



A. Brioschi '14

“Lady Fifinilla” e “Little Tammie”: due vittorie aeree del sergente Gino Pizzati

di Giancarlo Garelo

17 luglio 1943.

Il 17 luglio 1943 97 bombardieri B-17, 72 B-25 e 107 B-26 del XII Bomber Command e 72 B-24 del IX Bomber Command furono mobilitati per il più devastante attacco mai portato alla città di Napoli: fra i gruppi di Liberator erano compresi anche il 93° e il 44° giunti dall'Inghilterra.

Quest'ultimo reparto partecipò all'azione (missione n.41) con 29 aerei partiti da Bengasi che alle 13.37 iniziarono il bombardamento sul porto e sulla città con bombe da 500 libbre.

I Liberator furono impegnati dalla caccia italo-tedesca e dalla contraerea e il B-24D “Lady Fifinilla”, s/n 42-63763, colpito all'ala destra da una salva, perse

subito il motore n°4 che cominciò a bruciare. Non essendo più in grado di mantenere la formazione il quadrimotore divenne preda, in prossimità di Avellino, di alcuni caccia nemici che lo finirono con poche raffiche ben centrate. Si trattava dei Re.2001 condotti dal cap. Bonet, dal ten. Bartolozzi e dal serg. Pizzati della 150ª Sq. Intercettori, cui si era aggregato di propria iniziativa il ten. Jacobucci, istruttore alla scuola di volo di Capua.

Mentre veniva dato il segnale acustico di “abandon ship” il puntatore/bombardiere Lt Charles L. Rouser notò che una dozzina di caccia (!), di cui la metà italiani, stavano per avventarsi contro il B-24 ferito; l'ufficiale fu il primo a lanciarsi, e appena fuori vide l'ala destra con

i motori n°3 e 4 staccarsi dalla fusoliera.

Rouser raggiunse il suolo incolume ma fu “trattato rudemente” da alcuni civili accorsi.

In alto: Re.2001 della 150ª Sq. 22º Gruppo Autonomo Intercettori, Capua, luglio 1943.

Dopo il lungo ciclo operativo in Mediterraneo alcuni Re.2001 furono adattati all'impiego notturno e riassegnati alla 150ª Squadriglia.

Caratteristici i codici “a bassa visibilità” evidentemente adottati in previsione dell'impiego notturno.

Top: Re.2001 of 150th Squadron, 22nd Fighter Group (Autonomous), Capua, July 1943. After a long operative period in the Mediterranean theater, several Re.2001 were fitted for night fighting duties and allocated to the 150th Squadron.

“Low visibility” codes were fitted for night operations.

A lato: il B-17F “High Tension II” s/n 42-29903 del 429º BS partecipò a vari bombardamenti di Napoli; l'aereo fu abbattuto su Tolone il 4.2.44 con la perdita dell'intero equipaggio.

Left: The B-17F “High Tension II” s/n 42-29903 of 429th BS made many bombing sorties over Naples. The aircraft was shot down over Toulon on Febr. 4th 1944; all the crew members were KLA.



Mentre si preparava al lancio il capo-equipaggio 1st Lt Curtis F. Griffith fu colpito da un proiettile che lo uccise all'istante; il mitragliere S/Sgt Gordon J. Greattinger, in preda a choc da paura, si accucciò presso la propria postazione di sinistra e seguì la sorte dell'aereo.

Il copilota 2nd Lt Joseph H. Potter toccò terra in buone condizioni ma fu ucciso (non è chiaro se da un contadino o da un militare italiano) forse in seguito ad un tentativo di fuga o di reazione.

Tre membri dell'equipaggio riuscirono a evadere dai campi di prigionia italiani dopo gli avvenimenti armistiziali ed a rientrare in reparto: il motorista T/Sgt James A. Corcoran – al quale si devono molti dettagli dello scontro – il mitragliere ventrale S/Sgt Robert W. Nicholls ed il mitragliere di coda S/Sgt Phillip F. Teraberry, quest'ultimo con gravi ferite al volto.

Il mitragliere laterale destro Ernest V. Swanson fu liberato dalle truppe americane che risalivano la penisola.

Solo tre furono gli aviatori avviati ai campi di prigionia in Germania e tornati in libertà alla fine della guerra: il navigatore 2nd Lt Samuel E. Levinson, l'operatore radio T/Sgt David G. Harrington (che si era ferito ad una gamba atterrando su un albero) ed il puntatore 2nd Lt Charles L. Rouser.

Il fonogramma inviato dalla 3^a Squadra a Superaereo il 18 luglio così riferiva, con parecchie imprecisioni, l'esito del combattimento:

“...22° Gruppo C.T. Capodichino habet effettuato partenza su allarme ././ velivoli impie-



gati nr.5 Re 2001, nr. 3 Re 2005 nr. 3 MC 202././ ore partenza da 15 15 a 16 55 ././ zona cielo di Napoli e dintorni ././ quota 6000/8000 metri ././ colpi sparati nr. 1190 cal. 20 mm. 500 sit e 500 pit cal. 12.7 mm././ Nr. 2 quadrimotori risultano sicuramente abbattuti et uno stesso tipo probabilmente abbattuto et 1 bimotore probabilmente abbattuto = 10 quadrimotori et due bimotori efficacemente mitragliati ././ reazione avversaria violenta ././ nr. 2 Re 2001 colpiti reazione nemica 1 MC 202 colpito reazione nemica ././ Cap. Giovanni Bonet et Ten. Pil. Iacobucci Italo feriti da reazione avversaria ././ ore atterraggio da 16 15 at 17 40 ././ ore complessive volate 8 et minuti 50 ././ i 2 quadrimotori citati sono stati abbattuti dai seguenti piloti ././ Cap. Pil. Bonet Giovanni fu Antonio nato a Conegliano (Treviso) e Serg. Magg. Sguotti Emilio di Raffaele nato ad Argelato (Bologna)”.

La partecipazione del serg. Pizzati allo scontro è registrata nel diario della 3^a Squadra Aerea che riporta anche il nome di altri piloti del 22° Gruppo: ten. D'Autilia, ten. Prati, ten. Prete, ten. Erminio, s.ten. Dell'Acqua, m.llo Pappalardo, serg.m. Biagini.

A destra, dall'alto:

Right, from top:

il distintivo del 22° Gruppo appartenuto al cap. Bonet;

the 22° Gruppo badge, allotted to Cpt. Bonet;

Lady Fifinilla, un cartoon di Walt Disney, divenne il simbolo delle WASP (Women Airforce Service Pilots), le donne pilota americane della 2^a GM;

Lady Fifinilla, a Walt Disney cartoon, became the symbol of the WASP (Women Airforce Service Pilots), the American women pilots of WWII;

il serg. Pizzati in posa con il suo Reggiane. Il 2 giugno 1942 il giovane pilota, poco più che ventenne, affrontò il primo combattimento su Malta con un bagaglio di 140 ore di volo.

Sgt. Pizzati and his Reggiane. On June 2nd 1942 the young pilot, slightly over twenty, had his fire-debut having logged only 140 flying hours.

A sinistra: il cap. Giovanni Bonet, comandante della 150^a Squadriglia.

Left: Capt. Bonet leader of 150° Squadriglia.



L'aereo responsabile del ferimento di Bonet e Iacobucci fu molto probabilmente il B-24D "Suzy Q" s/n 41-23817 del Capt. Kollinger, che dichiarò la distruzione di un Re.2001 e il danneggiamento di un secondo. Questo stesso aereo, uno dei più famosi del 44° BG per aver guidato l'attacco alle raffinerie di Ploesti, verrà abbattuto da un Bf.109 il 16 agosto successivo nei pressi di Reggio Calabria dopo aver bombardato Foggia: l'intero equipaggio, comandato dal Lt. Bateman, andrà perduto



4 agosto 1943.

Il 4 agosto 1943 la Città Eterna doveva essere sottoposta ad un secondo attacco da parte dell'USAAF, ma l'ordine d'operazioni del XII Bomber Command, già trasmesso ai reparti dipendenti, fu annullato e come nuovo obiettivo fu indicata la città di Napoli. Per l'attacco al capoluogo partenopeo vennero prescelti il 2° BG e il 301° BG: dalla nuova sede di schieramento di Massicault (Tunisia) 39 B-17 del 2° Gruppo, appartenenti agli Squadron 96° e 429°, decollarono alle 10.45 per la missione di bombardamento n.52.

Su Napoli fu incontrata forte reazione contraerea e della caccia, tanto che 30 bombardieri sui 77 partecipanti riportarono danni di varia entità. Due B-17 del 2nd BG ricevettero colpi a bordo: il B-17F "Little Butch" s/n 42-29594 del 429th Squadron esplose in volo con la perdita di gran parte dell'equipaggio (tre soli sopravvissuti), mentre "Little Tammie", s/n 42-5873, fu colpito al motore n°2 e le schegge danneggiarono gli altri motori e la fusoliera. I comandi di volo risultarono solo parzialmente efficienti e i portelloni del vano bombe rimasero bloccati in apertura.

Il comandante, 1st Lt Harold L. Chrismon, si assicurò che non ci fossero feriti a bordo e a 17.000 piedi di quota diede l'ordine di lanciarsi.

Nella concitazione del momento l'equipaggio, che aveva ormai abbandonato le postazioni difensive in coda, non si accorse che dai settori poppieri si avvicinavano minacciosi due caccia nemici. Erano i Re.2001 del ten. Guido Bartolozzi e del serg. Gino Pizzati, piloti della 150ª Squadriglia decollati su allarme pochi minuti prima dall'aeroporto di Capua e vettorati all'intercettazione dal comando tattico di Capodichino.

Il mitragliere superiore S/S John J. Haffner, lasciata la torretta per prepararsi al lancio con il paracadute, notò che i tre colleghi Shields, Brady e Borders si stavano buttando dal portello laterale. Durante la discesa Haffner sperò di riuscire a raggiungere l'iso-



la di Ischia manovrando in qualche modo il paracadute ma cadde in mare.

A bordo del B-17 il navigatore Beck e il puntatore/bombardiere Mahood udirono delle esplosioni seguite da una pioggia di schegge, e ritenendo che fosse scoppiata una bombola d'ossigeno si affrettarono ad abbandonare l'aereo dalla botola inferiore. In realtà il serg. Pizzati, vedendo che il quadrimotore manteneva le ali livellate, si era fatto sotto per dargli il colpo di grazia.

Beck vide i due caccia in coda e, resosi finalmente conto che la Fortezza era sotto attacco, ritardò l'apertura del paracadute fino a una quota di circa 3000 piedi.

Mentre scendeva vide il proprio aereo infiltrarsi in mare e guardò l'orologio: erano le 14.06, pochi minuti più tardi toccò l'acqua anche lui. Nell'ultimo tratto della discesa i due Reggiane, erroneamente identificati come Messerschmitt 109, gli girarono intorno così da vicino che poté vedere le facce dei piloti, ma con sollievo notò che non intendevano fare il tiro al bersaglio su di lui.

In fusoliera anche Doone e Macoy si

apprestavano al lancio: Macoy era talmente infagottato, tra salvagente, corpetto anti-schegge, tuta pesante invernale e cappotto che non riusciva a indossare il paracadute e

In alto: l'equipaggio del B-24 "Lady Fifinilla": manca solo il primo pilota Lt. Griffin.

Top: the B-24 "Lady Fifinilla" crew; only the 1st Pilot Griffin is missing.

In basso a sinistra: nel gennaio 1942 il 2° Gruppo ricevette a Gorizia i primi Re.2001: il serg. Pizzati - nella foto - era fresco di brevetto.

Below Left: on January 1942 the first Re.2001s were issued to the 2° Gruppo: Sgt. Pizzati (photo) was a freshly-licensed pilot.

In basso, a destra: un Re.2001 caccia notturno della 150ª Sq. Intercettori sul campo di Capua.

Below right: a Re.2001 night fighter of 150ª Intceptor Sq., at Capua airfield.



dovette alleggerirsi. Fu aiutato dai piloti che, inserito l'autopilota, erano venuti in fusoliera per controllare la situazione prima di abbandonare l'aereo che aveva un principio d'incendio a bordo.

Gli ultimi tre membri dell'equipaggio, il comandante Chrismon, il T/S Macoy e il copilota 2nd Lt Kurtz lasciarono finalmente l'aereo in fiamme dal portello laterale di fusoliera. L'aereo proseguì la discesa con le ali livellate finché colpì la superficie del mare. L'orologio da polso del Lt Chrismon si fermò alle 14.18, ora della sua entrata in acqua.

Solo sette membri dell'equipaggio del Lt Chrimson furono recuperati da un Catalina americano dopo 43 ore e mezza di permanenza in acqua, in condizioni critiche e completamente esausti: i tre colleghi che abbandonarono il B-17 per primi non furono più trovati. Trasportati in ospedale a Biserta i naufraghi si ripresero rapidamente e rientrarono al reparto. I tenenti Kurtz e Mahood furono rimpatriati il 25 settembre. Chrismon tornò a volare, fu promosso capitano ed ebbe il comando del 20° BS che portò in

azione fino al raggiungimento della cinquantunesima missione bellica. Anche Beck, Doone, Macoy e Haffner completarono il ciclo di 50 missioni e entro il mese di novembre 1943 lasciarono il teatro mediterraneo per un meritato riposo negli Stati Uniti.

Il 1° settembre 1943 il serg. Pizzati scriveva al cap. Bonet, in licenza di convalescenza per la ferita riportata nel combattimento del 17 luglio precedente:

"... Vi ricordate del Liberator scoppiato nel cielo di S. Angelo dei Lombardi? Con il ten. Bartolozzi, il giorno 4 agosto, abbiamo riservato lo stesso servizietto ad un Boeing a Sud di Ischia, pure tale volta si sono lanciati 8 paracadutisti..."

Bartolozzi e Pizzati continuarono a combattere senza interruzione fino al termine della 2° guerra mondiale, entrando a far parte dell'aviazione della RSI dopo l'armistizio. Il primo ebbe la sventura di perdere la vita in un incidente di volo negli ultimi giorni del conflitto su un Bf.109 probabilmente sabotato. Il serg. Pizzati sopravvisse alla guerra e divenne un industriale tessile di successo. Ora, ultranovantenne, vive serenamente in una cittadina non lontana da Venezia.



Gino Pizzati in un'immagine recente.

Gino Pizzatitoday.

L'autore ringrazia l'amico Giovanni Massimello per la collaborazione.



Il serg. Pizzati e il cap. Bartolozzi negli ultimi mesi di guerra.

Sgt. Pizzati and Capt. Bartolozzi in the last months of war.

In basso a destra: dal libretto di volo del serg. Pizzati gli ultimi combattimenti dell'estate 1943.

Below right: the last combats of Sgt. Pizzati in summer 1943, as reported on his flight log.

DATA	VOLO ESISTENTE	TIPO	SCOPO DEL VOLO	FRAMA DEL COMANDANTE DI CUNTO	SD
Giorno	Mese	Giorno	Altezza	Altezza	NOTE
Riparto ore					
COMANDO 150° SQUADRIGLIA					
Dati da 6.43 al 9.43. L'attività di volo svolta è					
ripartita nelle seguenti sequenze, essendo andato da					
Sesto a Capri, fino a seguito ai voli effettuati dall'8					
settembre 1943, il seguente voli della Squadriglia:					
Voli di guerra diurni n° 38 = ore 48 e 40'					
Voli di guerra notturni n° 18 = ore 24 =					
Totale ore					
Ten. <i>[Signature]</i>					
IL COMANDANTE CA 150° SQUADRIGLIA C. I.					
Anno					
Anno 1943					
DATA	VOLO ESISTENTE	TIPO	SCOPO DEL VOLO	FRAMA DEL COMANDANTE DI CUNTO	NOTE
Giorno	Mese	Giorno	Altezza	Altezza	NOTE
Riparto ore					
COMANDO 150° SQUADRIGLIA					
Voli di pace diurni n° 18 = ore 9 =					
Voli di pace notturni n° 18 = ore 6 =					
Combattimenti diurni sostenuti n° 7 (sette)					
Combattimenti notturni sostenuti n° 6 (sei)					
Apparso e abbattuti nei combattimenti diurni					
n° 1 quadrimestre col Cap. Bonet e col Ten. Bartolozzi					
+ un secondo quadrimestre col Ten. Bartolozzi					
Totale ore					
Ten. <i>[Signature]</i>					