

## Il 20° Gruppo Caccia – NOTE STORICHE

(Fonte: <http://web.tiscali.it/no-redirect-tiscali/F104-Starfighter/20gruppo.htm>)

Il 1° Giugno 1939, sull'Aeroporto di Ciampino, il 20° Gruppo Caccia, equipaggiato di CR 32 e FIAT G50, nasce in seno al 52° Stormo Caccia e successivamente viene assegnato al 51° Stormo.

L'inizio del conflitto vede il reparto rischierato in Belgio dall'Ottobre del 1940 al Maggio del 1941 totalizzando 1341 ore di volo sui cieli della Manica e dell'Inghilterra. Per il rischieramento il reparto fu dotato di CA 133 e CA 111, velivoli idonei al trasporto di personale e materiale, grazie ai quali si supportò il Gruppo anche nella successiva campagna d'Africa. Inoltre parte dell'addestramento dei piloti venne effettuato grazie all'assegnazione di alcuni RO 41.

Rientrato in Italia, nell'estate del 1941 il Gruppo è inviato ad operare in Africa settentrionale. L'attività è molto intensa: 4103 sono le ore volate in zona di guerra; 38 velivoli nemici abbattuti e 12 distrutti al suolo. Le perdite furono di 6 piloti tra i quali una medaglia d'oro al Valor Militare: **Cap. Mario Montefusco**.

Tornato nei cieli italiani, nel Marzo del 1942 il Gruppo transita dai vecchi C50 ai nuovi Macchi 202. Inviato in Sicilia opera su Malta, partecipa alle battaglie di Pantelleria e di Mezzo Agosto, ed effettua missioni di protezione dei convogli navali diretti in Libia. Nei cieli di Malta persero valorosamente la vita il **Magg. Furio Niclot** ed il **Cap. Italo D'Amico**, entrambi insigniti della massima onorificenza militare.

Nel Settembre del 1943 il 20° Gruppo venne dotato dei primi Macchi 205. Con questi moderni e veloci caccia effettuò azioni a largo raggio operando dalla Sicilia contro lo sbarco delle truppe anglo-americane. Durante queste operazioni caddero eroicamente nei cieli di Sardegna il **Maresciallo Paolo Damiani** ed il **Cap. Piero Bianchi**. Con questi ultimi, ben cinque piloti del Gruppo sono stati insigniti della Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Nel Settembre del 1943 il reparto è sulla Base di Ciampino e contribuisce alla difesa della Capitale. L'armistizio trova specialisti e piloti divisi tra la base romana e Foligno dove sta avvenendo la transizione sui Fiat G.55. Dopo la riorganizzazione delle forze si riprende ad operare sui Balcani dalla base di Lecce. Il gruppo viene a far parte del raggruppamento caccia, effettuando le operazioni contro le postazioni tedesche con i Macchi 202 e 205, e con i nuovi Spitfire.

Il 5 maggio 1945 hanno termine le azioni belliche del 20° Gruppo.

Dopo il conflitto, l'attività continua sull'Aeroporto di Lecce finché alla fine del 1947 il reparto prima si trasferisce sulla Base di Vicenza e poi su quella di Aviano per il passaggio sui nuovi aviogetti F. 84 G. Nel 1954 il Gruppo va ad operare sulla Base di Istrana dove prosegue l'attività addestrativa sino al 15 Ottobre del 1955, data in cui il reparto viene posto in posizione "QUADRO".

Il 15 febbraio 1965 si ricostituisce sulla base di Grosseto il 20° Gruppo Addestramento Operativo Autonomo rimpiazzando la conversion section costituitasi a Pratica di Mare per i primi passaggi macchina sul biposto TF 104. Il Gruppo viene suddiviso in 3 Squadriglie (356,357 e 358). Da allora opera sui bisonici TF 104 G e F 104 G ed ha addestrato tutti i piloti italiani destinati ad operare sul bisonico della Lockheed. Alle iniziali 24 macchine, nel marzo 1983 vengono acquisiti dalla Luftwaffe altri 6 TF sottoposti presso gli stabilimenti di Caselle alle necessarie modifiche per renderli identici ai modelli italiani.

Nel 1993 riceve anche alcuni F104 S con la quale dà il via all'addestramento Limited Combat Ready per i piloti destinati ai reparti C.I.O. alleggerendo così i reparti operativi dell'addestramento avanzato fino ad allora a carico di ogni singolo gruppo.

Nel giugno 1994 in occasione dell' Open Day svoltosi presso la base, il Tcol.Landi Fabio, Comandante in carica effettuò l'ultimo volo sulla versione G: sono trascorsi esattamente 31 anni da quel lontano 11 marzo 1964, data alla quale veniva assegnato alla 4 Aerobrigata /9° Gruppo CI il primo Starfighter. In poco più di 35 anni sono stati abilitati oltre 1200 piloti e oltre 110 hanno conseguito presso il Gruppo l'abilitazione a svolgere le mansioni di istruttore.

Nel 1997 il Gruppo riceve da Alenia i primi TF 104 AM, versione aggiornata nell'avionica della versione originaria del biposto.

Nel marzo '99 il Gruppo partecipa, con una cellula dislocata presso la base di Amendola, alle operazioni aeree in Kosovo, svolgendo prevalentemente missioni di pattugliamento al largo delle coste montenegrine e albanesi.

Ecco i Comandanti del 20° Gruppo nel periodo bellico:

- Magg. Mario Bonzano (dal 18/07/1939 al 12/05/1942)
- Magg. Gino Calmieri (dal 19/05/1942 al 14/07/1943)
- Magg. Paolo Spadaccini (dal 1/17/1944 al 7/4/1945)
- Magg. Riccardo Spagnolini (dal 7/4/1945 al 8/1/1948)

## L'ARALDICA

Lo stemma attuale del 20° Gruppo è costituito da un leone di colore oro e nero con uno sfondo blu cielo, con contorni in oro, e la scritta UNUS SED LEO ( uno ma leone) in nero.

### **Maresciallo Ennio "Banana" Tarantola**

(Fonte: Sandro Brina - <http://digilander.libero.it/enniotarantola/TarantolaProfiloBiografia.htm>)

Ci immaginiamo due F 104 di scorta del 5° Stormo che accompagnano il M.Ilo Ennio Tarantola (Banana) col suo leggendario Macchi 202 Folgore, per la sua ultima missione. Era il 31 luglio di quest'anno sul fare del giorno, proprio come una normale attività di volo quando Ennio ci ha lasciati. Degente da diverso tempo presso una clinica di Cesena si è spento con grande dignità, fra atroci tormenti derivanti soprattutto dalle ferite di guerra. Una delle persone più buone ed amate della Città di Cesenatico, un Pilota leggendario per il 5° Stormo stimato e venerato dai giovani Colleghi.

La sua storia è quella semplice di un ragazzo che col carretto si guadagnava il pane per la Ditta Poggi di Como vendendo banane, sino al giorno in cui stufo di vedere gli idrovolanti dell'epoca sguazzare per il lago decise di dare a quei velivoli una dignità diversa. Iniziò da quelli la sua avventura.

Classe 1919, si avvia giovanissimo alla Scuola Militare di Volo della Malpensa uscendone col grado di Sergente Pilota e l'assegnazione al 6° Stormo di stanza a Campofornido nell'udinese, la stessa Regione delle Frecce Tricolori. Poi un incessante periodo bellico: la Guerra di Spagna col suo C.R.32 in una squadriglia che era tutto un programma "Cucaracha" ed i combattimenti aerei. Nella seconda Guerra Mondiale lo troviamo a bordo di Stukas alle dipendenze del Capitano Giuseppe Cenni, Comandante della 239° poi confluita nel 5° Stormo. Nel corso di una azione con lo Stukas fu abbattuto in mare e vi rimase ben 18 ore prima di essere tratto in salvo. Chiese al Comandante Cenni di ritornare alla caccia e fu trasferito il 4 novembre 1941 alla 151a squadriglia

del 20° gruppo dando vita ad altre imprese che libri e riviste specializzate continuano a rievocare. E' in questa fase che si cementa una amicizia solidale con il **Capitano Furio Niclot Doglio**.

Doglio, suo Comandante, poi caduto sui cieli di Malta. Un legame che durerà oltre il tempo. Senza alcun rivale in aria col suo Macchi 202 dalla scritta "Dai Banana!" è la nemesi per i nemici del suolo italiano.

Nel 1944 mentre pilotava un Fiat G. 55 "Centauro" della ANR su Torino viene colpito a 9.000 mt. di quota. Riporta gravi ferite alle gambe anche per le ustioni provocate dall'incendio dell'aereo. Miracolosamente trova scampo col paracadute e prende terra privo di sensi. Conclude l'attività bellica con all'attivo quattro Medaglie d'Argento al valore militare, due di bronzo, cinque Croci di Guerra, una d'oro alla lunga navigazione, due promozioni sul campo, una nomina a Ufficiale che non accetta.

Entra a far parte della Pattuglia Acrobatica Nazionale come solista sui G.46 e successivamente sul G.59 nel 1957. Esegue la transizione sul primo reattore in dotazione all'Aeronautica Militare, il mitico Vampiro D.H.100.

Nella vita "civile" nella sua Cesenatico, dopo il matrimonio con Rosa Briganti, conduceva una vita semplice e discreta da anziano irriducibile che in coda a persone per ritirare la pensione non ci voleva stare. Lui in coda era abituato a starci con più determinazione, per altri motivi. Quella lì non la sopportava proprio ed il primo giorno se ne ritornò a casa piangendo. Noi Ennio l'abbiamo conosciuto sin da bambini. Ti passava davanti con quella monumentale bicicletta nera, stile impero ed i capelli sempre tirati all'indietro con quel naso all'uncino che ti pareva andasse a Mach 1. L'abbiamo amato come un padre e sino all'ultimo l'abbiamo chiamato "zio banana" anche senza nessun legame anagrafico. Ci volevamo bene veramente e sovente, quando era libero da impegni, ci accompagnava a visitare qualche Aerobase, i suoi Amici come Lui in pensione.

Era un riferimento anche per un semplice consiglio, invitando noi giovani alla moderazione ed alla onestà. Da Lui in regalo in tanti anni di affettuosa amicizia, abbiamo ricevuto tre fotografie ed il casco che usava sul D.H.100, casco che conserviamo come una reliquia ormai da trenta anni, in bacheca. Per chi come noi ha vissuto questa amicizia con tenerezza ed affetto paterno scompare una fetta della nostra vita. Lo vogliamo ricordare con quel suo sorriso simpatico e malizioso dei giorni migliori augurandogli buon volo ovunque si trovi. Ciao "zio Banana"