

Il pilota che amava le rondini.

La vita di Raffaele Valenzano

Abbiamo incontrato per la prima volta Raffaele Valenzano davanti ad un modello di un Messerschmitt 109. È nata così un'amicizia che ci onora, e siamo lieti di raccontarne, in breve, la sua storia di aviatore, premettendo che tutti i dati via via esposti ci provengono dalla sua viva voce e dall'originale libretto di volo personale. Giovanissimo, quasi al termine dei suoi studi di agraria, inizia, con il volo a vela, la sua scalata alla sua scalata verso il cielo, ottenendo a S.Francesco al Campo, presso Torino, i brevetti "A" e "B", e l'anno successivo, a Sezze Romano il "C".

Nel 1939 entra in aviazione volontario: potrebbe ottenere l'esonero, perché orfano di padre, ma il richiamo dell'aria è troppo forte, e così, nel Febbraio 1940 è a Foligno per la Scuola Caccia di I° Periodo: È il primo del corso a staccarsi dal campo su un Breda 25, seguono voli con il Ro 41, un aeroplano, ricorda, di eccellenti caratteristiche; su questo incomincia ad impraticarsi nell'acrobazia... Inviato alla Scuola di II° Periodo, Valenzano si cimenta con aerei sempre più impegnativi: CR 30, CR 32, G.50. *"non atterrava mai.."*, ed infine il Macchi 200..

--"..un aeroplano strano, che andava in autorotazione..se stringevi troppo partiva.."

Infine, l'assegnazione: a Caselle, al II° Stormo, che è ritornato in patria per fare il passaggio proprio sul Macchi 200.

Valenzano, poco dopo, è protagonista di un episodio da ricordare: durante un volo di addestramento su CR 42, si mette a fare acrobazia sulla stazione di Porta Nuova, per divertire un nipote che abita nei pressi... sfortunatamente, dall'Hotel Ligure, a due passi, lo vede anche il Generale Scaroni, comandante di Zona aerea: così, scontati dieci giorni.. ti, il nostro pilota è trasferito temporaneamente a Villanova di Albenga alla caccia notturna, su CR 42: questi aeroplani non avevano speciali modifiche agli scarichi, né impianti illuminanti, né colorazione nera..sembra proprio che nulla li differenziasse da quelli regolamentari. In ogni modo vengono compiuti molti voli di allenamento, sia di notte, sia di giorno: poi, trasferimento a Sarzana, nel 1941, dove incontra Zuccarini, un pilota che si presenterà ancora nella vita di Valenzano. La guerra, quella vera, comincia ad avvicinarsi, quando viene trasferito alla 78° squadriglia; esegue una scorta navale con il Macchi 200, poi, al momento di trasferirsi in Africa, per un "fuoripista" del suo comandante È costretto a cedergli l'aereo, ed ad attendere il pezzo di ricambio per quasi un mese a Castelvetro, finalmente, atterrato a Pantelleria, riparte senza aspettare altri più esperti cui accodarsi per la navigazione sul mare, e, senza problemi arriva a Castelbenito e raggiunge la sua squadriglia di stanza a Misurata. È il Maggio 1942, nel momento dell'avanzata, e, non essendovi grande attività aerea, i Macchi sono usati per mitragliare le colonne inglesi in ritirata sulla via Balbia: è un periodo intenso, ma non privo di soddisfazioni, se il 15 Luglio 1942 Mussolini lo decora a Tobruk di medaglia d'argento, insieme a Savoia e a Luglio. Toccherà poi a Valenzano ed agli altri due decorati scortare il capo del governo a Sollum, Derna, e fino a Creta sulla via del ritorno. Tornato alla solita routine, Valenzano è coinvolto in un drammatico incidente: sul campo di Bu Ammud, il Maggiore Viale ha l'idea di trasformare cinque CR 42 in assaltatori, con relative bombe, e chiede proprio a lui di collaudarli, data la sua

precedente esperienza su questo tipo di aereo: detto e fatto...I primi quattro non danno problemi, ma con il quinto si mette a fare acrobazia: una puntata sulle tende, una cabrata, e per chiudere, un looping...ma non riesce ad uscirne, e si schianta sul campo. Nessuno osa avvicinarsi ai rottami sparsi qua e là, finché il suo motorista non sente dei lamenti, ed allora è tutto un accorrere di gente: seppure ferito e con ampi tagli al viso, ha avuto fortuna: le cinture, regolate sulla taglia di un altro pilota, e per lui strettissime, lo hanno preservato da più gravi conseguenze: tuttavia necessitano trenta punti a freddo all'ospedale di Tobruk per ricucirgli il volto; quindi è rimpatriato con la nave Aquileia. Per riprendersi completamente furono necessari tre mesi di cure, seguiti da convalescenza: alla fine dell'Ottobre 1942 venne preso in forza dal II° Gruppo Complementare, a Venaria Reale. In quei giorni, pur non avendo ancora l'abilitazione al Macchi 202, essendo necessario trasferirne uno a Martuba, in Libia, si offrì, e con tutta una serie di decolli ed atterraggi su campi trampolino, arrivò in Africa, ripartendo poi su un aereo da trasporto: il tutto dal 4 al 6 Novembre 1942. Soffermiamoci su questa data: ad Est si va consumando la grande battaglia di El Alamein. Nel gennaio 1943, seguito un corso di aerofotografia con il Macchi 202 a Guidonia, ... "Cercavamo di avere i caccia originali Macchi, perché erano migliori di quelli della Breda, per non parlare di quelli Ambrosini...", viene aggregato al 153° Gruppo asso di Bastoni, 372° Squadriglia, che operava nel canale di Sicilia, da Sciacca, Palermo, Chinisia, con il compito di scortare convogli aerei e navi mercantili verso la Tunisia, e di protezione sui porti siciliani. In questo periodo iniziano i primi abbattimenti: un P40 sul Capo Bon, due P38, un B17, più altri "efficacemente mitragliati", come si diceva allora in linguaggio . tecnico. Raffaele Valenzano non vuole dilungarsi sulle sue vittorie...

--"...erano ragazzi come me," dice "...un combattimento aereo è come un volo di rondini in una sera d'estate...A me è sempre piaciuto osservarle...Virate a destra, a sinistra, pochi secondi...e tutto finisce..."

E sui bombardieri: --"...erano armatissimi, abbastanza veloci...vedevi i colpi avvicinarsi al parabrezza come fuochi artificiali, ...poi, all'ultimo, deviavano...D'altra parte bisognava andare sotto comunque: si calcolava che a cento metri andasse a segno una pallottola su dieci ...e allora tanto valeva stringere di più."

Torniamo a quei giorni di Giugno-luglio 1943: gli incessanti bombardamenti hanno messo fuori uso, o danneggiato, i Macchi 202 del 153° Gruppo: l'otto di Luglio. i piloti raggiungono Catania in autobus: di lì, ripartono, più dignitosamente, con un esattore tedesco Me 323, ed atterrano a Pomigliano D'Arco, con l'ordine di raggiungere Caselle, da dove, a fine Agosto 1943, Valenzano decolla con uno dei primi Fiat G.55. Ma non è più tempo di volare: la resa italiana dell'otto Settembre lascia militari e civili in un marasma di confusione, impreparazione, disillusione..per Valenzano una conseguenza immediata è non ricevere la promozione al grado superiore, mentre la proposta per una seconda medaglia di argento si arena nelle secche di una mai sconfitta burocrazia.

Sono mesi di incertezza, ma non per tutti, dato che alcuni alti ufficiali dell'aeronautica vengono a proporgli di trasferirsi al Sud, per unirsi ai reparti destinati ad operare con gli alleati. La risposta del Tenente Valenzano è in linea con il suo carattere: resterà al Nord, proseguendo la guerra con l'alleato che il governo del suo paese ha stabilito fin dall'inizio...

La sua scelta è di campo, non politica: e la manterrà fino in fondo, senza esitazioni: nei tragici giorni seguenti il 25 Aprile, rifiuterà di togliere dall'uniforme i "gladi", simbolo

militare della RSI, rischiando di essere ucciso a freddo dai due partigiani che vogliono imporglielo: lo salva l'intervento di un terzo partigiano, un comandante. Nel Febbraio 1944 si trasferisce a Bresso con altri piloti, dove riprende i voli con Macchi 200 e G.55.

La Repubblica Sociale si va consolidando, e nasce il II° Gruppo Caccia, diviso in tre squadriglie, la "Gigi tre Osei", a cui viene aggregato, , "Diavoli Rossi" e "Gamba di Ferro". L'intero gruppo è a Reggio Emilia per un breve periodo, quindi a Cascina Vaga, vicino a Pavia: voli di allenamento con il G.55, insieme ad Ugo Drago, comandante poi la ripresa dei combattimenti, il 28 Maggio, contro i P47 degaullisti sopra La Spezia. Dopo quasi un anno la fiducia è riacquisita. Il mese successivo arrivano i primi Messerschmitt BF109 G, e G55 sono versati al I° Gruppo Caccia. Erano intervenuti frattanto profondi e doverosi cambiamenti organizzativi, sia a terra, sia in cielo. Ufficiali e sottufficiali non erano più due caste nettamente separate, ma condividevano ora tutto: mensa, luoghi di ritrovo, e.. combattimenti; questo favoriva l'amalgama tra uomini che ala contro ala rischiavano quotidianamente. Inoltre le singole squadriglie, e talvolta, l'intero gruppo, si alzavano in volo solo se in grado di garantire la massima aggressività contro i bombardieri alleati: in questo caso la destinazione veniva comunicata solo in volo, a decollo avvenuto, e l'aeroporto di atterraggio doveva essere sempre diverso da quello di partenza, e poi allenamento al tiro, anche a terra, con apposite attrezzature, e controlli medici sull' idoneità psico fisica di ogni singolo pilota al volo alturiero. L'Italia del Nord è un crocevia di bombardieri alleati: il II° Gruppo Caccia non fatica a trovare avversari: il 24 Giugno, il 12 e 13 Luglio Valenzano mitraglia P47 americani, e il 15 Luglio 1944, dopo uno scontro tra i '109 e la scorta sono dati per abbattuti 2 Spitfires: uno è opera sua; poi, il 21 dello stesso mese è la volta di un B24 'Liberator' in una battaglia aerea che si prolunga dai confini orientali dell' Adriatico. Il 25 Luglio, trasferta in Austria, a Tulln, nei pressi di Linz. I caccia italiani, insieme ai tedeschi, affrontano le formazioni di fortezze volanti già disgregate dall' intensissimo tiro della Flak.

--"*...Erano (i piloti americani) ammirevoli...*" ricorda Valenzano "*...volavano fianco a fianco, con la contraerea che sparava fittissimo: scoppiavano come palloncini al tiro a segno...*"

Il suo racconto non è mai un'epica gloriosa, con avversari tenaci e feroci o di amici, e in cui è contrapposta la macchina non certo l'uomo che la pilota.

Il 27 Agosto 1944 è decorato con la croce di ferro di II° classe. Ancora a segno il 4/11/44, Valenzano abbatte un B17: poi inizia un periodo se possibile, ancora più duro per i piloti del II° Gruppo: da Tulln non è tornato Vittorio Pignatti di Morano: il 16 Novembre cade Max Longhini, stroncato dalla caccia mentre sta per far fuoco su di un bombardiere. Questa guerra gli toglie amici carissimi, ma crea al contempo legami che durano tutt'oggi, con Baldi, Zuccarini, Drago.

Al 10 Dicembre, la fortuna che lo ha spesso accompagnato, si distrae un attimo: non vola, per la cronaca, con il suo "3" nero, ma con l'aereo del collega Passuello: compie un primo passaggio su una serrata formazione di Mitchells, e ne colpisce uno: effettua un secondo e risolutivo passaggio, ma è inquadrato dal tiro di reazione: un'ala è stroncata, l'aereo non risponde...bisogna lanciarsi... Il tettuccio, dopo qualche incertezza si sgancia, e Valenzano viene risucchiato fuori dal vortice d'aria; perde uno stivale e va a sbattere contro i piani di coda: non abituato ai paracadute tedeschi, tira una manopola, e rimane sbigottito quando questa gli resta in mano..poi la calotta, finalmente si apre, in tempo per vedere il Messerschmitt che si infila in un fiore di spruzzi e fiamme nel lago

di Idro. Lui invece cade sul Malga Plaz, che sovrasta il comune di Darzo: scende a valle, incontra un boscaiolo che lo aiuta, e trova anche un'automobile per andare a ricevere le prime cure. La botta è stata forte, e con il braccio al collo fa un mese di convalescenza a Venezia... al Danieli! (All'epoca, Aldo Pagliano raccontò con brio l'avventura di Valenzano sulle pagine di un giornale)

Tornato in squadriglia, partecipa alla scorta, al decollo e all'atterraggio, dell'Arado 234 da ricognizione di stanza ad Aviano, proteggendolo dalla onnipresente caccia avversaria. Al 2 Aprile 1945 la tragedia si abbatte sul II° Gruppo: segnalata una formazione diretta in Germania, apparentemente senza scorta, "Diavoli" e "Gigi tre Osei" si preparano all'attacco: ma vuoi per sfortuna, "Diavoli" in ritardo, vuoi perchè il comandante del II° Gruppo sta scendendo di quota per problemi tecnici, seguito da alcuni dei suoi che non ne hanno compreso la manovra, gli italiani si fanno cogliere dalla caccia nemica che piomba dall'alto: Valenzano, per istinto non si è unito al resto del gruppo, e sale, spiralandolo, in quota, seguito dai suoi gregari: oramai non è più possibile intercettare i bombardieri, e, combattendo, riconduce la sua pattuglia ad Aviano. Ma l'azione costò ai cacciatori della RSI sette piloti caduti, più due feriti e quattordici aeroplani perduti: le formazioni chiuse di bombardieri non si potevano più attaccare impunemente, senza l'intervento precedente della contraerea. Valutò in seguito il pilota: il combattimento su Tulln e quello che aveva avuto come conseguenza il suo abbattimento di Dicembre, ne erano chiari esempi: ma non vi era più tempo per rimediare.

Ancora un B26 abbattuto nell'Aprile 45, poi, il 28 dello stesso mese, dopo aver ritirato con i suoi gregari cinque nuovi Bf 109, atterrando all'aeroporto di Orio al Serio viene a sapere della morte di Mussolini e della conseguente fine della Repubblica Sociale. Anche questa volta, nel precipitare degli eventi non ha esito una ulteriore proposta di medaglia d'argento sul campo, mentre un argento precedente era stato trasformato in bronzo dall'invidia e dall'insipienza umana.

La nuova Repubblica non si dimenticò di Raffaele Valenzano, comminandogli 60gg. di arresti in fortezza con la seguente motivazione: *"Nella convinzione di perseguire finalità di interesse nazionale, aderiva alla Repubblica Sociale Italiana, giurando fedeltà ed inoltrando domanda di arruolamento volontario nell'Aeronautica Repubblicana. Dal Dicembre 1943 prestava ininterrotto servizio in reparti da caccia, svolgendo notevole attività di volo bellico, e sostenendo ventotto combattimenti contro formazioni aeree alleate."*

Questa è la storia del Tenente pilota Raffaele Valenzano, nato a Torino il 10 Febbraio 1917, che da ragazzo, nelle ore prossime al tramonto, mentre osservava con ammirata invidia il rincorrersi delle rondini, sognava di volare.

Lino Schifano

Dario Benzi

<http://users.libero.it/barich/monografie.htm>