

# OPERAZIONE CINZANO

**L**a missione segreta denominata "Operazione Cinzano" entrò in azione intorno alle ore 15:00 di lunedì 11 novembre 1940 e vide la partecipazione di una formazione di dieci Fiat BR.20M italiani che sganciarono alcune tonnellate di bombe sul porto inglese di Harwich. Il bombardamento di obiettivi militari inglesi rappresentava lo scopo principale del Corpo Aereo Italiano (C.A.I.), la spedizione organizzata dalla Regia Aeronautica quale tardiva partecipazione alla "Battaglia d'Inghilterra".

Il cav. uff. tenente Pier Antonio Poggi, nato a Novara il 17 ottobre 1908, era un pilota trentaduenne del 43° Stormo. Dottore in Economia e Commercio alla Bocconi, stimato Commercialista novarese, importante uomo politico sia a livello locale che a livello nazionale, e Vicepresidente del Novara Calcio, aveva subito, come molti altri coetanei, il fascino irresistibile del volo e dell'uniforme azzurra (essendo uno dei soci dell'Aero Club di Novara).

Il 3 dicembre del 1938 conseguì il Brevetto di Pilota Militare e, all'indomani dello scoppio della guerra, si arruolò come volontario. Dopo aver superato le prove di ammissione per entrare in Accademia, venne destinato al bombardamento e fu assegnato prima al 7° Stormo Bombardamento di Lonate Pozzolo, e successivamente al 43° Stormo col grado di tenente pilota.

Nel giugno del 1940 con l'entrata in guerra dell'Italia, il 43° Stormo BT, che faceva parte della Divisione Aerea "Drago", venne impegnato brevemente nella campagna di Francia. Ma il vero battesimo del fuoco attendeva il reparto sul fronte della Manica.

Per il CAI erano stati prescelti due stormi da bombardamento, entrambi dotati di Fiat BR.20: il 13° con sede a Piacenza e appunto il 43°, basato a Cameri e formato dai Gruppi 98° e 99°. Il tenente Poggi faceva parte della 242ª Squadriglia del 99° Gruppo.

L'intero contingente da bombardamento del CAI iniziò il 27 settembre 1940 il volo di trasferimento a tappe verso il Belgio. Il 43° Stormo si rischierò e cominciò ad operare sulla base di Chievres (nome in codice "Icaro").

L'11 novembre 1940 venne pianificata un'azione complessa (denominata "Cinzano") che prevedeva la partecipazione del 99° Gruppo. Ad esso fu affidato il compito principale, ossia il bombardamento della base portuale di Harwich, sulla costa orientale dell'Inghilterra. La scorta era affidata ai Fiat CR.42, mentre i Cant. Z. 1007bis della 172ª Squadriglia da Ricognizione Strategica erano destinati ad una azione diversiva sull'estuario del Tamigi.

L'ordine di operazione prevedeva l'impiego di dieci BR.20: quattro della 242ª Squadriglia e sei della 243ª. Ognuno dei bombardieri trasportava nella stiva tre bombe da 250 kg. I decolli avvennero regolarmente: la prima pattuglia, nella consueta formazione a cuneo, era formata da quattro bimotori della 242ª (il n. 3 che si dispose come gregario da destra era dei novaresi ten. Pier Antonio Poggi e ten. Enzo Sguazzini) ed uno della 243ª. Alla testa c'era il comandante del 99° Gruppo, tenente colonnello Ciccu e alla sua destra il capitano Volpe, comandante della 242ª squadriglia. La seconda pattuglia, guidata dal capitano Rubino, decollò subito dopo.

In totale furono sganciate, secondo le relazioni operative, più sei tonnellate di bombe.

Le pattuglie compirono in pratica due azioni separate e questo spiega in parte, la poca efficacia della scorta. Infatti la prima pattuglia, quella condotta dal comandante di Gruppo, venne attaccata a breve distanza dalla costa inglese e il gregario esterno di destra, il "242-3" del tenente Pier Antonio Poggi e del Tenente Enzo Sguazzini fu colpito ed abbattuto e scomparve in mare con tutto l'equipaggio; invece l'aereo del comandante, pur incassando parecchie raffiche di proiettili, riuscì a cavarsela. Due bombardieri della seconda formazione vennero abbattuti e nessuno uscì indenne dall'attacco.

Il tenente Poggi aveva solo trentadue anni quando scomparve. Gli fu conferita la Medaglia di Bronzo al Valor Militare alla memoria.

Un sottufficiale del 99° Stormo, ricordando la missione, raccontò:

*"I BR.20, giunti puntuali non trovarono i CR.42 e pertanto girarono per un'ora su Bruges a quota 5000 metri e fu un sollievo di tutti gli equipaggi quando alle ore 14:30 passate i CR.42 si accostarono alla formazione (al rientro si seppe che il ritardo fu causato dalla nebbia incontrata e non preventivata). Alle ore 15:00 circa, in perfetta formazione e già in vista di Harwich, due gruppi di Hurricane in unità molto superiori alle nostre ci attaccarono da tutti i lati, il cruento attacco durò 20 minuti: una vita.*

L'equipaggio schierato prima della partenza col BR.20





Tre BR.20 uno della 242<sup>a</sup> e due della 243<sup>a</sup> vennero abbattuti subito, mentre altri quattro duramente colpiti giunsero sulla costa belga atterrando fuori campo; altri tre, che formavano la pattuglia di testa, trovarono casualmente oppure in modo calcolato, scampo tra le nubi.

Mi sento profondamente addolorato e sconvolto pensando agli equipaggi abbattuti con particolare angoscia per quello della 242<sup>a</sup> squadriglia n. 3 sul quale i piloti erano il ten. Pier Antonio Poggi ed il ten. Enzo Sguazzini con i quali, oltre ad essere in forza alla medesima squadriglia, eravamo uniti da una fraterna amicizia fin da quando insieme abbiamo conseguito il brevetto da pilota civile di 1° grado a Cameri nel 1934-35. Nonostante averli visti precipitare non mi sembra vero e non voglio crederci. L'11 novembre 1940 è una data da non "ricordare volentieri", ma difficile da dimenticare: indimenticabile."

La Missione, già difficile di per sé, lo divenne ancora di più per il fatto di essere la prima svolta di giorno, invece delle consuete operazioni notturne. Inoltre bisogna considerare alcune variabili casuali che si aggiunsero durante lo svolgersi della missione: la nebbia che ritardò l'appuntamento tra i CR.42 ed i BR.20 posticipando l'inizio ufficiale della missione; l'eccessiva distanza tra le due formazioni di BR.20 forse dovuta al fatto che la seconda pattuglia si era attardata più della prima "girando" sui cieli di Bruges in attesa di esser raggiunta dalla caccia di scorta. Questo creò una distanza abissale di circa 8 km tra il primo velivolo e l'ultimo.



Il ten. pil. Pier Antonio Poggi

Se l'azione fosse stata contenuta nell'orario prestabilito e se le due pattuglie fossero riuscite ad essere più vicine tra loro avendo subito alle spalle la scorta, sicuramente la missione non avrebbe subito le pesanti perdite di vite umane e probabilmente avrebbe inflitto pesanti colpi alla contraerea nemica e agli obiettivi prestabiliti.

Dal punto di vista storico, l'11 novembre 1940 assunse anche una valenza molto importante, ovvero fu il primo tentativo di "invasione" italiana sull'Inghilterra dai tempi degli antichi romani, il cui governo sulla Britannia terminò intorno al 429 d.C.

Avrei voluto sentire questo racconto da mio nonno e soprattutto poterlo conoscere. Sicuramente è stato una persona eccezionale e coraggiosa che ha sempre servito con purezza di sentimenti la Patria sia in pace che in guerra e che

si sacrificò in virtù dei propri ideali quali l'amore, la fiducia, il rispetto, lo spirito di abnegazione e alto senso di appartenenza alla nazione. Questi prevalsero anche ed oltre il profondo valore della famiglia, quando decise di arruolarsi come volontario in guerra, lasciando a casa la giovane moglie Eralda, la figlia di quattro anni e mio padre Ettore di soli cinque mesi.

Queste le sue ultime parole nel testamento:

*"Voi tutti forse non mi avete approvato e capito, ma c'è in me qualche cosa che mi ha spinto al combattimento per la mia Patria e per il Duce. È un sogno ed una gioia che riempiono l'animo, il poter combattere per un'idea e per una fede."*

Crede che il giusto riconoscimento al valore profuso da mio nonno ten. pilota Pier Antonio Poggi durante questa eroica missione, purtroppo conclusasi con l'estremo atto del sacrificio umano, non possa essere altro che raccontare e far ricordare il suo coraggio ed il suo valore, permettendogli in questo modo di raggiungere l'immortalità, rimanendo saldo il suo esempio di vita nella memoria collettiva.

Il libro "Truddas e talleris - una storia ancora tutta da raccontare", che ho scritto insieme al 1° M.llo Luigi Bianco, ha proprio questo scopo ed è stato legato alla finalità benefica di raccogliere erogazioni liberali da devolvere in favore dell'Opera Nazionale Figli Aviatori. Spero che questa mia testimonianza serva a rinfrancare e rafforzare ancora di più il comune sentimento e attaccamento alla nostra terra e l'amore per la nostra gloriosa Patria.

Antonio Poggi Steffanina



Consegnata alla moglie la MBVM alla memoria di Pier Antonio Poggi