azioni al giorno, sempre esposti a tutte le intemperie in campi mal curati e polverosi, e c'è da meravigliarsi che ancora siano efficienti. Per salvaguardarli dalla imminente stagione invernale, sono assolutamente indispensabili lavori di accurata revisione affinché, dopo essere stati esposti tanto tempo al sole, possano resistere anche alle piogge ed alla neve.

VENERDI' 13 NOVEMBRE 1936 XV

Una formazione di Ro. 37 e di Junkers compie un'azione di bombardamento nei sobborghi di Madrid, scortata da 15 caccia. Durante il bombardamento vengono attaccati da oltre 20 apparecchi da caccia nemici. I C.R. 32 si lanciano nella mischia e ognuno deve combattere con più di un nemico. Dopo circa 15 minuti di combattimento i nostri apparecchi sono completamente disimpegnati. Il bilancio del combattimento è il seguente: 7 apparecchi nemici abbattuti; Mosca ferito, atterra a Talavera; Mariotti, colpito al motore, è costretto ad atterrare fuori campo presso Getafe.

L'apparecchio di Mariotti è intatto e viene trasportato al campo di Torrijos ove si provvederà al cambio del motore.

Mosca ha debuttato oggi in modo superbo, ha abbattuto fulmineamente un apparecchio e si è trovato attaccato da altri tre. Benché ferito si è disimpegnato con manovra brillantissima, ed anziché atterrare a Torrijos ha proseguito per Talavera ove è stato subito ricoverato all'ospedale. Sono andato a visitarlo e l'ho trovato in ottime condizioni di spirito. E' stupito della facilità con la quale è riuscito ad abbattere l'apparecchio. Visto cadere in fiamme l'avversario, mentre tentava di riportarsi nella mischia per aiutare i compagni si è trovato preso fra tre apparecchi nemici. Una raffica lo ha raggiunto in pieno ed una pallottola, colpendolo nel fondello del paracadute, con un giro stranissimo gli ha, di striscio, fatto una larga ferita al ventre, per fortuna non ledendo parti vitali. In tali condizioni, è riuscito a disimpegnarsi con una serie di avvitamenti e di tonneau ed a rientrare nelle linee. Con perfetta lucidità, ha proseguito fino a Talavera ove sapeva che avrebbe potuto essere subito portato all'ospedale. Ora fremente d'impazienza per ritornare in linea.

Nel pomeriggio vengono avvistati su Torrijos 3 Martin Bomber. Decollano subito le due pattuglie di servizio d'allarme che riescono a raggiungere ed attaccare i bombardieri nemici. Uno di questi viene abbattuto ad una diecina di chilometri dal campo di Torrijos, il secondo fugge lasciando una densa scia di fumo e precipita nelle linee nemiche, il terzo riesce a mettersi in salvo.

Da Siviglia arrivano 3 nuovi Ro. 37. Con un S. 81 mi reco a Siviglia per accelerare i lavori di montaggio e di revisione e provvedere per l'invio a Talavera di altro personale.

SABATO 14 NOVEMBRE 1936 XV

Altri 3 Ro. 37 sono pronti a Siviglia e li faccio partire subito per Talavera. Sul fronte di Madrid la resistenza rossa si fa sempre più attiva per l'arrivo dei rinforzi avuti dalle nazioni democratiche e dalla Russia Sovietica. Dall'ottobre ad oggi la situazione è totalmente cambiata.

Nella scorsa metà di ottobre si dava per certa l'occupazione di Madrid ed anzi, col generale Valera, precisavamo addirittura la data, tantoché avevamo pensato di far coincidere il 28 ottobre, Marcia su Roma, con la presa di Madrid. Purtroppo avversità d'ogni genere hanno scombuscolato tutti i programmi, ed ora l'occupazione della città non sarà certo realizzabile in breve tempo.

Le truppe nazionali, ormai ammassatesi a contatto con le fortificazioni di Madrid, sono ferme e ciò impone una tattica differente, specialmente all'aviazione. E' logico che in una guerra di posizione, gli effetti immediati dell'azione aerea non sono gli stessi che nella guerra di movimento. Ciò non è molto comprensibile da parte dei comandi terrestri che erano abituati ad avere dagli aerei aiuti risolutivi nelle loro operazioni. Le richieste, quindi, dei vari comandi sono sempre più insistenti e non è possibile ottenere quello che loro si aspetterebbero. Inoltre, ora l'aviazione si trova di fronte ad un'aviazione nemica ben più forte ed organizzata che obbliga le nostre forze aeree, numericamente inferiori, ad agire in formazioni sempre più numerose che, naturalmente, riducono il numero delle azioni.

Parto da Talavera con un S. 81 e mi reco a Salamanca per conferire col Quartier Generale e metterlo al corrente della nuova situazione. Da Salamanca, nel pomeriggio, raggiungo Talavera.

DOMENICA 15 NOVEMBRE 1936 XV

Venti C.R. 32 eseguono la scorta a due formazioni di Junkers in azioni di bombardamento sulle fortificazioni di Madrid. Durante la prima scorta alcune pattuglie da caccia nemiche attaccano gli Junkers, ma sono prontamente ricacciate dai C.R. 32 che abbattano un apparecchio tipo Boeing. Inoltre, durante la giornata ci sono stati numerosi allarmi e la caccia è più volte partita, senza però riuscire ad attaccare il nemico.

Nel vecchio campo di Talavera gli S. 81 sono immobilizzati, perchè il campo è totalmente impantanato. Sistemando alla meglio una lunga striscia sono riuscito a far partire i Ro. 37 trasferendoli nel campo della caccia di Talavera. Per gli S. 81, sto cercando nelle vicinanze di Talavera un campo adatto dove trasferirli per evitare che rimangano inattivi.

LUNEDI' 16 NOVEMBRE 1936 XV

Si continua a martellare con successivi bombardamenti la cintura di Madrid, naturalmente con risultati ben scarsi, perchè limitati a un solo ristretto settore della città.

La caccia compie numerose azioni di scorta e crociere di interdizione. Durante una scorta a formazioni di Junkers e di Romeo, pattuglie di Curtis e di Boeing attaccano 14 C.R. 32. Dopo breve combattimento il nemico si ritira dopo aver perduto due apparecchi precipitati in fiamme. Da parte nostra Berretta, ferito da una pallottola esplosiva alla gamba sinistra, riesce a guadagnare il campo ed atterrare regolarmente.

Sulla via di ritorno la formazione di C.R. 32 incontra una pattuglia di Martin Bomber: la attacca ma deve desistere dall'inseguimento perchè oramai i C.R. 32 sono al limite dell'autonomia.

Mi reco da Talavera a Siviglia per approntare il materiale e il personale necessario ai lavori per gli S. 81.

MARTEDI' 17 NOVEMBRE 1936 XV

Sul fronte di Madrid gli S. 81 e i Ro. 37 effettuano numerosi bombardamenti contro le fortificazioni. La caccia esegue scorte e partenze su allarme, compiendo complessivamente ben 61 ore di volo.

La caccia nemica dopo la lezione dei giorni passati si guarda bene dall'attaccare e si mantiene prudentemente entro le linee; questo non ci disturba affatto perché il compito nostro è di difendere le nostre formazioni da bombardamento: meno combattimenti abbiamo e tanto di guadagnato, è per il nostro materiale che dobbiamo assolutamente risparmiare per non giungere ad un livello d'inferiorità tale che ci metta nella impossibilità di poter agire.

Durante una delle scorte, numerosi apparecchi d'assalto nemici, che improvvisamente si sono presentati a bassissima quota su Madrid, attaccati dai nostri sono stati messi rapidamente in fuga perdendo, nel breve combattimento, due apparecchi che sono caduti in fiamme entro l'abitato.

Questo nuovo tipo di apparecchio da combattimento, monoplano, di colore scuro, ha già fatto alcune apparizioni nei giorni scorsi. Poiché si sono sempre presentati a bassa quota sbucando dall'abitato di Madrid, li abbiamo scherzosamente denominata Rata perché, come i topi, sembra sbuchino dalla terra. Devono essere apparecchi russi.

I biplani da caccia avversari sono dei Curtiss di costruzione russa. Questi sono meno veloci dei Rata ma giostrano ottimamente in combattimento.

Vengo chiamato urgentemente dal Quartier Generale a Salamanca. Per quanto io sia restio a volare il giorno 17 per una mia particolare superstizione, parto in volo da Siviglia. A Salamanca avevo intenzione di fermarmi per proseguire domani per Talavera, ma vengo chiamato da Siviglia ove questa sera debbono arrivare S. E. il Generale Pellegrini, Capo del Traffico Civile, e l'On. Klinger, Presidente dell'Ala Littoria, che sono venuti in Spagna per prendere accordi circa l'istituzione di linee aeree civili.

Alle 15,10 decollo dal campo di Salamanca. Ho a bordo alcuni feriti e per secondo pilota l'ottimo Baldi. Il volo si svolge regolarmente fino oltre Caceres e, dato che non si vede nulla di anormale, ci addentriamo un poco in territorio rosso, come in generale faccio sempre, per controllare se vi siano movimenti di truppe sul fronte di Merida e se a Don Benito vi siano accentrati apparecchi. Mentre Baldi pilota io osservo il terreno. Improvvisamente mi accorgo che un poco più in quota di noi, verso i 2500 metri, in rotta da sud verso nord viene una formazione di 9 Rata. Penso subito al malefico giorno 17 e, dando in pieno i tre motori, picchio decisamente dirigendo verso l'interno delle nostre linee. A bordo i feriti ingombrano la fusoliera e preferisco non fare uscire le torrette delle mitragliatrici per non perdere velocità. La formazione dei Rata accosta verso di noi e mi aspetto da un momento all'altro l'attacco. Giunto a circa 1000 metri, già abbastanza dentro il territorio nazionale, battendo forse un record di velocità per l'S. 81, vedo la formazione dei Rata accostare nuovamente e i due sezionari di coda staccarsi dalla formazione. Certo mi hanno visto ma, con mia somma meraviglia e sollievo invece di precipitarsi su di me manovrano invertendo la rotta. Accosto per vedere che manovra facciano e li vedo eseguire alcune puntate di attacco contro uno Junkers che naviga verso Siviglia. Ho tirato un sospiro di sollievo enorme e mi sono rimesso in rotta, sfiorando i monti, verso Siviglia.

I due Rata desistono dall'attacco allo Junkers che sfugge loro picchiando fortemente. Meno male che anche lui se l'è cavata.

Vedendo allontanarsi i caccia nemici cerco di raggiungere lo Junkers, ma per quanto questi abbia una velocità inferiore alla nostra, come caratteristica, fatico molto ad avvicinarlo e solo in atterraggio al campo di Tablada gli sono affiancato.

Appena scesi a terra ci incontriamo con i piloti tedeschi e ci congratuliamo a vicenda per lo scampato pericolo.

Dopo l'attacco dei caccia nemici, lo Junkers continuava la sua corsa coi motori in pieno perchè il motorista segnalava ai piloti il mio apparecchio che navigava in coda ed essi credevano di essere ancora inseguiti.

Debbo dire che questa volta il giorno 17 non mi è stato del tutto sfavorevole.

MERCOLEDI' 18 NOVEMBRE 1936 XV

Al mattino, con un S. 81, da Siviglia ritorno a Talavera.

Anche oggi gli S. 81, i Ro. 37 e gli Junkers spagnoli di Naval Moral continuano a bombardare i sobborghi a ponente di Madrid. Questi bombardamenti non hanno alcuna utilità perchè è stata concessa a Madrid una zona franca, e la zona che viene sempre colpita è quella che lungo il Paseo da Rosales va da la Carcel Modelo al Quartel de la Montana, di fronte alla Città Universitaria.

Se le truppe nazionali avanzassero contemporaneamente al bombardamento aereo, e prendessero d'assalto il quartiere appena cessate le esplosioni, capirei anche questa insistenza di azioni, ma subito dopo i bombardamenti, i miliziani ritornano fra le macerie ed è impossibile avanzare di un passo. Inoltre le truppe di riserva rosse non vengono tenute, logicamente, nel quartiere bombardato, ma stanno accantonate nel rimanente della città e così la maggioranza delle vittime dei bombardamenti vengono ad essere tra la popolazione civile che mal si sa riparare e che forse ad arte viene, dal comando rosso, mandata nel quartiere colpito.

La caccia non ha incontrato oggi il nemico ed ha svolto soltanto attività di scorta ai bombardieri.

Stamane alle ore 10 è partito da Siviglia un S. 81 seguito da tre Ro. 37 che dovevano trasferirsi a Talavera. Verso Merida, le nuvole che prima erano sparse, si sono presentate più unite e basse fino a lambire i monti, tanto che l'S. 81 è stato costretto a salire in quota navigando per breve tratto dentro le nuvole. Due soli Ro. 37 lo hanno seguito, mentre del terzo non si sono avute più notizie. Dopo qualche ora dal loro arrivo a Talavera, giunge notizia che il terzo Ro. 37, pilotato dal sergente Fazi e avente a bordo come osservatore il principe Don Alonso d'Orleans Borbone, è precipitato nei pressi di Monasterio.

La notizia di rattrista vivamente perchè Don Alonso d'Orleans, per quanto da pochi giorni arruolatosi nell'Aviazione del Tercio, era da tutti ben voluto e stimato assieme al fratello Don Alvaro. Erano giunti dall'Italia e volontariamente avevano chiesto di far parte degli equipaggi legionari italiani.

Non si riesce a ricostruire con precisione come possa essere avvenuto l'incidente. Può darsi che il pilota dell'apparecchio sia entrato nelle nuvole ed abbia quindi perduto il controllo della macchina. Io ritengo, come ipotesi più probabile, che penetrato nelle nuvole sia subito uscito invertendo la rotta per il ritorno a Siviglia, ma non essendo sicuro di aver preso la direzione giusta, abbia tentato di atterrare. Nella manovra di atterraggio il pilota, forse preoccupato di non entrare nel piccolo campo dove è precipitato, non abbia visto un rialzo di terreno che è al margine del campo stesso e vi abbia urtato contro con il carrello. Testimoni oculari, infatti, dicono che sul luogo non vi erano

nuvole basse.

GIOVEDÌ 19 NOVEMBRE 1936 XV

Stamane ci siamo recati sul fronte di Madrid assieme a S.E. Pellegrini e all'On. Klinger per assistere ad un'azione di bombardamento in massa eseguito dai nostri S. 81, da una trentina di Junkers della Legione Condor e dal gruppo degli Junkers di Naval Moral. Raggiunto a Laganès il quartier generale del Gen. Mola, ci siamo con lui recati su di una torre della caserma per assistere al bombardamento. La caserma è piena di soldati; tutti i dintorni sono ingombri di truppe, carriaggi, quadrupedi e popolazione civile. Fortunatamente la ricognizione rossa non ha segnalato questi ammassamenti, altrimenti sarebbe stato un facile bersaglio per i piloti dei Martin Bomber.

Dalla torre di Laganès si vede distintamente tutta Madrid, dal Cierro de los Angeles fino a tutta la Città Universitaria.

Alle 09 precise appaiono le prime formazioni di Junkers seguite quindi, con precisione cronometrica, da tutte le altre formazioni. La caccia, molto più in alto, incrocia sopra i bombardieri. Il bombardamento viene eseguito con la massima precisione sul solito quartiere già ripetutamente bombardato nei giorni precedenti. Le esplosioni si susseguono alle esplosioni con violenza terrificante, e dopo pochi minuti Madrid è totalmente coperta da un denso nuvolone nero.

In alta quota i caccia impegnano una breve accanita battaglia coi caccia rossi. Non è possibile distinguere i nostri apparecchi da quelli avversari: si sentono i motori ruggire nelle affondate, e le mitragliatrici crepitare. Ogni tanto si accende una fiaccola nel cielo ed una lunga scia di fumo segna la caduta di un apparecchio.

Tutti i bombardieri riprendono la via del ritorno, ma dei caccia non si può sapere cosa sia successo. Rimango quindi in grande apprensione, fino a quando una telefonata da Torrijos mi tranquillizza comunicandomi che tutti i CR. 32 sono rientrati alla loro base.

Il nemico ha con certezza perduto un Curtiss e due Rata, ed altri quattro sono stati visti precipitare ma non è stata accertata la loro caduta.

Ultimata l'azione partiamo da Laganès in auto per recarci a Toledo. Lungo la strada ci fermiamo per fare colazione con alcune provviste che ci eravamo portati da Talavera. Appena scesi dalla macchina ci passano sulla testa, bassissimi, 9 Rata che, in tre pattuglie di tre, evoluiscono su Toledo. Muti ed io ci precipitiamo, coi fucili mitragliatrice che portiamo sempre in macchina, sul ciglio della strada nella speranza che gli apparecchi ripassino su di noi, ma i Rata, dopo alcuni giri sulla città si allontanano verso est. Dopo aver visitato Toledo ritorniamo, con S.E. Pellegrini e l'On. Klinger, a Talavera.

DA VENERDÌ 20 A LUNEDÌ 23 NOVEMBRE 1936 XV

Venerdì mi reco a Siviglia con un S. 81 assieme a S.E. Pellegrini e all'On. Klinger, quindi ritorno subito a Talavera per riaccompagnare 6 Ro. 37 recentemente montati. Le condizioni atmosferiche sono alquanto peggiorate ed il volo da Siviglia a Talavera, specie nell'ultimo tratto, è stato effettuato sotto una pioggia torrenziale che mi ha seriamente fatto temere per i 6 Ro. 37 che mi seguivano.

La pioggia torrenziale mette in condizioni pietose i nostri campi di Talavera e non so come poter rimediare. Data l'imminenza della presa di Madrid ho dovuto portare per forza tutti i reparti così avanzati. Non era possibile poter operare da Caceres né da Salamanca. Ora, però, la troppa vicinanza alle linee nemiche oltre il Tago, che per quanto assolutamente sfornite di truppe hanno punti di osservazione, mi preoccupa enormemente, specie una collina che si trova proprio sul Tago e dalla quale, ogni volta che partono i nostri apparecchi, vengono fatti segnali.

Per necessità di dislocazioni di forze, i nazionali tengono la linea del Tago, però non sarebbe male spingere un po' oltre l'occupazione per garantire l'incolumità di Talavera. Purtroppo per ora non è possibile ottenere questo perché il Comando mi ha detto che non vi sono truppe disponibili per presidiare linee avanzate oltre il Tago.

In questi giorni ho potuto prendere accordi col Comando tedesco della Condor in modo da coordinare le nostre azioni con le loro. I tedeschi impiegano la loro massa da bombardamento come aviazione indipendente e noi forniamo loro la scorta dei nostri caccia.

Con gli S. 81 ed i Ro. 37 inoltre facciamo la cooperazione tattica con le truppe di terra. Così noi operiamo sia nel campo strategico con azioni indipendenti, sia nel campo tattico con tutti i nostri apparecchi. Il lavoro è assai gravoso, ma riusciamo ad assolverlo egregiamente e non so cosa possa essere umanamente possibile fare di più.

La ricerca di campi ove decentrare gli apparecchi è assai difficoltosa ed ora più che mai, con questo maltempo, si può vedere come terreni che si presenterebbero adatti per dimensioni abbiano un fondo assolutamente impossibile.

Non appena tornerà il bel tempo riprenderemo i sistematici bombardamenti dei sobborghi di Madrid.

MARTEDI' 24 NOVEMBRE 1936 XV

In questi giorni sono riuscito ad accentrare nell'ex campo della caccia di Talavera gli S. 81 e tutti i Ro. 37. A Naval Moral gli Junkers spagnoli sono pronti e, non appena le condizioni atmosferiche lo consentiranno, riprenderemo il bombardamento di Madrid.

Stamane il tempo tende a migliorare, per quanto vi siano ancora nuvole bassissime.

Sono rimasto un poco in ufficio con Altomare e con Erasi per sbrigare varie pratiche, poi, chissà perché, mi è venuto in mente di recarmi a fare una visita al campo. Alle 09,30 circa proprio mentre scendo dalla macchina, davanti a tutto il personale riunito presso la finca che ci serve da comando, ho avvertito due sibili seguiti subito da due esplosioni avvenute oltre il limite del campo verso il Tago. Tutto il personale, come ho tassativamente prescritto, si è fulmineamente lanciato nei ricoveri, credendo si trattasse di attacco aereo. Io, che ne avevo il timore ed il presentimento, mi sono invece voltato subito verso la collina, sicuro che da quella parte erano partiti i colpi. Infatti distintamente due vampe si accendono sulla collina, si sente il sibilo delle traiettorie ed altri due proiettili esplodono, lunghi, dalla parte opposta del campo. Indubbiamente, approfittando dei giorni di maltempo, i rossi hanno portato dei pezzi sulla collina per battere il nostro campo. Speravo si trattasse di due soli pezzi, ma la terza salva molto bene aggiustata ha centrato il campo con ben 9 proiettili. Credo si tratti di pezzi da circa 100 mm.

Alla prima centrata, si susseguono cadenzatamente altre salve. Per fortuna gli apparecchi sono tutti opportunamente sparsi lungo la periferia del campo: guai se qualcuno viene colpito in pieno, perchè tutti sono a carico completo di bombe e di benzina.

Resomi conto della situazione, chiamo disperatamente qualche motorista e qualche pilota per tentare di mettere in moto alcuni apparecchi, ma sotto il tiro è difficile poter rintracciare specializzati e piloti rifugiatisi ormai dentro i vari ricoveri.

Qualcuno ancora mi sta attorno: Spotti, Salvetat, Mazzotti. Baldi, che ha il suo apparecchio, il N. 9, sul limite del campo vicino alla strada, corre verso di esso con l'impulso istintivo di salvarlo dai colpi: ad ogni esplosione si butta a terra e poi, tutto infangato, riprende la corsa. Salvetat e Spotti ad ogni salve in partenza dalla collina entrano, con salto a pesce, dalla finestra nella finca e non ho mai capito con quale acrobazia si ritrovassero dentro la camera in piedi. Anch'io quando sento arrivare i proiettili mi riparo dietro il muro della finca ed assisto a tutte le scene che sarebbero comiche se il momento non fosse così drammatico.

Non so se mi è stata suggerita o mi è venuta spontanea l'intuizione: vedendo il telefono, stacco il ricevitore e riesco ad ottenere il Comando della caccia di Torrijos. Per solito, le comunicazioni telefoniche sono quasi sempre un mito, ma questa volta mi risponde immediatamente Fagnani al quale do ordine di partire immediatamente con quanta caccia ha disponibile e di portarsi su Talavera per mitragliare le batterie che si trovano sulla collina, immediatamente al di là del Tago, e la truppa che comunque scorgesse fra il ponte di Talavera e la collina.

Intanto il cannoneggiamento continua e con grande apprensione vedo le esplosioni tutt'intorno, vicinissime agli apparecchi che, in proiezione, mi sembrano siano colpiti. Mando quei pochi che sono rimasti con me dietro la finca, nei vari ricoveri a far sapere che non si tratta di attacco aereo e qualche pilota e qualche motorista escono dai rifugi e si precipitano agli apparecchi.

Agguanto Colacicchi che, avuto sentore di quanto stava succedendo, arriva dalla città con la macchina, e con un motorista lo mando al più vicino Romeo. Poco dopo l'apparecchio è in moto. Un altro Romeo con un pilota spagnolo riesce a mettersi in moto.

Se non riusciamo a far tacere le batterie, i nostri apparecchi verranno tutti distrutti.

Chiamo al telefono il campo di Naval Moral e solo dopo dieci penosi e lunghissimi minuti riesco ad avere la comunicazione ed a parlare col comandante degli Junkers al quale ordino di venire a bombardare le batterie sulla collina di Talavera.

Mentre i due Romeo muovono per portarsi in linea per il decollo, spuntano sul cielo di Talavera due pattuglie di CR. 32: una piomba sulle truppe rosse che già marciavano verso il ponte, e l'altra si abbassa a mitragliare le batterie.

Le salve rallentano il ritmo e i due Ro. 37 riescono a decollare. Intanto la caccia comincia il carosello sulle batterie e sulle truppe rosse.

Oramai il momento più critico è superato e, fatto uscire il personale, in breve tutti gli apparecchi del campo sono in moto. La caccia ha appena finito di mitragliare che appaiono sul cielo gli Junkers di Naval Moral. Gli apparecchi sono carichi di bombe da 250 che avrebbero dovuto essere lanciate su Madrid. Il bombardamento è precisissimo sulle batterie e si vedono distintamente le enormi colonne di terriccio salire in alto e le esplosioni scuotono il terreno fino a noi.

Uno dietro l'altro tutti gli apparecchi decollano dal campo e si portano sul nemico scaricando bombe e mitragliando da bassissima quota.

Abbiamo certo un Santo che ci protegge! Nessun apparecchio è stato colpito dopo ben 40 minuti di fuoco, ed abbiamo un solo ferito leggero di scheggia ad una mano.

Stabilisco un turno continuativo, a tutti gli apparecchi per perseguire la colonna nemica durante tutta la giornata, e mi reco subito in città per conferire col Comando locale. Alla *Comandantia* il Ten. Colonnello Comandante del presidio mi dice, con mia somma sorpresa, che era stato informato di un probabile attacco nemico e che aveva provveduto, durante la notte, a rinforzare la guardia dando però ordine che alle 09 fossero ritirati i rinforzi e lasciate soltanto le sentinelle. Faccio le mie rimostranze perchè non ero stato avvertito della minaccia che sarebbe stata facilmente controllabile col volo di un solo apparecchio alle prime luci dell'alba, ma mi viene risposto che già altre volte le informazioni avevano segnalato un probabile attacco e poi non era mai successo nulla.

Talavera è talmente piena di spie che non è possibile tenere nulla segreto. Metà delle famiglie di Talavera stanno dall'altra parte del Tago e molte persone la sera rientrano in città. Il nemico certo ha saputo con precisione del ritiro dei rinforzi e per tale ora ha ordinato l'attacco. Fortunatamente per noi che hanno voluto attenersi all'ortodossia della tattica terrestre facendo precedere l'attacco delle fanterie da un tiro di artiglierie che, anzichè vietare l'intervento dell'aviazione, ci ha dato l'allarme ed abbiamo potuto ristabilire la situazione.

Se alle prime luci dell'alba i miliziani avessero di sorpresa attaccato il ponte, sarebbero facilmente passati e ci avrebbero potuto comodamente massacrare nei letti e quindi occupare i campi d'aviazione e tagliare la ferrovia e la strada che sono le uniche due vie di comunicazione e di rifornimento dell'esercito d'Africa impegnato nell'assedio di Madrid.

In città già si era sparso il panico e parte della popolazione si era rifugiata nei ricoveri, mentre tutte le macchine venivano prese d'assalto da militari e civili che tentavano di fuggire.

Quando i primi apparecchi da caccia sono arrivati su Talavera, i miliziani, scendendo dalla collina, erano già arrivati a qualche centinaio di metri dal ponte che era difeso soltanto da alcune guardie. Sotto il serrato mitragliamento degli aerei gli attaccanti hanno immediatamente ripiegato in disordine.

Al nostro passaggio la popolazione ci ha manifestato molto chiaramente la sua gratitudine per il tempestivo intervento.

Durante tutta la giornata è continuato il mitragliamento ed il bombardamento della colonna nemica. Erano circa 2.000 uomini con tre batterie, autoblindate e carri armati. Se la loro azione fosse riuscita sarebbe stato per noi un disastro incalcolabile. Il nemico ha tentato di portarsi via i cannoni ma, incalzato dagli aerei, li ha abbandonati alla prima curva che dalla collina sbocca sulla strada che conduce verso San Bartelemy. Lungo tutta la strada sono abbandonati autoveicoli e materiale sparsi un po' ovunque: cassette, armi, coperte in grande quantità. I miliziani, sbandati, abbandonano la strada e fuggono per i campi.

Dò ordine alla caccia ed agli Junkers di desistere dall'azione mentre gli S. 81 ed i Romeo continuano la spola fra il campo di Talavera e la zona di San Bartelemy bombardando e mitragliando i resti della colonna in ritirata. Fino al tramonto non abbiamo dato più tregua ai rossi e la colonna è stata totalmente distrutta. I miliziani sono oramai sbandati e non reagiscono più, e

quando ci si abbassa, anche con gli S. 81 a mitragliarli, continuano rassegnati a camminare senza nemmeno più ripararsi o comunque reagire col fucile.

Non appena atterrato l'ultimo apparecchio, quando già era buio, mi sono recato al quartiere del Gen. Mola per metterlo al corrente della situazione e chiedergli di inviare un reparto al di là del Tago per recuperare il materiale abbandonato dai rossi.

Ho l'impressione che il Gen. Mola non sia stato bene informato dell'entità della colonna nemica e del grave pericolo corso dalla città di Talavera. Al Comando sono propensi a credere che io sia caduto in un tranello teso dai rossi per evitare il bombardamento di Madrid.

E pensare che la colonna nemica è stata respinta unicamente dall'azione degli aerei, mentre nemmeno un colpo di fucile è stato sparato dalle truppe che, in verità, non sono neanche state chiamate ad intervenire.

La sera è arrivato a Talavera il Gen. Roatta il quale, reso edotto dal suo Capo di Stato Maggiore di quanto era successo, ha immediatamente compreso la critica situazione che era stata risolta da noi e, con mia grande soddisfazione, è stato prodigo di elogi per il nostro operato.

A pranzo tutto il personale, entusiasmato dalla movimentata giornata dopo tediosi giorni di inattività, commenta allegramente i vari episodi divertendosi a porre in ridicolo le scenette successe durante il tiro delle artiglierie.

Certo l'abbiamo scampata bella e non so cosa sarebbe successo se non avessimo superato il primo periodo di disorientamento che la sorpresa aveva provocato in tutti.

Io l'impressione del pericolo passato l'ho avuta soltanto questa sera, quando Baduel mi ha detto che dietro il muro della finca contro il quale mi paravo dai colpi, vi era una catasta di ben 200 bombe da 100 Kg.

MERCOLEDÌ 25 NOVEMBRE 1936 XV

Il mattino una formazione di S. 81, di Junkers e Romeo parte per bombardare i soliti sobborghi di Madrid, però nubi basse non permettono l'esecuzione dell'azione e nel ritorno vengono bombardati i paesi sulla destra del Tago, ove si vedono movimenti di truppe.

L'azione su Madrid viene effettuata nel pomeriggio dalla stessa formazione mista del mattino, scortata da 16 C.R. 32. Numerosi caccia nemici tentano di attaccare i bombardieri ma l'intervento tempestivo dei C.R. 32 li pongono rapidamente in fuga. Mentre si stava effettuando questa azione, 6 Martin Bomber bombardano il primo campo di Talavera. Per fortuna sul campo erano rimasti solo alcuni apparecchi. Il tiro è riuscito centratissimo: due Romeo che erano inefficienti sono rimasti fortemente danneggiati ed un S. 81, proprio l'apparecchio N. 9 che io adopero usualmente, portato nella mattinata da Baldi su questo campo per timore che venisse ripetuto un attacco sul campo della caccia, è stato investito dai blocchi di fango sollevati dalle esplosioni ed è ridotto in uno stato pietoso. Baldi, quando lo vede a distanza, rimane allibito, ma poi controllando i danni, vediamo che in fondo non ha subito avarie gravi ma unicamente larghi squarci nelle intelaiature.

Il campo si è ridotto in malo modo con enormi buche un po' dappertutto. Al rientro della formazione dal bombardamento di Madrid, con tutto il personale presente delimitiamo un corridoio entro il quale tutti gli apparecchi riescono ad atterrare senza inconvenienti. Se il nemico arrivava

dieci minuti prima, avrebbe trovato tutti gli apparecchi sul campo e sarebbe stato per noi un vero disastro.

La sera chiedo nuovamente l'invio di truppe al di là del Tago per recuperare il materiale che ancora si trova abbandonato lungo la strada di San Bartelemy. Chiedo inoltre che venga occupata la collina sulla quale erano state piazzate le batterie dei rossi, ma le mie due richieste non vengono accolte.

DA GIOVEDÌ 26 A LUNEDÌ 30 NOVEMBRE 1936 XV

I continui attacchi da parte dei bombardieri rossi mi preoccupano molto perchè non ho modo assolutamente di difendermi non avendo non solo artiglieria antiaerea, ma nemmeno mitragliatrici, e non posso ottenere l'immediato intervento della caccia perchè non c'è nessuna rete di avvistamento che mi dia in tempo l'allarme, e poi, con i campi impantanati, anche le partenze su allarme, dovendo essere effettuate con un apparecchio per volta, impiegano troppo tempo.

Ho assoluto bisogno di altri campi ove decentrare gli apparecchi che soltanto nella convinzione della caduta di Madrid, erano stati portati così vicini alle linee.

Approfitando di una schiarita di tempo parto per Salamanca ove al Gran Quartiere Generale metto al corrente il Generale Franco della nuova situazione creatasi e gli chiedo che dia ordine di occupare la collina al di là del lago, di fronte a Talavera. Il Gen. Franco, come sempre, si rende conto perfettamente della situazione, mi assicura che farà occupare la collina e mi dà carta bianca per scegliermi i campi dove ritengo più opportuno.

Ritornato a Talavera faccio partire 6 Romeo per Caceres ove rimarranno temporaneamente arretrati. Intanto cerchiamo in tutta la zona di trovare il posto adatto ove approntare un campo che ci consenta di agire contro Madrid e sia al sicuro dagli attacchi nemici.

I campi di Talavera distano circa 100 km. in linea d'aria da Madrid ma sono a ridosso del lago il quale non è altro che un segno di separazione fra la zona nazionale e quella rossa. Per quanto non esista alcuno schieramento e per moltissimi chilometri verso est non vi siano né armati né apprestamenti militari nemici, indubbiamente vi sono posti di osservazione e gli attacchi da terra possono essere sferrati di sorpresa, di giorno o di notte, e le formazioni aeree possono bombardarci comodamente, stando in territorio nazionale solo per pochi minuti.

Come campi più arretrati ci sono quelli di Caceres, Salamanca ed Avila. Il campo di Caceres, di fondo pessimo, è esposto alle offese terrestri come quelli di Talavera; quello di Salamanca è ad ovest dell'altissima Sierra de Gredos difficilissima da superare perchè quasi sempre chiusa da nuvole o nebbie, ed anche Avila è incassata in una vallata quasi sempre coperta. Bisogna quindi trovare il modo di sistemare i reparti al di qua della Sierra di Gredos.

Nei pressi di Velada abbiamo trovato una zona ove si possono approntare varie piste in direzioni diverse. Il fondo del terreno è buono e la vegetazione, sparsa irregolarmente, può servire per occultare gli apparecchi. Mi faccio dare numerosi operai dai paesi vicini ed inizio senz'altro ad approntare le piste.

Fra Talavera e Velada vi sono due piccole colline che servono ottimamente per mettervi dei posti di osservazione e, se ne potrò avere, delle artiglierie contraeree. Non ho necessità di trasportare gli alloggi del personale perchè da Talavera questo campo dista solo una ventina di chilometri.

Per salvare gli apparecchi fermi nei campi impantanati ho istituito intanto un servizio continuato di C.R. 32 in volo. E' un impiego assai gravoso ma è l'unico sistema per tenere lontani i bombardieri rossi che in questi giorni non ci danno tregua.

L'unica striscia che ancora consente i decolli è il vecchio campo di Talavera sul quale ho lasciato alcuni S. 81 ed i C.R. 32 che fanno servizio di sorveglianza.

Poiché su Madrid permangono in continuità dai 20 ai 30 caccia nemici in volo, di giorno non è più possibile effettuare azioni se non con forti scorte di caccia. Per economia di mezzi è meglio eseguire i bombardamenti di notte. Coi pochi apparecchi che ho, l'effetto materiale è lo stesso e l'effetto morale è certo superiore. Così appronto alla meglio il campo di Talavera per i voli notturni, con una sistemazione assai rudimentale.

Siamo riusciti a trovare a Talavera 47 lanterne a candela. Contro la jattura ne abbiamo eliminata una perchè i napoletani hanno subito detto che 47 significa *morto che parla*. Così, in una striscia larga circa 150 metri abbiamo messo per ogni lato una fila di 23 lanterne a candela e da ogni estremità del campo, 50 metri prima del limite, una fiammata di erbe secche serve a dare ai piloti il punto di riferimento per entrare in campo.

Ogni notte, sistematicamente, viene eseguito il bombardamento continuato della solita zona di Madrid. Anche di giorno sono state eseguite varie azioni in questo periodo su Polan, Navahermosa e un po' su tutti i sobborghi di Madrid.

Un battaglione di 500 uomini finalmente si è deciso ad occupare la famosa collina di Talavera: naturalmente quando sono arrivati, i cannoni ed il materiale che era stato abbandonato dai rossi non c'era più.

MARTEDI' 1 DICEMBRE 1936 XV

Gli S. 81 si trasferiscono nel campo di Velada. Le varie piste sono delimitate da bandierine e gli apparecchi vengono portati sotto gli ulivi a distanza l'uno dall'altro di un chilometro o due in modo che in questa vasta piana è impossibile assolutamente poterli avvistare.

Per i rifornimenti ed il personale di guardia vi sono due case coloniche totalmente nascoste a ridosso della collina. Gli apparecchi la sera si trasferiscono sul campo di Talavera per le azioni notturne.

Questa notte abbiamo tenuto in continuità Madrid sotto il bombardamento: ogni 15 minuti partiva regolarmente un apparecchio il quale, eseguita la missione, ritornava a rifornirsi di bombe per ripetere l'azione.

Durante questo turno di partenze e di arrivi, che io stesso regolavo col faro mobile di un'auto privata che abbiamo a nostra disposizione, sentiamo girare sul campo un apparecchio in quota.

Dato che l'ordine era, per gli apparecchi che tornavano, di non superare la quota di 1000 metri, pensiamo si tratti di un apparecchio nemico e ci precipitiamo a spegnere tutte le 46 candele e le due fiammate ai limiti del campo. L'apparecchio però continua a girare su Talavera senza fare segnali e senza lanciare bombe.

Per timore che sia uno dei nostri, faccio di nuovo accendere tutte le candele e ripeto i segnali col faro dell'automobile. L'apparecchio non accenna a scendere, anzi poco dopo, spostatosi verso il

lago, sentiamo distintamente esplodere delle bombe. Penso che tenti di bombardare il ponte di Talavera e quindi dò nuovamente ordine di spegnere tutte le luci.

L'apparecchio continua sempre a girare fra il campo e Talavera. Davvero non riusciamo a capire cosa possa essere. Poiché cominciano a rientrare anche gli altri aeroplani che sono di turno, debbo per forza riaccendere i lumi. Siamo stati col cuore in apprensione per timore che il presunto nemico effettuasse il bombardamento durante l'atterraggio degli apparecchi.

Dalla tabella oraria risultava in grande ritardo l'apparecchio di Muti e non si riusciva a capire cosa potesse essergli successo perchè era stato visto, dall'apparecchio che rientrava prima di lui, eseguire il bombardamento di Madrid e riprendere la rotta di ritorno. Mentre interrogavo gli equipaggi degli apparecchi rientrati, un apparecchio atterra senza i fari, magnificamente, e si reca regolarmente al suo posto.

Se Dio vuole era l'apparecchio di Muti il quale mi racconta che da oltre mezz'ora girava in quota sul campo. Aveva visto lo spegnimento e la riaccensione dei nostri moccoli e capiva come potessimo essere incerti sul da farsi. Era assolutamente impossibilitato ad atterrare poiché una bomba, sganciata durante il bombardamento, gli era rimasta impigliata nel cestello e non c'era stato verso di poterla disincagliare. Rimanendo con l'ogiva fuori della fusoliera si era sfilata la sicura e non era nemmeno da pensare ad un atterraggio in quelle condizioni.

Portatosi in quota aveva dato ordine all'equipaggio di cercare comunque di liberarsi della bomba, e non potendo fare altrimenti aveva ordinato di sganciare tutto il cestello. Per questa operazione era occorso molto tempo. Prima di dare l'ordine di mollare bomba e cestello si era portato al di là del lago in modo che lo scoppio avvenisse in territorio rosso. Tutto l'equipaggio, rimasto per tanto tempo in quota coi portelloni aperti, era assiderato dal freddo. Muti mi racconta tutto scherzosamente. Come è sua abitudine, lui gira sempre in barzelletta le situazioni più drammatiche e più rischiose che compie.

Ieri sera, durante l'ultima crociera, un CR32 pilotato da Chianese mentre rientrava è stato colpito da terra. L'apparecchio si è incendiato ed il pilota, lanciatisi col paracadute, ha toccato terra incolume ad un chilometro circa da San Bartelemy de las Abiertas, paese sulla riva destra del lago. Il sezionario (Gian Lino Baschirotto) ha visto Chianese correre verso un oliveto, poi lo ha perso di vista. Ho mandato subito due Romeo in ricognizione ma più nulla è stato visto.

I rossi crederanno che la bomba di questa notte sia una conseguenza della cattura di Chianese.

MERCOLEDI' 2 DICEMBRE 1936 XV

I Romeo assieme ad una formazione di Junkers effettuano il bombardamento di Pozzuolo de Aravaca.

La caccia, con una formazione di 16 CR32, esegue la scorta ad una grossa formazione di Junkers in una azione di bombardamento su Madrid. La caccia nemica ha tentato di respingere i nostri bombardieri, ma dopo un breve combattimento coi CR32 ha abbandonato l'attacco. Nello scontro non si sono avute perdite né per noi, né per loro.

Continuiamo inutilmente ad eseguire ricognizioni nella zona ove è stato abbattuto ieri Chianese.

Purtroppo durante queste ricognizioni, un Romeo, nei pressi di La Puebla Nueva, viene colpito da terra e precipita. L'osservatore Di Marzio si lancia col paracadute, ma data la bassa quota va a

schacciarsi al suolo. Il pilota Matis, invece, tenta di atterrare ma sfascia totalmente l'apparecchio entro un *barranco* e si ferisce gravemente alla faccia. Una pattuglia di falangisti partita immediatamente da Talavera, passa il lago e riesce a riportare Matis ed il cadavere di Di Marzio.

Verso le 13, proprio mentre ci rallegravamo, sul campo di Velada, del come avevamo sistemato gli apparecchi che assolutamente non potevano essere avvistati dall'alto, una formazione di 18 sesquiplani nemici arrivando bassissimi da dietro la collina hanno direttamente puntato sui nostri apparecchi a terra, che indubbiamente non potevano aver visto prima, data la loro bassa quota, e mitragliando e spezzonando ne hanno seriamente danneggiati tre.

L'azione nemica è stata eseguita di sorpresa e con troppa precisione per non attribuirle a precise indicazioni di spionaggio. Le esplosioni delle piccole bombe non hanno causato danni rilevanti, ma il mitragliamento ha colpito parti vitali dei nostri apparecchi.

Un apparecchio della formazione nemica, troppo basso, è stato colpito o dalle schegge delle sue stesse bombe o dalle poche fucilate sparate da alcuni falangisti che erano di guardia sul campo. Avendo un principio d'incendio a bordo ha tentato di atterrare, ma cappottava a poche centinaia di metri dal nostro campo. I due aviatori si sono dati alla fuga raggiungendo le colline, ed è cominciata allora una caccia all'uomo che si è conclusa tragicamente. I due rossi, oramai circondati dai falangisti e da alcuni miei uomini, anzichè arrendersi si sono sparati con le proprie rivoltelle. L'osservatore è morto subito, mentre il pilota, un tenente russo, gravemente ferito alla spalla, è stato portato all'ospedale di Talavera.

In aria incrociava, durante questo attacco, una sezione di 2 C.R. 32 condotta da Cenni. Mentre i sesquiplani eseguivano l'attacco a volo radente, si sono presentati su Talavera 3 Martin Bomber. Cenni si è diretto contro di essi mettendoli in fuga, poi, richiamato dalle esplosioni sul campo degli S. 81, si è gettato sulla formazione dei sesquiplani abbattendone tre, uno di seguito all'altro, inseguendoli nell'interno del territorio rosso e desistendo soltanto quando aveva esaurito le munizioni. Il suo sezionario, invece, non essendosi accorto di nulla ha inutilmente continuato ad inseguire i Martin Bomber. Peccato! perchè in due avrebbero fatto pagare assai più cara ai rossi questa incursione.

Convinto che una spia era certamente passata al nemico per indicare la posizione precisa degli S. 81, richiedo a Velada dove avevano reclutato gli operai per i lavori del campo, e con mia enorme meraviglia mi viene dette che fra di essi vi erano 10 individui che dall'inizio del movimento erano chiusi in carcere e che erano stati liberati unicamente per adibirli ai lavori. Ieri sera nessuno di questi dieci operai era rientrato in Velada e quindi, logicamente, avevano con tutta tranquillità passato il lago, assolutamente incustodito nel tratto da Talavera al Puente de l'Arzobispo.

Dall'apparecchio caduto vicino al campo e bruciato quasi totalmente, vediamo che si tratta di un tipo molto antiquato, una specie del nostro Ro. 1, armato però di 5 mitragliatrici piazzate per il mitragliamento a terra: non sapendo di che tipo sono, li battezziamo *Pappagalli* e questo rimane il loro nome ufficiale.

Dei nostri tre apparecchi danneggiati, uno è da dichiararsi completamente fuori uso per le gravi lesioni riportate; gli altri due potranno invece essere riparati e verranno perciò, dopo un'arrangiatura locale, portati a Siviglia.

Intanto il vecchio e glorioso gruppo di S. 81, viene ridotto ai minimi termini.

La sera, insieme a Muti ed al figlio di Ragusin, che è motorista nell'aviazione spagnola e che parla ottimamente il russo, mi reco all'ospedale per interrogare il pilota catturato. La ferita non è risultata grave come sembrava in primo tempo, e può parlare. E' un bel giovane con la faccia molto intelligente. Gli dico che ho in mano la sua condanna di morte e che può ottenere la grazia soltanto se mi dichiara tutta la verità. Dapprima smentisce di essere tenente dell'Armata Sovietica spacciandosi per jugoslavo, poi confessa che è russo ed effettivo nell'aviazione sovietica. Dice di essere stato arruolato in Russia per partecipare ad una manifestazione olimpica a Barcellona e trasportato in piroscalo da Odessa fino a Cartagena. Solo al giungere in Spagna aveva capito che doveva combattere per i rossi spagnoli. Non c'è stato verso di ottenere alcuna notizia circa le forze russe inviate in Spagna né di fargli dire da quale aeroporto era partito. Visto che non cedeva, la continuazione del suo interrogatorio viene rimandata all'indomani.

La sera a pranzo abbiamo festeggiato la triplice vittoria di Cenni.

Da Siviglia mi comunicano che due C.R. 32, partiti all'alba da Cordova in crociera su Guadix, avevano trovato su quel campo un Curtiss ed un Breguet e li avevano incendiati mitragliandoli al suolo.

DA GIOVEDÌ 3 A MERCOLEDÌ 9 DICEMBRE 1936 XV

Coi pochi S. 81 rimasti efficienti continuiamo metodicamente i bombardamenti notturni di Madrid. Nelle prime notti la città era illuminata e le luci si spegnevano solo appena dato l'allarme, ma poi, visto che i bombardamenti si ripetevano, l'illuminazione era stata completamente tolta. Madrid, però, era magnificamente individuabile e visibilissima. Spesso, durante il bombardamento, i tram continuavano a camminare e si vedevano distintamente, dall'alto, le scintille sui fili della presa di corrente.

La colonna di falangisti che era al di là del lago per ricercare Chianese, dopo un bombardamento intimidatorio eseguito dai Romeo su San Bartelemy, ha occupato il paese. Da alcuni miliziani catturati abbiamo appreso che Chianese fu fatto prigioniero dai rossi e portato immediatamente a Barcellona.

Venerdì, 12 *Pappagalli* hanno tentato di attaccare il nostro campo della caecia di Torrijos, ma sono stati prontamente affrontati dai nostri C.R. 32 che ne hanno abbattuti due: uno in territorio nazionale ed uno in territorio nemico.

Anche il campo di Siviglia è stato attaccato da 3 Martin Bomber, i quali hanno eseguito un ottimo bombardamento centrando il campo ma, per fortuna, senza alcuna conseguenza.

Sabato 9 C.R. 32, durante la scorta ad una formazione di Romeo che bombardava Madrid, impegnava combattimento con 9 apparecchi Rata e ne abbatteva due. In questo combattimento il Ten. Larsimon, ferito ad un polpaccio, ha dovute atterrare fuori campo entro le nostre linee; dopo le prime cure è stato trasportato all'ospedale di Talavera.

In questi giorni, i bombardieri rossi hanno acquistato una grande baldanza e bombardano territori nazionali un po' dappertutto: a Salamanca, Burgos, Siviglia, Granada, Cordova e abbondantemente a Talavera. Da tutte le parti è un continuo allarme e lungo la linea del lago, sul fronte di Madrid, i *Pappagalli* sono diventati un incubo.

Dopo l'assalto della colonna rossa contro Talavera, ogni tanto vengono dati allarmi di colonne nemiche infiltratesi in territorio nostro.

Batterie antiaeree non ce ne sono disponibili, e la nostra caccia non può essere dovunque. Dobbiamo perciò subire questa offensiva aerea che, per fortuna, non arreca gravi danni. Gli uomini hanno ordine di ricoverarsi immediatamente nei rifugi ad ogni allarme.

I bombardamenti aerei non sono affatto piacevoli e scuotono molto il morale di chi li subisce. Meno male che l'aviazione rossa non esegue azioni notturne, così possiamo, almeno la notte, riposare un poco in pace.

Domenica, durante una crociera sulle linee nemiche, una nostra formazione di C.R. 32 impegna un violento combattimento con una numerosa formazione di Curtiss: due apparecchi rossi cadono in fiamme ed un C.R. 32 riesce a rientrare nelle nostre linee ed atterra fuori campo. Il pilota è Ferrari il quale è stato colpito alla spalla sinistra da una pallottola esplosiva. L'apparecchio, molto sforacchiato, non ha subito alcuna avaria nell'atterraggio e Ferrari è riuscito a raggiungere Torrijos da dove è stato trasportato all'ospedale di Talavera. La sua ferita è piuttosto grave e lo ha quasi dissanguato.

E' stato ormai ultimato un nuovo campo per la caccia vicino a Torrijos e gli apparecchi vi si sono sistemati. A pochi metri dal campo vi è una grande casa entro la quale i piloti e tutto il personale si sono installati ottimamente. Ce n'era assoluto bisogno perchè a Torrijos i cacciatori stavano assai male e nelle case dove si erano arrangiati non riuscivano a ripararsi nemmeno dal freddo dato che le finestre erano tutte mancanti di vetri.

Anche lunedì i *Pappagalli* hanno tentato di attaccare il campo della caccia di Torrijos, ma i due nostri cacciatori che erano in volo di vigilanza li hanno messi in fuga abbattendone due. Altri 6 *Pappagalli* hanno tentato di bombardare la ferrovia nei pressi di Talavera ed un C.R. 32, in servizio di vigilanza, è riuscito ad abbatte uno.

Il campo di Siviglia è stato un'altra volta bombardato da 3 Martin Bomber. La caccia su allarme, partita tempestivamente, è riuscita a raggiungere gli apparecchi nemici abbattendone uno e danneggiandone un altro che però è riuscito a fuggire lasciando una densa scia di fumo.

All'ospedale di Talavera si trova sempre il tenente russo fatto prigioniero sul campo di Velada. Per poter gli cavare qualche notizia gli ho detto che conoscevo la dislocazione di vari loro reparti nella zona rossa che avrei fatto pubblicare sui giornali nazionali dicendo che era stato lui a comunicarmene la posizione, in modo che la *Ghepeu* avrebbe saputo chi mi aveva dato notizie utili. Al solo nominargli la *Ghepeu* il russo si è alzato a sedere sul letto e, tutto spaventato e piangente, mi ha detto che una tale azione avrebbe avuto per conseguenza rappresaglie verso la sua famiglia che si trovava in Russia.

Si è mostrato subito disposto a dirmi tutto quanto sapeva purché io non avessi pubblicato nulla. Ben poche notizie interessanti mi ha dato perchè in effetti non sapeva granché. Mi ha detto che in Russia vi sono una infinità di campi e gli apparecchi sono numerosissimi; che i piloti delle varie specialità e reparti non si conoscono tra loro e non hanno affatto cognizioni extra al loro ristretto ambiente di reparto. Anche della consistenza delle forze russe in Spagna, non mi ha dato notizie preziose. Mi ha detto che la nostra azione di bombardamento su Los Ailcazares fu efficacissima perchè vennero distrutti molti cassoni contenenti parti di apparecchi che erano arrivati recentemente dalla Russia. Non credo che effettivamente possa sapere altre cose, perciò ho dato ordine di desistere da ulteriori interrogatori e di consegnarlo alle autorità nazionali. In fondo questo povero ragazzo mi fa compassione. Consapevole o no di cosa veniva a fare in Spagna, è stato comandato dai suoi superiori ed egli compie il suo dovere di soldato. Ha 24 anni: è quindi cresciuto ed educato nel regime sovietico ed è logico quindi che sia convinto che il regime del suo Paese sia quello giusto.

Abbiamo trovato in questi giorni un'ottima posizione ove poter sistemare un campo per il bombardamento: una spianata di circa 1.000 per 40 metri che si trova proprio ai piedi della Sierra de Gredos. Ho fatto aggiustare tale campo costruendo delle piste per trasportare gli apparecchi dalla linea di volo in mezzo ad un uliveto abbastanza folto che contorna tutto il campo. Gli apparecchi verranno trasportati sul campo soltanto per il decollo e, non appena atterrati, ritorneranno al loro posto. Durante l'inattività di volo, faremo trasportare sul campo degli enormi cespugli appositamente messi su carretti. Al di là della strada nazionale proveniente da Talavera, vi è un'altra spianata sulla quale abbiamo fatto mettere tutti i segnali normali di un campo d'aviazione e vi abbiamo collocato, con giusto criterio, dei rottami di apparecchi. La ricognizione nemica se prenderà fotografie della località sarà indubbiamente portata nell'errore.

Attorno al nuovo campo abbiamo costruito ottimi ricoveri antiaerei e tutti gli impianti di comunicazioni. A pochi chilometri di distanza, nel paese di Arenas de San Pedro, abbiamo trovato ottimi alloggiamenti, sia per la truppa che per gli ufficiali. Per il Comando, ci è stata data una bellissima villa di proprietà di un tedesco.

Arenas de San Pedro è un ridente paesino incastrato sulle pendici della Sierra de Gredos, lungo la strada che conduce a Salamanca; gli abitanti ci hanno accolto con molta cordialità, e tutte le autorità locali si sono fatte in quattro per aiutarci nella sistemazione del campo e del personale. Se avremo nuovi reparti di bombardieri, questo posto potrà essere ottimamente sfruttato: basta tenere in volo una pattuglia di caccia durante le partenze e gli atterraggi e il posto è assolutamente garantito da qualsiasi sorpresa. In linea di volo dista 100 km. da Madrid, mentre dal Tago dista circa 40 km. e vi sono, fra il Tago e il campo, tre linee di colline.

GIOVEDÌ 10 DICEMBRE 1936 XV

I Romeo effettuano vari bombardamenti su posizioni nemiche a nord di Villaviciosa. La caccia, oltre alle scorte ai Romeo, esegue numerose crociere senza incontrare il nemico.

Durante l'ora di colazione una formazione nemica di Martin Bomber attacca il campo di Talavera. Forse per sfuggire ai nostri C.R. 32 di vigilanza, la formazione esegue il tiro girando per invertire la rotta, e le bombe cadono sull'abitato di Talavera. Fatalità vuole che tre bombe cadano proprio sulla casa ove sono alloggiati gli equipaggi degli S. 81; in quel momento gli ufficiali stavano mettendosi a tavola. La casa viene colpita, caso stranissimo, in tre spigoli. Al mio personale nessun danno, eccetto la rinuncia ad un'ottima pastasciutta appena approntata. L'unica vittima di questa incursione è stata una bambina di 14 anni che si trovava per la strada.

Era appena cessato l'allarme di questa azione, quando una nuova formazione di Martin Bomber appare sul cielo di Talavera e bombarda con ottima precisione la stazione ferroviaria. Vengono colpiti alcuni magazzini e dei vagoni che erano in sosta: i danni materiali, per fortuna, sono pochissimi perché i vagoni erano vuoti e nei magazzini non c'era niente. Alcune bombe cadute in un orto vicino, hanno ucciso un asino ed un povero vecchio che ivi lavorava.

Appena finite le esplosioni, si precipita da me il giornalista Sandri tutto impolverato, il quale chiosamente, come è sua abitudine, mi racconta che mentre si trovava vicino alla stazione per recarsi a vedere gli effetti del primo bombardamento, è stato sorpreso dal secondo attacco e ha dovuto ripararsi in un fosso entro il quale è stato investito dalle macerie provocate dalle esplosioni. Ci facciamo molte risate sulla fuffa passata e sul suo bel vestito ridotto in pietose condizioni.

Il Comando rosso, esasperato forse di non riuscire a trovare i nuovi campi della caccia sistemati a Torrijos, si sfoga contro Talavera ove indubbiamente sa che si trova il Comando dell'Aviazione

Legionara. Talavera è talmente piena di spie che i rossi, credo, siano informati minutamente di tutto ciò che facciamo: ne sono state arrestate e liquidate varie, ma non si riesce assolutamente a stroncare la loro losca attività.

I *Pappagallos* fanno continue incursioni entro le nostre linee per vedere di scovare i nostri apparecchi da caccia. Ogni momento c'è un allarme e tutti stanno all'erta. Questo stato di cose ha portato nel pomeriggio, purtroppo, ad un grave incidente: un Romeo con due piloti spagnoli, tornando verso il tramonto da una ricognizione sul fronte, volava a bassa quota fra Talavera ed Escalona per cercare un campo adatto ove sistemare gli apparecchi da ricognizione e toglierli dai campi di Talavera troppo bersagliati. Da Escalona, una pattuglia di caccia tedeschi partiti su allarme, scambia il Romeo per un *Pappagallos*, lo attacca e lo abbatte. L'apparecchio si è incendiato e i due piloti sono morti.

DA VENERDI' 11 A VENERDI' 18 DICEMBRE 1936 XV

I continui attacchi su Talavera mi inducono a trasferire d'urgenza tutto il personale ad Arenas de San Pedro ove gli alloggiamenti già sono pronti.

Alcuni specializzati, fra i quali degli operai della S.I.A.I., provvedono a riparare gli apparecchi sul campo di Velada: è un lavoro difficile per i continui allarmi. Si riesce alla meglio a rimetterne in efficienza alcuni che vengono subito trasportati in volo a Siviglia, ove saranno revisionati totalmente.

Il personale ad Arenas de San Pedro lavora per approntare al più presto il campo, in modo che quando gli apparecchi saranno rimessi in ordine vi si possano trasferire subito.

Lavorando anche la notte, sul campo di Velada, le riparazioni sono ultimate. Con uno di questi aeroplani, che aveva avuto una quantità di crociere e puntoni della fusoliera spezzati dalle raffiche di mitragliatrici e che sono riuscito a far ritornare efficiente alla meglio, con rinforzi in legno e fasciature, mi reco a Siviglia per organizzare il lavoro e la revisione degli S. 81.

E' strano che in tutto questo periodo, mentre l'attività del bombardamento rosso si fa sempre più attiva, le formazioni da caccia sfuggono a qualsiasi attacco e non si fanno assolutamente vedere al di qua delle linee. Temo che la caccia rossa si stia riorganizzando e che faccia la sua riapparizione in grandi forze.

Bisogna assolutamente inquadrare le nostre forze ed organizzare un sistema di impiego e di condotta che mi consenta di mantenere la supremazia sull'aviazione rossa, più numerosa della nostra e che accenna ad un impiego razionale e ben condotto.

Il Comando Generale comprende queste necessità derivanti dal cambiamento della situazione, ma ben difficile è convincere i comandi di truppe della impossibilità di servirsi dell'aviazione per ogni loro anche minima operazione. Ad ogni modo, io organizzo i miei reparti per far fronte ad ogni evenienza.

Il personale continua a rendere al mille per mille, facendo quanto è umanamente possibile fare. Tutti indistintamente ed in specie gli specializzati, che lavorano giorno e notte indefessamente per mantenere efficienti tutti gli apparecchi, danno prova di un senso del dovere ammirevole.

Per ora il personale del bombardamento si trova ridotto alla quasi immobilità, essendo rimasti efficienti solamente quattro S. 81. Ma questo personale, che fin dall'agosto ha tanto lavorato, ha pur diritto ad un po' di riposo.

La ricognizione continua il suo lavoro non appariscente ma efficace di bombardamento leggero e di cooperazione con le colonne. La caccia è sempre sulla breccia e non ha un attimo di sosta. E' veramente sbalorditivo e commovente lo spirito, l'entusiasmo e l'abilità di questi piloti da caccia. E' personale dal quale si può ottenere tutto quello che si vuole. Tutti in massa sono meritevoli di tutti gli elogi e di tutte le ricompense.

Il maltempo mi consente un poco di sosta che utilizzo nel riorganizzare i reparti. Oltre i feriti, vi sono vari ammalati per cui il servizio è più gravoso. Ma nessuno accenna a stanchezza ed anzi devo ordinare d'autorità i turni di riposo inviando il personale per brevi periodi a Siviglia.

SABATO 19 DICEMBRE 1936 XV

I Ro. 37 di Talavera eseguono bombardamenti su Villanueva de la Canada e Majadahonda. La caccia, oltre a tutte le crociere di vigilanza, esegue numerose scorte a formazioni da bombardamento della Condor ed ai Romeo.

Stamane alle 11, mentre mi trovavo sul campo di Tablada assieme all'on. Arcidiacono, qui venuto per istituire i servizi dell'aviazione civile, il capitano Mosca, che già sta benissimo e freme per ritornare in linea al comando della sua squadriglia, mi chiede di riprendere i voli. Lo consiglio di aspettare ancora qualche giorno; ma lui insiste tanto che gli dò il permesso di eseguire un volo di breve durata con un C.R. che è lì davanti all'aviorimessa pronto al volo. Gli raccomando di fare un volo tranquillo e di riprendere per gradi l'attività; egli mi assicura che non avrebbe assolutamente fatto niente e, contento come una pasqua, sale sull'apparecchio e si porta in linea. Decolla regolarmente, poi, giunto al limite del campo, impenna l'apparecchio in una forte cabrata, quindi manovra per eseguire un imperiale. Ho avuto subito la sensazione ed il presentimento di un guaio, ed afferrando per le braccia Arcidiacono, gli manifesto palesemente il mio timore. Infatti l'apparecchio, persa velocità, precipita e a pochi metri dal suolo sente la richiamata del pilota, urta in terra col carrello e quindi si abbatte a pochi metri di distanza. Una enorme fiammata mi fa subito perdere ogni speranza per il povero Mosca. Ci precipitiamo verso il rogo, ma dobbiamo fermarci a una certa distanza stesi in terra perchè nell'incendio esplodono le cartucce ed i proiettili si sentono fischiare un po' in tutte le direzioni.

Sotto il ponte al limite del campo, ad una ventina di metri da dove è precipitato l'apparecchio, sono accatastate per lo meno 3000 bombe!

La sciagura ci ha crudelmente addolorati tutti. La perdita di un ufficiale come Mosca è assai grave: pilota di doti eccezionali, comandante di primissimo ordine; ritornando al volo dopo una forzata assenza, non ha potuto frenare il suo entusiasmo, si è sentito subito signore dell'aria e, sicuro di dominare a suo piacimento il suo apparecchio, lo ha lanciato contro il cielo.

Il destino crudele ha voluto stroncare la sua baldanza.

DOMENICA 20 DICEMBRE 1936 XV

Da Talavera i Ro. 37 e gli S. 81 eseguono 3 azioni di bombardamento su Majadahonda e Las Rozas. La caccia continua nelle sue crociere di vigilanza. Ho dato ordine che nelle crociere offensive lungo

la linea del fronte non vadano mai meno di tre pattuglie di 5 apparecchi ciascuna scaglionate in quota.

In tale formazione di 15 apparecchi, i C.R.32 hanno eseguito oggi tre crociere su Madrid. Durante la seconda crociera, una pattuglia nemica di 4 monopiani da caccia si portava in posizione d'attacco minacciando la seconda pattuglia di C.R. 32. La terza pattuglia, che stava in quota superiore, non vista dal nemico, attacca decisamente ed in breve combattimento abbatte 3 apparecchi rossi.

Stamane a Siviglia, alle ore 10, un S. 81 rimesso in efficienza, parte scortato da 3 C.R. 32 per trasferirsi a Talavera. Per funzionamento irregolare di un motore, l'S. 81 è costretto a riatterrare a Tablada. I 3 C.R. 32 lo seguono ed atterrano anche loro. Il capo pattuglia Ceccarelli nella manovra di atterraggio, proprio sul limite del campo, viene investito da un Breguet della scuola di pilotaggio di Siviglia e precipita. Ceccarelli riesce a buttarsi dall'apparecchio, ma data la bassa quota, il paracadute accenna appena ad aprirsi quando ormai, purtroppo, il pilota è già a terra. Il Breguet cade anch'esso a poca distanza. Raccolti gli infortunati, Ceccarelli viene trasportato già morto all'infermeria, mentre l'istruttore spagnolo e il suo allievo, pur essendo gravemente feriti, sono ancora vivi.

Già da settimane e settimane insistevo, inutilmente, perchè la scuola di pilotaggio fosse tolta dal campo di Tablada, troppo congestionato di apparecchi. Dopo la disgrazia di ieri, questa non ci voleva.

La morte del povero Ceccarelli ha suscitato un profondo cordoglio non solo fra noi, ma anche nell'ambiente di Siviglia nel quale Ceccarelli era assai conosciuto e ben voluto. Era molto amico del povero Mosca ed era rimasto assai rattristato dalla sciagura di ieri.

Oggi avrebbero dovuto aver luogo i funerali del povero Mosca, ma li rimando a domani per farli assieme a quelli del povero Ceccarelli.

DA LUNEDI' 21 A DOMENICA 27 DICEMBRE 1936 XV

I funerali dei caduti Mosca e Ceccarelli sono riusciti imponentissimi con largo concorso di pubblico. E' stata una cosa veramente commovente la partecipazione dei sivigliani alle onoranze di questi due nostri disgraziati compagni. Il povero Ceccarelli da molto tempo era a Siviglia e quindi era più conosciuto del povero Mosca. Sempre allegro, vivace, simpaticissimo era stato soprannominato, per il suo fare spavaldo, lo *Sbruffone* e tutti gli volevano bene. Il suo nome di legionario era Tenente Vaccarese ed in Siviglia lascia un affettuoso ricordo in tutti quelli che lo hanno conosciuto.

Vinta l'emozione e il senso quasi di sbalordimento per le due consecutive sciagure che ci hanno colpito, riprendiamo subito la nostra vita di lavoro, con lo stesso spirito e lo stesso entusiasmo di prima.

Presso l'aeroporto di Tablada è stata organizzata una squadra riparazioni la quale si arrangia alla meglio per provvedere al riassetto di tutti gli apparecchi e poter rimandare al più presto in linea gli S. 81 e mantenere la linea dei C.R. 32 il più numerosa possibile.

Dalla parte dei rossi sono giunti numerosi reparti sia di truppe che di aerei, in omaggio al tanto sbandierato non intervento delle Potenze democratiche. Indubbiamente anche le Potenze amiche di Franco provvederanno a bilanciare la situazione con eguali aiuti: sono infatti annunciati arrivi di battaglioni di Camicie Nere ed anche l'Aeronautica manderà adeguati quantitativi di aerei.

La guerra di Spagna, stabilizzatasi ormai sul fronte di Madrid, volge ad una nuova fase, e da lotta fra rossi e nazionali spagnoli si sta avviando ad una guerra più vasta con inquadramento militare da ambo le parti. Alle formazioni irregolari di volontari, che hanno fin qui condotto una guerra alla garibaldina, si sostituiranno reparti regolari e la lotta entrerà nei binari di tutte le regole tecnico-militari.

Da Roma ho ricevuto un telegramma che mi comunica la mia promozione a Colonnello per l'attività svolta in questi primi mesi di guerra e l'avviso che giungerà a Siviglia il Colonnello Velardi, già prossimo alla promozione a Generale, per sostituirmi nel comando dell'Aviazione Legionaria che si costituirà con l'arrivo di reparti volontari.

Ho l'ordine di rimanere ancora in Spagna il tempo necessario per passare le consegne e per ambientare il nuovo Comandante.

Velardi è arrivato in aereo e sto mettendolo al corrente della situazione. In attesa che esca in Italia il bollettino con la sua promozione, assume senz'altro, come legionaro, il grado di Generale che giustamente gli spetta data l'entità dei reparti che dovrà comandare.

A Talavera i Ro. 37 effettuano in questi giorni numerose azioni di bombardamento leggero e la caccia continua a prodigarsi nei servizi di vigilanza e nelle crociere.

Martedì, una pattuglia di 6 C.R. 32 attacca sul fronte di Madrid una formazione rossa composta di un Potez scortato da 6 Rata, e rapidamente abbatte il Potez ed un caccia nemico.

Da Siviglia, approfittando dei momenti di tempo buono, gli apparecchi approntati partono per Talavera o Torrijos. Pochi C.R. 32 vengono trattenuti qui per il servizio di allarme a protezione di Siviglia ed anche di Cadice ove arrivano periodicamente personale e materiali.

L'Albergo Andalusia si va man mano riempiendo di gente. Si stanno costituendo i nuovi Comandi e ferve il lavoro di organizzazione.

DAL 28 DICEMBRE 1936 AL 4 MARZO 1937 XV

Stamane al campo di Tablada ho riunito tutto il personale e l'ho presentato al Col. Velardi che ha assunto qui il nome di Gen. Velani.

Cedo il comando, e da oggi, 28 dicembre 1936-XV, *l'Aviacion de el Tercio*, costituita da un gruppo di S. 81, un gruppo di Ro. 37, quattro squadriglie di C. R. 32, un gruppo spagnolo di Junkers e una squadriglia spagnola di Ro. 37, con le basi di Siviglia, Arenas de San Pedro, Caceres e i campi di Cordova, Granada, Naval Moral, tre campi di Talavera e due di Torrijos, cessa la sua attività e si costituisce *l'Aviazione Legionaria* composta di reparti di apparecchi italiani e di personale volontario italiano.

Dopo tanti giorni di fatiche, di rischi, di sacrifici, di abbattimenti e di entusiasmi, di amarezze e di grandissime soddisfazioni, è con profonda commozione che lascio questo comando, che di improvvisazione in improvvisazione, attraverso le più imprevedute peripezie, mi ha portato con i miei uomini da Elmas alle porte di Madrid. Ho ora quasi un senso di gelosia a cedere questi miei compagni che con me hanno superato tutte le vicissitudini di cinque mesi di guerra.

Mi conforta la certezza assoluta che, inquadrati nei nuovi reparti che si costituiranno, sapranno indubbiamente raggiungere tutte le mete.

E' unicamente merito loro se questa missione ha potuto assolvere i suoi compiti. Coi soli uomini degli equipaggi, senza materiale di ricambio, provvedendo al gravoso lavoro di munizionamento senza alcun aviere, improvvisando i campi, i servizi, i sistemi di volta in volta più adatti all'impiego, l'*Aviacion de el Tercio* ha combattuto per cinque mesi con lo spregiudicato spirito garibaldino, tradizionale al volontarismo italiano, svolgendo intensissima e brillantissima attività che si compendia in queste cifre: 210.808 kg. di esplosivi lanciati, 116 apparecchi, 2 dirigibili, 1 draken nemici abbattuti.

Ceduto il Comando sono rimasto qui per aiutare il Gen. Velardi nel gravoso lavoro di riorganizzazione dell'Aviazione Legionaria.

Fra Natale e Capodanno è arrivata una squadriglia di S. 81 condotta da Raffaelli e una seconda squadriglia è arrivata ai primi di gennaio. Tutti e due gli arrivi sono stati un poco movimentati causa le condizioni atmosferiche avverse, con nebbia fitta proprio sul campo di Tablada, ma gli equipaggi se la sono cavata molto brillantemente.

Una squadriglia è comandata da Simini e l'altra da Mancarelli. Raffaelli comanda il gruppo al quale vengono aggregati i resti del gruppo di S. 81 dell'*Aviacion de el Tercio*. Arrivano anche altre squadriglie da caccia con piloti come Francois, Lodi, Viola, che, inquadrati con la *Cucaracha*, costituiscono uno stormo comandato da Canaveri.

Tutto il personale conserva i distintivi del *Tercio*: quello di pilota, costituito dal trofeo del Tercio con le ali, e l'uniforme.

Quanti ottimi apparecchi, quanta bella gente! Li avessi avuti al principio della guerra! Ma allora la Russia e le democrazie non erano ancora così sfacciatamente intervenute con reparti organici e non poteva certo essere l'Italia la prima a beffeggiare l'Olimpico comitato di non intervento.

In questi mesi movimentati, presi nel vortice degli avvenimenti locali, quasi nessun contatto avevamo con la nostra Patria e ben poche notizie avevamo della nostra gente. Ora ci sembra sia venuto qui a Siviglia un lembo d'Italia. Sono arrivati vari battaglioni di Camicie Nere e all'albergo mi incontro con molti cari amici e vecchie conoscenze.

Altomare, Spotti, Salvetat, Tosi e quasi la metà del personale della prima spedizione già sono rimpatriati. Allio è ad Arenas de San Pedro, il bravo Erasi è passato al Comando Generale a Salamanca. Muti è andato in Italia per qualche giorno, al ritorno ha ripreso la sua attività col *gruppo Raffaelli*. Il lavoro per sistemare il materiale e alloggiare il personale a Siviglia, congestionata di truppe, è assai difficoltoso, ma gli italiani hanno un grande spirito di adattamento e sanno arrangiarsi. Purtroppo c'è stato anche un guaio. Durante un rifornimento al Santuario della Virgen de la Cabeza una formazione di C.R. 32, che scortava gli S. 81, sorpresa da un fortunale si è dispersa e sei non sono rientrati. Fra questi era anche Cenni (oltre a Bandini e Pesce). La disgrazia ci ha assai addolorati, ed io, in special modo, per l'affetto verso Cenni che sempre ho considerato come il ragazzino della prima spedizione. Però ho subito avuto la sensazione che non potesse esser morto ed ho anche sperato che potesse ritornare tra noi. Dalla radio rossa apprendiamo la notte stessa che tre C.R. 32 sono precipitati nei pressi della Virgen de la Cabeza; due piloti sono deceduti e uno non è stato trovato fra i resti dell'apparecchio. Un quarto C.R. 32 ha atterrato in un campo presso Andujar cappottando, e il pilota è leggermente ferito. Gli altri due C.R. 32 hanno atterrato nei pressi di Castuera, uno regolarmente, l'altro cappottando e i due piloti sono incolumi (Bandini e Pesce).

Dopo qualche giorno abbiamo saputo che era stato preso dai miliziani nei pressi della Virgen de la Cabeza un giovane tenente pilota italiano a nome Stella che, lanciandosi col paracadute, aveva vagato per due notti e tre giorni per i monti cercando di rientrare nelle linee nazionali. Meno male! Spero che i rossi non siano feroci contro di lui. Bravo Cenni! Che Dio ti protegga!

Per decentrare il campo di Tablada sono stati approntati alla meglio due campi, uno per la caccia e uno per il bombardamento fra Siviglia e Dos Hermanas sistemando il personale in una bellissima villa, la Cascadera.

Durante la preparazione per l'azione contro Malaga sono andato con Velardi a cercare campi nella zona fra Antequera e Granada, e per una eventuale azione sul fronte di Merida sono andato in volo in quella zona e ho atterrato in un campo di fortuna presso Badajoz. Ultimati i preparativi è stata eseguita la marcia su Malaga con una rapidità sorprendente e la presa della città ha suscitato enorme entusiasmo in tutta la Spagna nazionale. I rossi erano completamente in rotta e si sperava che la marcia sarebbe proseguita almeno fino ad Almeria, ma, per necessità d'ordine superiore, le nostre truppe si sono fermate a Motril. L'aviazione, come sempre, si è generosamente prodigata anche in questa operazione, mantenendo l'assoluta padronanza del cielo. In un combattimento lungo la costa di Motril, Mantelli, mancatogli il motore, ha dovuto atterrare fra i rossi in ritirata, ma non si è perso d'animo e, approfittando della confusione, è riuscito a rientrare nelle nostre linee. Che ragazzo in gamba!

Stabilizzatosi il fronte a Motril il grosso delle truppe viene avviato al nord. E' uno spostamento lungo e difficoltoso, per andare, lungo il territorio nazionalista, dalle tiepide terre d'Andalusia alle gelide montagne di Castiglia. Naturalmente, anche la Aviazione Legionaria deve spostarsi al nord.

Parto in auto con Muti per cercare campi nella regione di Soria.

Fin dai primi giorni del nostro arrivo a Siviglia mi è stata messa a disposizione una grossa *Studebaker* americana con un ottimo autista, Gerardo. Poi Gerardo ha aperto una bottega al suo paese e mi è stato assegnato un falangista alto un metro e mezzo, Joaquin, bravo, svelto, ma anche molto buffo. Durante tutto il viaggio se ne è stato dietro sempre silenzioso. Alla guida è quasi sempre stato Muti. Più volte abbiamo sbagliato strada, ma Joaquin zitto, e solo quando, dopo molti chilometri, ce ne accorgevamo, ci diceva che lui una mezz'ora prima aveva visto che eravamo passati a un bivio dove bisognava prendere la strada di destra invece che quella di sinistra o viceversa. Per Salamanca e Segovia, siamo arrivati a Soria e da Soria ci siamo spostati ad Almazan ove già si trovava don Alvaro d'Orleans Borbone in cerca di campi per noi.

Ci siamo sistemati in un Parador, piccolo alberghetto turistico, molto confortevole e caldo. La temperatura era rigida e il tempo pessimo. Non è cosa facile trovare campi in questa regione. A Soria il campo d'aviazione è enorme, ma utilizzabile c'era solo una parte, sempre grande però. In città è stato possibile sistemare il personale e il materiale, e nei dintorni si è potuto anche impiantare i depositi di bombe. Non era certo prudente né conveniente accentrare a Soria tutti i reparti e a fatica abbiamo trovato località adattabili a campi di fortuna, uno presso Almazan e uno presso El Burgo di Osmo. Calamocha non era sfruttabile perchè troppo esposta.

Soria è una seria, direi quasi triste città. Sono stato a visitare le miliziane fatte prigioniere a Siguenza. Erano ricoverate in un convento e le suore cercavano di riabilitarle. Erano 28, alcune serie, imbronciate, altre allegre, vispe, spensierate. Due o tre, anziane, brutte, avevano l'espressione cattiva ed erano imbevute d'odio, ma la gran maggioranza erano delle povere ragazze leggere e ingenuie. Una, molto carina, di 16 o 17 ci chiede se noi eravamo gli aviatori italiani che volavano su Madrid, e ci pregò di lasciar cadere una lettera per la sua mamma sulla città. Sua madre non sapeva

nulla perchè lei fuggì di notte col suo fidanzato per raggiungere le trincee, poi fu assieme ad altre donne avviata a Siguenza e lì, dopo alcuni giorni di assedio nella chiesa, venne fatta prigioniera. Le chiesi perchè era andata a combattere e lei, con una puerilità sbalorditiva, mi rispose che aveva visto un film ove una ragazza del popolo, in una rivoluzione, combattendo con gli insorti, era diventata la *Vergine rossa* e comandava tutto lei e tutti l'adoravano e, se non l'avessero fatta prigioniera, forse anche lei avrebbe potuto diventare l'eroina di Madrid.

Povere ragazze! e come loro anche la maggior parte degli uomini sono stati trascinati, dalla propaganda rossa, a combattere senza sapere per chi e per cosa.

Siamo stati a Saragozza, bella, caratteristica città, per prendere accordi col locale comando d'aviazione e per vedere quei campi. Al ritorno da Saragozza, di notte, sotto una pioggia dirotta, veniamo fermati a qualche chilometro da El Burgo de Osma da alcune sentinelle.

Joaquin scende dalla macchina per chiedere cosa c'è e ci riferisce che nessuno può passare. Con Muti facciamo alcuni commenti in dialetto romagnolo. Una sentinella si avvicina a noi, ci guarda con faccia sbalordita e ci rivolge la parola in romagnolo. Sono arrivati quassù i primi reparti di truppe legionarie. Vi sono molte Camicie Nere della provincia di Ravenna. Naturalmente ci lasciano subito proseguire e a El Burgo Muti ritrova molte conoscenze di Ravenna. Il mattino dopo al Parador di Almazan molte Camicie Nere vengono a chiedere di Muti per invitarci alla mensa dei legionari ove in nostro onore è stata preparata un'ottima pasta asciutta. Troviamo una quantità di amici, molta allegria e molto entusiasmo. Nella piazza di Almazan sono quasi tutti romagnoli. Sette o otto di Faenza mi riconoscono. Fa una strana impressione sentir parlare quassù il proprio dialetto! Finora il romagnolo mi era servito come cifrario per comunicare per telefono coi vari campi ove avevo i miei reparti presso i quali avevo opportunamente distribuiti i romagnoli. Muti non sa come sottrarsi alle effusioni di entusiasmo dei suoi compaesani che ora maggiormente lo ammirano perchè già hanno saputo che, come nella grande guerra, come a Fiume, come durante lo squadrismo e come in Africa, continua qui l'ininterrotta serie delle sue coraggiose imprese.

Ormai i nostri reparti si stanno spostando verso il nord. La caccia di Torrijos sostiene in questo periodo numerosi combattimenti conseguendo sempre clamorose vittorie.

Arrivato Velardi ad Almazan sto alcuni giorni con lui, poi, finito ormai il mio compito inizio il mio ritorno.

Sempre con Muti, facciamo un giro nel nord. Da Soria per Pamplona arriviamo a San Sebastiano ove ci fermiamo due giorni a visitare quel fronte, poi prendiamo la via di Siviglia passando per Vitoria, Burgos, Valladolid, Salamanca, ove mi congedo dal Generale Franco. Quando già eravamo in vista di Siviglia, dopo tanti chilometri di strada durante i quali Muti aveva sempre guidato da maestro, faticando però in montagna per trattenerne la macchina che non aveva buoni freni, l'ineffabile Joaquin ci dice che si poteva ingranare la ruota fissa e che invece eravamo sempre andati a ruota libera. Il dispositivo era nel cruscotto, naturalmente semplicissimo, ma noi non sapevamo nemmeno che ci fosse.

La sera del tre marzo saluto Muti. Dopo sette mesi di vita in comune mi separo da lui con molta commozione. Ho quasi paura a lasciarlo qui. E' troppo audace, troppo impetuoso. Indubbiamente ha una esperienza e un buon senso non comuni, e non è tanto per i pericoli ai quali continuamente si espone che io temo, ma avrei preferito venisse via con me.

Alle due di notte parto in auto da Siviglia con Bostico per Cadice ove all'alba del 4 marzo ci imbarchiamo su un Cant Z. 506 dell'Ala Littoria. Pilota comandante è Papola, bravissimo.

Sorvoliamo lo Stretto di Gibilterra, costeggiamo il Marocco, rivedo Melilla, Nador e ammario nel mare di Chica. Ripartiamo subito e ammario a Pollenza ove facciamo colazione, poi riprendiamo il volo verso l'Italia e alle ore 15 ammario al Lido di Roma.

Sette mesi sono passati da quando decollai per il Marocco. Si prevedeva che la missione sarebbe durata quindici giorni o un mese, e invece ...

Come si può dedurre dalla schematica narrazione dell'attività svolta dall'Aviazione del Tercio, l'esiguità dei mezzi non ha certo consentito l'attuazione di una guerra aerea vera e propria, ma, pur con pochissimi apparecchi, è stato possibile annullare l'enorme svantaggio da parte nazionale della mancanza di forze navali e, liberato lo Stretto di Gibilterra dal blocco delle navi rosse, le forze del Marocco hanno potuto passare nella penisola. Si deve quindi unicamente all'aviazione se l'esercito d'Africa è potuto giungere in tempo per salvare il movimento nazionalista che altrimenti sarebbe stato soffocato nel sangue dal Governo del Fronte Popolare. In seguito, quando si è avuta un poco più di disponibilità di reparti è stata sfruttata al massimo la loro manovrabilità eseguendo anche azioni nel campo strategico, ma quasi esclusivamente l'impiego è stato ristretto e costretto nel solo campo tattico terrestre, in parte per le speciali condizioni d'una guerra civile e in parte per le assillanti richieste dei comandi truppe che esigevano sempre il diretto continuativo intervento dell'aviazione in ogni loro operazione. L'aviazione ha dovuto, a seconda delle contingenze, sostituire a volte l'artiglieria, a volte i carri armati, a volte eseguire i rifornimenti. Non voglio mettere in dubbio l'enorme utilità di un simile impiego, tutto è utile quando si può recare danno al nemico, ma un impiego così restrittivo oltre a ridurre le possibilità di rendimento dell'Arma Aerea è un lussuosissimo spreco giustificabile soltanto da imprescindibili necessità contingenti.

Comunque, gli aviatori del Tercio hanno saputo adattarsi a tutte le forme d'impiego dimostrando il loro alto grado di perizia e il loro entusiasmante coraggio sia nelle azioni a grande raggio, sia accompagnando passo per passo i valorosi fanti nel loro glorioso e duro cammino.

A tutti i miei uomini indistintamente esprimo la mia affettuosa ammirata gratitudine perchè sempre tutto mi hanno dato con fede e con entusiasmo. Con loro fraternamente unito rivolgo un devoto riverente saluto agli indimenticabili nostri gloriosi camerati che hanno immolato la vita in questa impresa: Angelini, Bodini, Ghio, Baderna, Bega, Mattalia, Cerutti, Fonte, Sotgiu, Perani, Fenu, Piccotti, Monico, Franceschi, Olivero, Vivarelli, Magistrini, Fazzi, Orleans Borbone, Di Marzio, Mosca, Ceccarelli

Presente!

RUGGERO BONOMI