

La cattura del capitano Riccardo Moizo

di Gianclaudio Polidori

Fin dalle Grandi Manovre dell'agosto 1911 nel Monferrato era stato dimostrato che nell'impiego di velivoli si sarebbe dovuto tener conto della eventualità di atterraggi in territorio nemico, sia a causa di danni bellici, sia a causa dei frequenti guasti dovuti a motori poco potenti e ancor meno affidabili.

Ai due classici partiti contrapposti, rosso e azzurro, furono affidati quattro aerei ciascuno, ma il partito rosso dovette ben presto fare ricorso a quelli di riserva a causa di guasti e incidenti.

Dopo le Grandi Manovre, piloti ed aerei parteciparono al 1° Circuito aereo Italiano Bologna - Venezia - Rimini - Bologna.

Pochi giorni dopo il termine della gara, l'ordine di mobilitazione per l'imminente intervento in Libia destò grande entusiasmo nel personale che non tenne conto dei prevedibili guasti che l'usura dei mezzi e la stanchezza del personale avrebbero certamente provocato.

La temuta eventualità si verificò una prima volta nel giugno del 1912, quando il s. ten. Sacerdoti fu costretto ad atterrare in territorio occupato dai turchi, ma riuscì a rientrare nelle nostre linee e a organizzare il recupero del velivolo con l'intervento di un coraggioso meccanico. Diversamente andò al cap. Riccardo Moizo, che non riuscì ad evitare la cattura.



In alto e qui sopra: il pilota italiano ispeziona i comandi e il motore sotto la curiosa attenzione di un ufficiale turco. Ben visibili i danni al carrello di atterraggio.

A fianco: una nota copertina della Domenica del Corriere che illustra l'episodio.

Top and above: the Italian pilot checks the aircraft controls and the engine under the curious scrutiny of a Turkish officer. The damage to the undercarriage is well visible.

Left: a well known cover page of the "Domenica del Corriere" illustrating the fact.

Come egli narra nella sua relazione sulla prigionia, il 10 settembre 1912, mentre con il suo Nieuport si dirigeva verso la sua nuova destinazione di Tripoli, un primo calo di potenza lo portò all'atterraggio, ma il motore riprese a funzionare e ridecollò volando per un paio di chilometri.

Atterrato nuovamente provò a rullare nella speranza di poter riprendere il volo e sul sommo di un piccolo pendio, a causa del terreno accidentato l'aereo si capovolse.

Moizo fu rapidamente circondato da arabi armati che lo catturarono e lo condussero verso l'oasi di El Maja. Durante il cammino fu depredata di ogni cosa avesse in tasca ad eccezione dell'orologio da polso, occultato dalla manica stretta del giubbotto di volo.

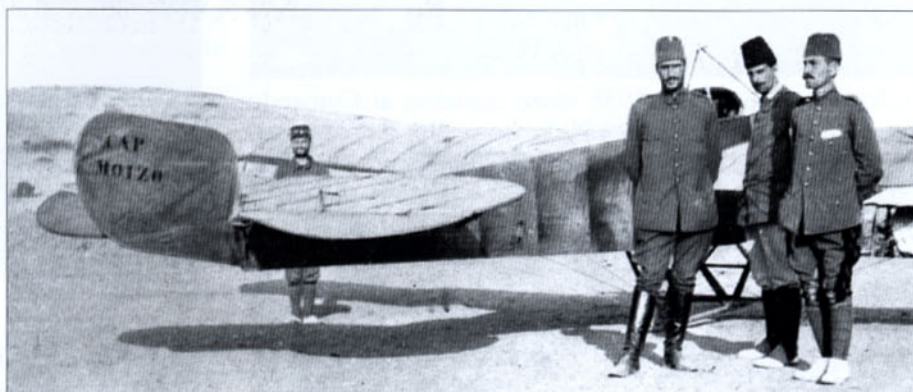
Moizo fu trattato con molto riguardo e rispetto, mentre dall'aereo vennero asportati la pompa della benzina e vari rubinetti: se a ciò aggiungiamo i danni prodotti da un maldestro trascinarsi messo in atto dagli arabi che lo spinsero aggrappandosi ai piani di coda, alla distruzione degli pneumatici a causa del terreno accidentato e ai tre cilindri e alla *cabane* danneggiati nel capottamento, è facile capire che il velivolo certamente non sarebbe stato riutilizzabile in breve tempo.

Durante la prigionia, che durò un paio di mesi, Moizo fu spesso visitato da ufficiali turchi che volevano conoscerlo e fu perfino presentato al Capo di Stato Maggiore Fethi Bey e gli fu consentito di telegrafare ai famigliari per rassicurarli sul suo stato di salute.

Secondo il capitano turco Ismail Akki, autore delle foto, il primo pensiero dell'aviatore italiano fu quello di ispezionare accuratamente il Nieuport per cercare di scoprire la causa del guasto.

L'ufficiale turco non nascose la sua soddisfazione per essere entrato in possesso di un ottimo aeroplano, che, a suo dire, mancava solo di un audace pilota per tornare a fare i superbi voli che aveva ammirato.

*(foto da "L'illustration",
tranne dove diversamente indicato)*



Qui sopra: il cap. Moizo in allenamento su un Caproni, con il berretto indossato curiosamente al contrario per non farselo strappare dal vento dell'elica (*archivio Polidori*).

Above: Captain Moizo training on a Caproni, with the cap turned backwards to avoid having it caught by the propeller airstream.

Dall'alto: una torma di arabi esegue una tipica "fantasia" trascinandolo malamente il Nieuport nell'oasi;

il velivolo catturato, con da sinistra: il ten. col. Mouhiddin bey, l'ispettore della Croce Rossa Adman Bey e il capo di Stato Maggiore Fethy Bey.

From top: a group of local people makes a careless tow of the aircraft in the oasis;

the captured aircraft with, from left, Lt. Col. Moubiddin bey; the Red Cross inspector Adman Bey and the Chief of Staff Fethy Bey.