



**ASSO**



# CPT. COSTANTINO PETROSELLINI

*1921-2015*

Una vita dedicata al volo

A difesa dei nostri cieli durante la seconda guerra

Pilota simbolo della Compagnia di bandiera



*intervista a cura di Giuseppe Dionisi*

## Comandante **COSTANTINO PETROSELLINI**

### **ASSO** dell'Aeronautica Italiana

*intervista di Giovanni Artioli*



Ho affetto per il **"Pedro"**. Lo ricordo - io semplice copilota ad una botta - nella veste di **"Comandantone di Jumbo"**...

Sul petto della divisa Alitalia portava l'aquila militare ed una sfilza di nastri. Fra essi campeggiavano le tre medaglie d'argento. Per me era un mito.

***"...Ho iniziato la ostilità come ricognitore sul Ro.37. Alla dichiarazione di guerra con la Jugoslavia mi fu assegnata una missione di osservazione e spezzonamento sulla stazione ferroviaria di Lubijana... fu un'impresa impegnativa - per me giovanissimo sottotenente di complemento - navigare fino su l'obiettivo..."***

**Dal diario della moglie Adriana Petrosellini: "Ogni mattina vedo partire gli aerei in formazione. Vanno alla guerra sui Balcani e lui è tra loro. Ogni mattina li conto e dopo due ore so che torneranno. Ma in quanti? Saranno tutti? No, ne mancano due; poi uno; poi distaccato arriva anche quello: sono tranquilla. Ringrazio gli angioletti di porcellana con le candeline, che ogni volta accendo. Forse mi erano stati regalati con un altro intento, ma io accendo le candeline per lui, per loro tutti, perché tornino indietro tutti! Qualche volta ne manca uno, ed io fino a sera non saprò chi manca all'appello. Non posso telefonare in aeroporto. È zona di guerra. E se fosse lui? Che pena ho qui!..."**

- Comandante Pedro, dimmi di te e del Macchi M.C.200 Saetta...

- ***"...Finita la campagna nei Balcani (Aprile '41 N.d.A.) rastrellarono piloti dai vari reparti da inviare alla Caccia. Io tra quelli.***

***Fui mandato a Gorizia, dove feci il corso di acrobazia sul CR.32, CR.42 e sul Nardi 305, un velivolo monoplano. Poi, dopo alcune ore di transizione col Fiat G.50***

***biposto, decollai sul Macchi Saetta.***

***Era già la seconda serie dopo la modifica di Stefanutti al profilo alare...***

- Come fu questo passaggio dal biplano al monoplano? Impegnativo? Sentivi il divario?

- ***“SI ...Tutta un'altra tecnica...dovevi sfruttare l'aereo più in velocità che non manovrando. Anche il fenomeno dell'autorotazione era controllabilissimo, bastava allentare la pressione sulla barra, in quanto avvertivi il buffeting... (sottolineo che il comandante Petrosellini, così come il generale Andalò, operarono con il velivolo dotato di profilo alare modificato da Stefanutti – Mantelli. Probabilmente il velivolo pre-modifica era molto più difficile da controllare. N.d.A.) Fui assegnato poi all'VIII gruppo a Torino. Erano tornati dal primo ciclo di operazioni in A.S. provati. Erano rimasti quattro gatti. Dopo un periodo di addestramento e di rinsanguamento tornammo in Africa. Ricordo che partimmo in dodici. Il leader era il maggiore Veronesi (fratello del prof. Veronesi). Durante l'assedio di Tobruk fummo di base a Martuba ...”***

***Dal diario di Adriana Petrosellini. “N' tino in aprile è andato in Africa. Come è lontana l'Africa. Gli scrivo 8° Gruppo Caccia - posta Militare 3750, e non so altro. Qualche volta mi arriva una sua lettera sporca di sabbia; sempre tranquillo mi chiede del nostro bambino...”***

- Come navigavate? A bordo non avevate radioassistenze?

- ***“Bussola e orologio; andando in Libia, ricordo che di tanto in tanto sparavamo in acqua, per verificare la deriva. Poi davamo una correzione per poter arrivare con un errore rilevante sicuramente a destra o a sinistra dell'obbiettivo, in modo da essere certi della sua ubicazione.***

- Ricordami i nomi di qualche tuo compagno di reparto. Erano motivati? Come era il loro spirito?

- ***“Guarda...erano tutti bei piloti...Ricordo Moressi, Pisani, Miotto, Monti, Sansone, Ferroni, tutti motivati, determinati...Agostini...Il nostro compito era attaccare i rifornimenti dal porto di Tobruch alle tre linee esterne di difesa, per cui era un susseguirsi di azioni di mitragliamento ed attacchi al suolo.”***

- Come era il Saetta in questo ruolo? Come si comportava? Era idoneo?

- ***“Abbastanza...Le due mitragliatrici erano esigue, ma sufficienti contro i camion o i blindati leggeri, in seguito furono montate due bombe da 50 kg. Poi il raffreddamento ad aria lo rendeva poco vulnerabile al fuoco contraereo. Il Macchi 202, ad esempio, quando fu usato nella guerra di liberazione nello stesso ruolo, ebbe perdite significative. Un piccolo colpo nel radiatore o nella pompa dell'acqua determinava l'abbattimento. Il Saetta incassava meglio...”***

***La resa della piazzaforte fu frutto di quei bombardamenti quasi incessanti. Determinante fu l'uso di bombe ad aria liquida dei tedeschi contro i serbatoi dell'acqua. La resa fu fatta alla divisione italiana “Brescia”, dopo di ché tutti sciamammo nei magazzini inglesi, ove trovammo un ben di Dio... scarpe, viveri, abbigliamento... c'era roba per resistere ancora un anno... Fui comandato a requisire per il reparto. Tornai con un BL18, le cui balestre erano lì, lì per spezzarsi. Scarpe, divise, fiaschi di vino, carne in scatola, frutta sciropata, ecc... Ci rivestimmo da capo a piedi con quel bel cotone kaki del Commonwealth, confortevolissimo... Nei mesi successivi tutti gli eserciti erano uguali, non li distinguevi... La rotta inglese si fermò ad El Alamein, e noi dopo una sosta a Fuka ci rischierammo ad Abu Haggag. Soffrimmo di carenza di acqua, anzi soffrimmo***

**letteralmente la sete... Effettuavamo missioni di scorta alle nostre motozattere, che da Bengasi e Tobruk rifornivano la prima linea”.**

**Dal diario di Adriana Petrosellini. “Dai bollettini sento che Tobruch è caduta. I nostri si spingono avanti fino ad El Alamein. N’tino mi parla solo della sua tenda e di un camaleonte di nome Asdrubale. Della sete che avrà non mi parla mai; anche delle azioni che fa non mi dice nulla. Io abbraccio il mio bambino e aspetto...”**

- Operavate anche di notte?

- **“...Durante la battaglia di El Alamein, soprattutto nella seconda (Detta anche di Alam Halfa, dal rilievo geografico epicentro degli scontri; ebbe luogo dal 31 agosto al 3 settembre '42. Fu l'ultimo tentativo di sfondamento da parte di Rommel. N.d.A.), intervenimmo anche di notte in missioni di attacco. Erano interventi alla disperata... ma occorreva tentare il tutto per tutto...”**

- Ma come operavate? Gli strumenti erano illuminati? Avevate un orizzonte artificiale? E per tornare a casa come trovavate la pista? ...e la radioguida?

- **“...Guarda, gli strumenti avevano una cerchiatura fosforescente, per cui con una torcia erano visibili... L’orizzonte... no, solo pallina e paletta, ed alle volte facendo la scorta sul mare in IMC era dura...dicevo allora a qualche giovane gregario di venire sotto e mordere l’ala, ero sicuro che altrimenti lo avrei perso... per il resto era tutto a vista con l’aiuto della luna e della dea bendata... Facevamo anche ricognizione...”**

- Ricordami come operavate da RECCE.

- **“Alcuni velivoli montavano in fusoliera, dietro al pilota, una macchina automatica tedesca, tipo Robot, il cui fuoco era fissato a 4.000 mt. Per compensare l’aumento di peso era stato tolto l’armamento. Si faceva notevole quota in territorio nemico, fino a 7.000 mt. che raggiungevamo all’altezza di Suez e Ismailia. Poi da levante, in rapida affondata, a tutta velocità alla quota di 4.000 mt si sorvolava la rada di Alessandria; continuando l’affondata si tornava a casa, nei campi prossimi ad El Alamein. Le missioni si effettuavano solitamente al tramonto. Le ombre lunghe favorivano la discriminazione delle navi in rada.**

**Quel giorno il mio gregario-scorta, il sergente Pavan, era rientrato per avaria. Ero solo. Quando la mia ala coprì la punta di Aboukir, tirai la leva della macchina fotografica.**

**Di solito questa azione coincideva con l’intervento della contraerea, al punto che – scherzando - la chiamavo la leva contraerea. Quel giorno nulla... Pensai ci fosse la caccia in volo. Torcendo il collo vidi tre flights di P.40, dodici in totale, che mi venivano addosso a tutta velocità... Non mi restò che buttarmi in picchiata. L’anemometro arrivò a fondo corsa... iniziai una spirale in discesa, che rimisi a pochi metri da terra... Non mi seguivano più... la fortuna e l’oscurità incombente mi avevano protetto. Giunto al parcheggio, il capo linea, maresciallo Foti, mi chiese cosa avessi fatto al suo Saetta...**

**Le ali erano svergolte, i ribattini fuori e la lamiera manifestamente bombata. Effetto di una abbuffata di “G”. Il medico di stormo, preoccupato per eventuali lesioni interne mi spedì con un Ca 309 all’ospedale di Marsa Matruch per un controllo...”**

Questa era la peculiarità dei caccia Castoldi. Erano robustissimi, strutturati come se fossero lignei. Ridondanti. Forse troppo. Questo aumentava il peso a vuoto a scapito del carico bellico.

La sua costruzione richiedeva un notevole intervento di mano d'opera. Per un MC.200 si parla di un numero di ore lavorative doppie rispetto alle ore necessarie per la produzione del Bf 109E.

È un discorso vecchio e mai definito con precisione. Fatto sta che i nostri velivoli erano un perfetto esempio di carpenteria semi artigianale. Richiedevano notevole mano d'opera, che non mancava, mentre catene di montaggio automatizzate erano ancora fuori dalla nostra capacità organizzativa.

La struttura robustissima del Macchi MC.200. La sua complessità è evidente. Il Coefficiente di Robustezza era pari a 15,1; Tale coefficiente è solitamente 1,5 volte il massimo fattore di carico progettuale del velivolo. Il fattore di carico di un F104 è + 7,33 g. Il suo indice di robustezza ha valore 11. Un indice di 15,1 vuol dire che la macchina sopporta, senza problemi, 10,33 g. Quanti "g" avrà tirato Pedro nel cielo di Alessandria?

***Tutto questo però si traduceva in una robustezza infinita. Nessuno Spitfire poteva seguire un caccia Castoldi in picchiata a "tutta canna" ed anemometro a fondo corsa. I primi impatti con i fenomeni di compressibilità avvennero proprio in queste circostanze!***

Il mitico Spit perdeva i piani di coda. I "Castoldi" sia pure svergoli ti riportavano a casa...

Ma torniamo al Pedro ed al Macchi MC.200...

***" La battaglia di El Alamein, quella grande, era cominciata il 24 ottobre. Temendo un rapido sfondamento furono arretrati gli aeroporti. Noi ci rischierammo a Tobruk. Lì il 26 ottobre conseguì la prima vittoria... Ero decollato con Moressi e Pisano per proteggere le navi che si avvicinavano al porto. In salita verso il 3000 mt, vidi un bimotore che volava radente i nuvoloni autunnali. Mi sembrò un o Ju.88.***

***A cenni dissi ai due gregari che ci saremmo avvicinati, e dissi loro di non sparare..."***

- Perché a cenni?

***- " Semplicemente non avevamo le radio... Comunque facendo lo slalom fra le nuvole, i gregari non mi seguirono. D'improvviso l'aereo sbucò da un cumulo. Era un Martin Maryland..."***

***Una precisa serie di colpi e il motore destro si incendiò. Mi avvicinai ulteriormente ed indicai al pilota di atterrare. Mi rispose affermativamente con un cenno di assenso. Il mitragliere dorsale, invece, mi spedì una raffica, che mi mancò miracolosamente. La mia risposta fu istintiva. Scaricai una parte dei nastri nella fusoliera dell'inglese. L'aereo si inclinò dalla parte opposta e precipitò. Atterrato, seppi che si era salvato, benché gravemente ferito, solo il pilota. Il tenente Peterson, neozelandese. Andai a trovarlo in ospedale alcune volte, aveva tre proiettili nel polmone e come accade fra gente dell'aria, fraternizzammo.***

***Martin 167 Maryland. Equipaggiato con due Pratt-WhitneyR-1830 Twin Wasp" da 1.050 cv. Tre uomini di equipaggio; Velocità max. 480 km/h ; Armamento 6 mitragliatrici da 7,7 e fino a 900 kg di bombe.***

***Nella successiva ritirata fu trasferito a Bengasi. Atterrato, andai all'ospedale di El Guarscia per avere sue notizie, ma era spirato da poco. Raccolsi i suoi oggetti. Fotografai la sua tomba e tramite la Croce Rossa spedii tutto ai suoi familiari. Dopo la guerra ricevetti una lettera di ringraziamento dalla madre Tenemmo una***

**corrispondenza per un po' di tempo, fino che un giorno la sorella di Peterson mi comunicò che la signora era morta...**

**Dal diario di Adriana Petrosellini: ...L'8° Gruppo doveva rientrare, poi il contrordine... Sono corsa alla chiesa della Madonna di Loreto, ma non ho avuto il coraggio di chiedere niente.... Ma come posso chiedere alla Madonna di farlo rientrare quando tante mogli e tante madri sanno già che il loro caro non rientrerà più? E allora, seduta su una panca della chiesa, La guardo e Le dico: "Fallo rientrare quando vuoi, ma fallo rientrare"**

**- " La ritirata proseguì. Continuavamo a combattere, scorte navali, attacchi al suolo. Nel frattempo il Saetta era stato equipaggiato con due travetti portabombe, Il 2 dicembre '42 eravamo schierati ad Ara Fileni. Effettuiamo un' azione di interdizione su un concentramento corazzato."**

- Come effettuavate questi attacchi? Avevate il collimatore con una depressione da inserire in funzione del tipo di attacco? Similmente ai "Picchiatelli", per intenderci?

**- " No, era tutto un po' artigianale; si faceva una affondata e si sganciava ad occhio... si trattava di due bombe da 50 kg (sperimentammo anche due grappoli di quattro bombe da 15 kg, ma non ebbe seguito. Il velivolo poteva trasportare un carico superiore – mi sembra sui 150 kg per travetto, ma avrebbe penalizzato troppo le caratteristiche di volo...tieni presente che in Africa avevamo anche il filtro anti sabbia per l'aria al carburatore, che ci toglieva un po' di CV...) poi di nuovo giù a mitragliare...qui eravamo agevolati dalle traccianti...comunque torniamo all'azione.**

**Curtiss P.40 Warhawk. Questa livrea apparteneva ai velivoli del 112 Sq. della RAF di stanza al "Landing Ground 91 in A.S. nell'autunno '42. Probabilmente con un velivolo di tale gruppo si "sgrugnò" Petrosellini nell'azione descritta. Il P.40 fu al terzo posto come numero di velivoli prodotti dopo il P.51"Mustang" ed il P.47 "Thunderbolt". Dalle linee di montaggio uscirono 13.740 "Hawk" nelle varie versioni. Macchina solida e robusta, aveva caratteristiche di volo sopra i 4.000 mt non eccezionali ( stessa potenza del MC.202, ma un peso superiore di 1.100 kg.) Fu un ottimo velivolo da attacco al suolo. Queste le sue performances: Motore Allison V-1710-81 da 1.200 cv.; Velocità max. 552 km/h alla quota di 4.500m; armamento 6x 12,7 + 1.500 lb di bombe; Max. TOW 4.014 kg.**

**Dopo due passaggi a fuoco, il caposquadriglia riduce la velocità per permettere il ricongiungimento. Errore, doveva andare via in tromba...difatti ci piombarono addosso una dozzina di P.40. Eravamo in numero inferiore ed anche con meno energia... Fin dal primo passaggio tirarono giù Monti e Calsolaro. Nel calderone che seguì mi trovai dietro ad un Warhawk. Sparai come un forsennato e lo vidi andare giù...**

**Questa fu l'ultima azione in Africa. Alcuni giorni dopo rientrammo con un S.82 da Misurata a Catania. Da lì con un viaggio avventuroso di due giorni tornai in treno a Roma, a casa mia."**

**Dal diario di Adriana Petrosellini: "...N'tino è improvvisamente tornato. Il mattino del 12 dicembre me lo sono trovato sulla porta di casa, con la divisa kaki lacera e sporca, con la barba lunga ed un saccone sulle spalle. Ci siamo guardati, non abbiamo detto nulla. Ci siamo abbracciati. Il nostro bambino, in**

**piedi attaccato alle sponde del lettino, guardando quello che gli indicavo - Papà...Papà - è scoppiato a piangere..."**

**-“Dopo il periodo di riposo, feci parecchi ferry-flight per trasportare in Italia i caccia francesi Dewoitine 520, che dopo lo sbarco alleato in Nord Africa, e l’occupazione della Francia, incamerammo nella Regia.**

**- Una curiosità...com’era questo caccia?**

**- “Guarda...proprio una bella macchina, era meno veloce del Macchi 202, ma stringeva meglio, era molto stabile, per cui - non l’ho mai portato in combattimento - suppongo fosse un’ottima piattaforma di tiro... Mi colpì molto lo spazio disponibile nel cockpit, ridondante rispetto ai nostri Macchi... oggi si direbbe un cockpit ergonomico... Poi aveva un cannone da 20mm, sparante attraverso il mozzo dell’elica. Fu il primo caccia della Regia armato di cannone, ormai indispensabile per opporsi ai bombardieri pesanti... In totale ne furono portati in Italia circa settanta. Alcuni in volo (35 velivoli N.d.A.), ed altri – smontati- via ferrovia.**

**Operarono al sud, a Capodichino ed a Reggio Calabria prevalentemente, per contrastare i B.17 e B.24 americani. Operativamente ebbero una breve vita, sia per i bombardamenti alleati, che colpivano duramente i nostri aeroporti, sia per la mancanza di pezzi di ricambio...**

**Il Dewoitine D.520 con le insegne della Regia Aeronautica. Era equipaggiato con un motore Hispano – Suiza 12Y-45, erogante 910 HP, che consentiva una velocità massima di 534 Km/h**

**Dopo il rientro in Patria, l’8° gruppo si ricostituì inizialmente ad Albenga, ove giunsero nuovi complementi, fra cui Pesce e Rigoli. Poi a Sarzana. Qui fummo preposti alla scorta della flotta. Ci montarono le radio a bordo, e finalmente entrammo in contatto con i guida caccia. Sulle nostre navi erano montati i primi radiolocalizzatori. Erano dei RADAR tedeschi, abbastanza precisi, per cui per la prima volta non spaziavamo alla cieca nei cieli, in cerca di un ipotetico avversario. Un guida caccia era sull’incrociatore “Duca degli Abruzzi”.**

**In questo periodo conseguì le restanti tre vittorie. Un Baltimore, un Beaufighter ed un B.17, tutte sul mare Tirreno durante crociere di protezione.**

**Il Baltimore lo intercettai su Pisa. Stava facendo una ricognizione fotografica. Venivo dall’alto ed avevo molta energia. Manovrò bene, cercando di seminarlo, mentre i mitraglieri mi annaffiavano... Una lunga raffica lo colpì... vidi fiamme dal suo motore destro, mentre perdeva rapidamente quota...Entrò in un banco compatto di nubi, e non potei seguire la sua traiettoria. Nel pomeriggio giunse la notizia che un nostro MAS aveva recuperato su un battellino il crew, composto di quattro membri.**

**L’equipaggio del Baltimore era stato fatto prigioniero e portato a Pisa. Il magg. Bacich mi autorizzò a recarmi in volo da Sarzana per parlare loro. Era sera. L’abbattimento era avvenuto al mattino. Erano al corpo di guardia, digiuni, con le uniformi ancora fradicie. Il comandante, un Flight lieutenant londinese, si chiamava Bax. Mi recai al magazzino e feci dare loro dell’abbigliamento asciutto. “...chi paga?...” mi chiese il comandante dello SLO. Firmai le debite ricevute, ma poi le vicende dell’otto settembre mi graziarono dal pagamento... Li feci mangiare al circolo sottufficiali e mi congedai da loro. Nel dopoguerra, ormai comandante di DC.**

**8, chiesi al generale Tascio – allora al SIOS - di aiutarmi a rintracciare il comandante del Baltimore. Ci mettemmo in contatto. Era ancora in servizio, nel ruolo dei controllori guida-caccia. L'otto settembre era fuggito dal campo di prigionia. Una pallottola tedesca lo aveva colpito e reso claudicante. Ci incontrammo a Londra al circolo ufficiali della RAF, con le rispettive mogli. Fu un incontro commovente. Ai giovani ufficiali, che ci guardavano incuriositi disse: “ ...Questo è un miracolo... nessuno di noi oggi doveva stare qui... e invece contro ogni probabilità siamo qui a festeggiare quella amicizia e solidarietà di cui solo la gente dell'aria è capace...”**

Bella storia, Comandante...

**Per quanto riguarda il Beaufighter... ero in crociera su Livorno, a 6000mt, osservavo una petroliera, che entrava in porto. C'era foschia... improvvisamente vidi nei pressi della nave gli spruzzi sollevati da colpi di cannoncino. Pur non vedendo i velivoli attaccanti, mi buttai a tuffo... raggiunsi una velocità pazzesca... l'anemometro era a fondo corsa. Vidi due Beaufighters in coppia. “Splittarono” ...il leader a sinistra, il gregario a destra. Seguì quest'ultimo e gli scaricai una lunga raffica. Esplose in volo... passai attraverso la nuvolaglia dei suoi rottami... nel frattempo il leader, che era un “manico”, aveva fatto un “tre sessanta” spettacolare, tirando come un forsennato a pelo d'acqua, mi era addosso... ci sparammo reciprocamente mancandoci e ...non ci vedemmo più in quella foschia...**

- Comandante, credo che un B.17 abbattuto da un Macchi 200 sia un fatto eccezionale... forse è l'unico evento verificatosi durante la guerra. Raccontaci i particolari...

- **“Innanzitutto devo dire che quel giorno il gruppo riuscì ad abbattere quattro “Flying Fortress”. Le altre tre furono abbattute collettivamente. All'azione parteciparono Moressi, Rigoli e Palumbo... La mia fu più “chiacchierata” in quanto fu fatto da un singolo aeroplano contro un'intera formazione... ma andiamo con ordine... Era il 3 settembre 1943. Quella mattina per una serie di circostanze, mi trovai ad essere leader di una formazione di 10 velivoli. Partimmo su allarme. Mentre arrancavamo, vidi la formazione di B.17. Avrei potuto portare il pattuglione al contatto balistico, ma eravamo con poca energia, in salita, impiccati. Tieni presente che le 12,7 dei bombardieri avevano una portata maggiore delle nostre (le nostre Breda – Safat, benché dello stesso calibro delle Browning avevano le seguenti caratteristiche: peso del proiettile 36,7 g. contro 48,5g.; Carica di lancio 142g. contro 235g.; Peso della cartuccia 580g. contro 710g. Distanza ottimale di fuoco 450mt contro 700mt. N.d.A), per cui optai per rinunciare. Tornammo a terra, mi presentai contrito dal maggiore Bacich”...Non me la sono sentita di portare la formazione al fuoco in quelle condizioni...” Bacich fu d'accordo con me, e mi elogiò.**

**Man mano che i velivoli venivano riforniti si ripartiva alla spicciolata. Nel primo pomeriggio mi ritrovai in volo da solo... Il guida caccia mi dava indicazioni ...non li vedevo...”Eppure siete nella stessa posizione, siete sovrapposti ...” Li cercavo in alto, quando inclinando le ali vidi la formazione di 24 bombardieri volare compatta 1000mt sotto di me. Mi buttai a tuffo.**

**L'imponente sagoma del B.17 “Flying Fortress”. Il peso massimo al decollo: 29.700 Kg. Velocità Massima: 462 Km/h. Carico massimo di bombe (corto raggio) fino a 7.500Kg. Ebbi fortuna, non mi videro arrivare ...Sparai una lunga raffica e continuai l'affondata... 3000 mt. più basso avevo almeno 850 km/h. L'anemometro era a fondo corsa e l'aereo era tutto una violenta vibrazione... Con l'energia acquisita, tornai in alto velocemente. Un B.17 con un motore in fiamme era staccato dalla formazione.**

***Mi avventai di nuovo sparando una raffica lunghissima. Lo vidi inclinarsi ed avvatarsi.***

***Nell'avvicinarmi, però entrai nel raggio letale delle loro armi di bordo. Mi annaffiarono di proiettili. L'abitacolo si riempì di fluido idraulico. In atterraggio, senza freni e flaps, dovetti imbarcare a fondo pista. Saltai fuori e mi tolsi la Marus, fradicia di liquido infiammabile. Il maggiore Bacich, accorso, mi trovò in mutande e canottiera... Il 5 settembre il generale Ranieri Cupini, comandante della divisione aerea Aquila, venne da Novi con il suo CR.42, e davanti al gruppo riunito mi decorò – “motu proprio” – con la medaglia d'argento al VM, sul cui retro aveva fatto incidere il mio grado, nome, cognome e data. La motivazione e la relativa pratica andarono perse durante lo sfascio dell'otto settembre. Non mi fu accreditata in via ufficiale.***

***Io me ne fregio egualmente in quanto mi è stata consegnata pubblicamente. Ovviamente non percepisco il relativo “soprassoldo”...mah...pazienza...***

***...Poi ci fu l'armistizio...ed inizia un'altra storia...***

**Dal diario di Adriana Petrosellini: “Primo Agosto '81. Costantino, Comandante di “Jumbo” è andato in pensione. E' venuto a casa: Ci siamo guardati con gli occhi umidi di pianto. Ci siamo abbracciati ed abbiamo “sentito” che vorremmo tanto ricominciare tutto da capo. Insieme”**

- Grazie comandante di questi ricordi, in definitiva posso definire il Macchi 200 un War Horse?

(Quando il cavallo era ancora il re del campo di battaglia, gli ufficiali avevano il così detto “**War Horse**”. Non era il cavallo più bello, non sapeva, forse, fare il passo da parata, non era il più veloce. Era però il più affidabile... Non ti disarcionava... restava impavido sotto il fuoco; se ferito ti riportava a casa, a costo di farsi scoppiare il cuore... famosi furono **Marengo** e **Desireè** di Napoleone, **Copenhagen** di Wellington, **Traveller** di Lee.....)

- ***“Sì, Gianni, puoi dirlo forte. Il Saetta è stato veramente il War Horse della Regia...”***

