



ADDIO, CARO “BANANA”

“C’è nebbia oggi, non potrò volare”. Ha gettato ancora una volta lo sguardo stanco oltre la finestra, nella profondità del cielo chiaro del mattino, poi ha chiuso gli occhi. Per sempre. Così, all’alba del 31 luglio scorso, se n’è andato Ennio Tarantola. Alle esequie celebrate il giorno dopo nel cimitero di Cesenatico sotto un sole implacabile, assieme a tanti che lo stimavano e gli volevano bene, assieme all’amico carissimo Marino Zaffagnini col cuore gonfio di tristezza e di ricordi comuni, c’era quasi tutto il 5° Stormo.

Nato a Como il 18 gennaio 1915, Ennio era cresciuto negli anni in cui anche l’aviazione stava diventando adulta, nell’epoca dei primati e dei grandi voli, dell’esaltazione degli assi della Grande Guerra. “È per lui che sono diventato pilota”, rispondeva mostrando un ritratto di Baracca a chi gli chiedeva la ragione della sua scelta.

L’ebbrezza dei primi voli la scopre a 17 anni, ai comandi del veleggiatore “Cantù”. È un amore destinato a durare tutta la vita: a vent’anni appena compiuti consegue il brevetto di pilota d’aeroplano, all’inizio del 1936 quello di pilota militare. L’assegnazione al reparto lo porta alla 151ª Squadriglia del prestigioso 6° Stormo. Nell’agosto del 1937, con appena 110 ore di volo all’attivo, chiede di andare volontario in Spagna. “Che pilota da caccia sarei stato - affermava - se non avessi colto l’occasione per dimostrare cosa sapevo fare. Sono l’acrobazia e il combattimento a dire quanto vale un pilota, non le chiacchiere!”

Nell’Aviazione Legionaria resta quattordici mesi, con la 24ª e della 25ª Squadriglia del Gruppo “Cucaracha”, e in Spagna ottiene la prima di una lunga serie di vittorie: un Curtiss (Polikarpov I-15) abbattuto il 20 gennaio del 1938 nei giorni rigidissimi della battaglia di Teruel. Sulla deriva del suo CR.32 figura la scritta “Pivello” in ricordo dell’amico Giuseppe Rigolli caduto in combattimento su Fuentes del Ebro il 12 ottobre del 1937, ma per tutti è ormai “Banana”. A riproporre il soprannome - che si tira dietro da quando, ancora ragazzino, aiutava il padre nel mandare avanti un commercio di frutta e verdure - è stato Flaminio Bossi, un altro sottufficiale della “Cucaracha”.

**Scomparso a 86 anni
l’asso della caccia
Ennio Tarantola**

ANGELO EMILIANI

Il maresciallo pilota Ennio Tarantola nel 1953.



A lato.

Ennio Tarantola, con la combinazione di volo per le missioni sul mare, davanti al suo Macchi C.202 codice 151-2 (MM 9032) con la scritta "Dai Banana!" sulla cappottatura del motore.

Rimpatriato nell'ottobre del 1938, torna al 6° Stormo schierato allora in Romagna, la terra in cui conosce e sposa la signorina Rosa Briganti e dove finirà per mettere radici fino ad apprendere il difficile dialetto. È quello il periodo in cui l'addestramento all'acrobazia aerea in formazione raggiunge vertici di abilità e di perfezione mai visti. Nel quadro della mobilitazione che precede l'entrata in guerra, i CR.32 del 3° Gruppo, diventato autonomo, si portano a Monserrato, in Sardegna, da dove iniziano l'attività bellica con lunghe ricognizioni sul mare. Tarantola è nell'organico della 155ª Squadriglia, ma una lunga malattia lo costringe a terra per oltre tre mesi.

Quando finalmente è di nuovo dichiarato idoneo al volo cambia reparto e specialità: è infatti assegnato alla 239ª Squadriglia Bombardamento a Tuffo del capitano Giuseppe Cenni. Il reparto, su Ju 87 "Stuka", partecipa all'offensiva contro la Grecia poi, nel maggio del 1941, va in Africa settentrionale schierandosi sull'aeroporto di Derna. Dall'aeroporto libico gli equipaggi dei "Picchiattelli" intervengono ripetutamente su Tobruch e sulle zone di mare antistanti per colpire le navi che tentano di rifornire la piazzaforte assediata. Il 29 giugno il velivolo di Tarantola fa parte di una formazione di sette aerei che attaccano i cacciatorpedinieri *Waterhen* (australiano) e *Defender*. "Banana" riesce a piazzare la sua bomba da 500 kg sulla prima unità che affonderà il giorno successivo nonostante il tentativo di prenderla a rimorchio messo in atto dall'altra e a seguito di ulteriori attacchi di aerei tedeschi. Poche ore dopo è ancora in volo, in una formazione di quattro "Stuka" guidati dal comandante Cenni, per attaccare altre navi al largo di Marsa Lukk. La difesa contraerei se la prende proprio con lui: con il velivolo colpito gravemente non gli resta che tentare l'ammarraggio. Gli va bene - il mitragliere Pittini si è invece lanciato col paracadute e non se ne sa più nulla - ma dovrà aspettare ben 18 ore in balia delle onde prima di essere tratto in salvo da un idrovolante Cant Z.501 della Ricognizione Marittima. "Decisi che un'esperienza del genere non potevo più affrontarla, che in mare non volevo finirci una seconda volta. Per questo, anche se a malincuore per i rapporti di stima e di amicizia che si erano instaurati fra noi, chiesi al comandante di tornare alla caccia".

All'inizio di novembre passa alla 151ª Squadriglia del 20° Gruppo, schierata a Martuba, in Libia, con i suoi Fiat G.50. Due settimane dopo il reparto si sposta a Sidi Reghez dove appena giunto, il giorno 19, subisce una violenta incursione da parte di bimotori "Blenheim" che segna l'avvio della seconda offensiva inglese in Africa settentrionale. L'attacco distrugge al suolo ben 18 caccia; Tarantola è fra i pochi che, nella confusione e sotto il fuoco nemico, riescono a portare in salvo il proprio velivolo. Il 5 dicembre coglie la sua prima vittoria in terra africana: a precipitare sotto i suoi colpi è un P-40. Nei giorni seguenti il 20° Gruppo arretra ad Agedabia poi il 20 dicembre ne viene deciso il rimpatrio.

Passato sui Macchi MC.202, il reparto torna in zona di guerra nella tarda primavera del 1942 schierandosi a Gela, in Sicilia, da dove affronta un durissimo ciclo operativo sul Mediterraneo e su Malta. Ormai con i galloni di maresciallo, Tarantola vola sul velivolo MM 9032 contrassegnato dal codice 151-2 e dalla vistosa scritta in giallo "Dai Banana!" sul muso. Pilota ed aereo si intendono alla perfezione e i risultati non tardano ad arrivare.

Il 1° luglio a farne le spese è uno "Spitfire" su Gozo, un altro va giù quattro giorni dopo sotto il tiro dello stesso Tarantola e del comandante della 151ª, il capitano Furio Niclot Doglio. Il 23 luglio è ancora uno "Spit" a cadere, questa volta nelle acque della baia di St. Thomas. Caldo torrido sui campi siciliani e cielo infuocato su Malta: le azioni si susseguono a ritmo

Da sinistra.

Tarantola a vent'anni, ripreso con l'istruttore su un Fiat AS.1 durante il corso per il brevetto di pilota d'aeroplano.

In Spagna, sergente pilota dell'Aviazione Legionaria nella 25ª Squadriglia caccia del XVI Gruppo "La Cucaracha".





quotidiano, 90 minuti di volo, quasi tutti su mare aperto a 7-8.000 metri, e la certezza pressoché assoluta di dover menare le mani. Il 27 luglio va storta: quattro "202" guidati dal capitano Niclot Doglio sono attaccati da otto "Spitfire" ed hanno la peggio. Il velivolo del comandante esplode, il sergente maggiore Gelli è costretto ad un atterraggio in emergenza sull'isola, solo Tarantola e il sergente Spataro rientrano alla base, il primo con un braccio ferito.

Prima della fine dell'estate "Banana" consegue altre due vittorie a spese di altrettanti "Spitfire". Il 14 ottobre, durante una scorta a Ju 88 tedeschi che vanno a colpire l'aeroporto di Hal Far, ne abbatte un altro, ma è a sua volta colpito. Riesce a disimpegnarsi e punta verso la Sicilia - non vuole lanciarsi col paracadute sul mare - giungendo sull'isola con il velivolo ormai in fiamme. Le ustioni alle gambe riportate in quella giornata lo tormenteranno per il resto della sua vita. Perduto il "202" MM 9032 compagno fedele in tanti scontri, gli viene assegnato quello con la MM 9066.

A fine anno il 20° Gruppo si sposta a Ciampino-Sud per riorganizzarsi, ricevere i primi Macchi MC.205 - che però arriveranno solo nella primavera seguente - e schierarsi a difesa di Napoli e della capitale. Nel maggio del 1943 tutto il 51° Stormo caccia va in Sardegna, il 20° Gruppo a Capoterra e il 155° a Monserrato. Da qui, piloti ed aerei devono vedersela con i P-38 di scorta ai bombardieri avversari e con i P-40 che cercano di neutralizzare l'insidia che i nostri portano alle massicce formazioni dirette verso il cuore dell'Europa. Il 2 agosto è quello che lo stesso Tarantola definirà il suo "giorno da leone". In cinque missioni per la durata complessiva di oltre cinque ore di volo abbatte un primo P-38, poi un altro al largo di Capo Pula e mitraglia fino a distruggerlo un idrovolante "Catalina" ammarato nella stessa zona. Perde però l'amico più caro in squadriglia, il maresciallo Pietro Bianchi. Un P-40 e un P-38 li aveva abbattuti negli ultimi giorni di giugno.

Alla fine di agosto il 20° Gruppo si porta a Foligno dove è previsto il passaggio sui Fiat G.55. La situazione però precipita e l'armistizio dell'8 settembre getta uomini e reparti nel caos. "Nessuno si faceva illusioni sulla piega che avevano preso gli avvenimenti - commentava Tarantola ricordando quei giorni - ma non ci aspettavamo un voltafaccia condotto in quel modo". Torna a casa in attesa di rendersi conto degli sviluppi della situazione e quando apprende dell'appello del colonnello Botto decide di presentarsi. È così fra i primi a far parte della Squadriglia "Montefusco" dell'Aviazione Nazionale Repubblicana che il capitano Bonet sta costituendo in Piemonte. Alla base della decisione di Tarantola ci sono due idee chiare: fare il possibile per difendere le città dai bombardamenti anglo-americani e rispettare la memoria dei tanti compagni caduti, rifiutando di saltare dall'altra parte del fosso.

Dal febbraio 1944 partecipa a numerose azioni sui G.55: allarme, decollo in pochissimi minuti, poi una salita vertiginosa fino ai 9-10.000 metri per buttarsi all'attacco di formazioni di bombardieri e di caccia dieci, venti volte più numerose. L'ultimo combattimento lo sostiene il 25 aprile 1944. Da Venaria Reale (Torino) partono in nove, sette G.55 e due MC.205, per intercettare 150 quadrimotori statunitensi B-24 "Liberator" scortati da una quarantina di P-47 "Thunderbolt". Il contatto con i caccia avversari avviene in condizioni sfavorevoli, la pattuglia attaccante si divide e Tarantola è colpito da una grandinata di colpi che gli incendiano il velivolo. Benché ferito e ustionato riesce a lanciarsi e a cavarsela ancora una volta. Rimessosi in

Da sinistra.

Prima del decollo per una missione di guerra, Tarantola saluta un compagno di reparto, il 102° Gruppo Bombardamento a Tuffo del comandante Giuseppe Cenni.

Una sezione di "Picchiattelli" Ju 87 "Stuka" in volo sulla Sicilia; i velivoli appartengono alla 239ª Squadriglia della quale il sergente maggiore pilota Ennio Tarantola fa parte.

sesto dopo una lunga degenza in ospedale, decide di farla finita con quella vita. "Ero già stato abbattuto tre volte, il numero perfetto - scherzava - e proprio non mi interessava sapere cosa avrebbe potuto capitarmi con la quarta".

Dopo la guerra è reintegrato nei ruoli dell'Aeronautica Militare e mette esperienza ed abilità non comuni al servizio di tanti giovani piloti. Negli ultimi anni Cinquanta è a Padova, istruttore di volo nel 503° Squadrone CAV, poi va a Vicenza dove resta fino al compimento del servizio in uniforme, raggiunto nel novembre 1960. Ma se burocrazia e regolamenti possono tracciare una linea netta di demarcazione, altra cosa è la passione per il volo e per l'acrobazia che ormai gli sono entrate nel sangue. Le sue esibizioni sul Fiat G.46 - "un aeroplanino delizioso nonostante la scarsa potenza dell'Alfa 115" - in occasione delle più importanti manifestazioni aeree negli anni Sessanta, assieme ad altri "manici" del calibro di Adriano Mantelli sul "Canguro" e di Riccardo Peracchi sul G.59, appartengono ad un'epoca irripetibile della storia del volo in Italia.

Negli ultimi tempi, quando più gravosi si erano fatti il peso di una vita che non gli aveva risparmiato amarezze, oltre ai postumi di ferite e ustioni e dei tanti "G" incassati in più di 4.000 ore di volo, bastava ricordargli una data, un nome, un aeroplano perché lo spirito del vecchio cacciatore l'avesse vinta sui malanni e sulle preoccupazioni. Gli occhi si illuminavano, i ricordi fluivano nitidi e precisi, la voce riacquistava sicurezza ed entusiasmo. Solo con chi aveva conquistato la sua fiducia accettava di commentare le sue 11 vittorie individuali. "Ma chi stava a contarle? Potrebbero essere anche di più". E raccontava di quella volta che, nel presentare il rapporto del combattimento, disse di aver mitragliato efficacemente un velivolo avversario, di averlo visto precipitare, ma di non essere certo di averlo abbattuto perché non aveva potuto seguirlo fino all'impatto sul terreno. "Se è questo che dice "Banana" - aveva sentenziato il comandante rivolto al sottufficiale che redigeva il verbale - puoi darlo per sicuro". Segno di una stima e di un credito che rendevano superflui ulteriori commenti.

Come tutti i grandi piloti era prodigo di particolari nell'arte del volo e parco di notizie sul ruolo che aveva personalmente avuto in questa o in quell'azione. D'altra parte come non credergli con quel medagliere che aveva appeso su una parete neppure tanto in vista, quasi dietro la porta di casa: assieme ai distintivi dei reparti dei quali ha fatto parte, vi figurano quattro Medaglie d'argento, due di Bronzo e cinque Croci al valor militare, due promozioni per merito di guerra, la Medaglia d'oro di lunga navigazione, numerose decorazioni spagnole e tedesche e l'insegna di Cavaliere. Tante, tantissime per un sottufficiale. Nel 1995 era stato infine promosso al grado di capitano del Ruolo d'onore.

Ecco perché a scortarlo nell'ultimo volo c'erano tanti "ragazzi" del 5° Stormo: sapevano che Ennio Tarantola rappresenta le migliori tradizioni di valore del loro reparto e dell'Aeronautica italiana.

Da sinistra.

La tensione e la fatica sono evidenti sul volto di Ennio Tarantola fotografato poco dopo l'atterraggio a Gela dopo l'ennesimo volo su Malta nell'estate del 1942.

Tarantola a Venaria Reale nella primavera del 1944 davanti ad un Macchi C.205 della Squadriglia "Montefusco" dell'Aviazione Nazionale Repubblicana.

A. Emiliani

