

# Il Martin Baltimore: l'ultimo bombardiere italiano

A cura di Bear\_EAF51

Il Martin Baltimore fu il velivolo in dotazione allo "Stormo Baltimora" dell'ICAF (Italian Co-belligerent Air Force), costituito da 132° e 28° Gruppo, nel periodo 1943-45.

## Il velivolo

Il Martin Baltimore (primo volo nel giugno del 1941) è un velivolo derivato dal Martin Maryland, prodotto in cinque versioni (dal MkI al MkV). Fu utilizzato primariamente dalla RAF come bombardiere medio sul fronte mediterraneo, ma anche dalla Francia, dalla RAAF, dalla SAAF, dalla Aviazione Ellenica (Balkan Air Force). Sul fronte mediterraneo utilizzarono il Baltimore a partire dal 1942 cinque Squadron inglesi, tre sudafricani, tre australiani ed uno greco. A partire dal 1945 esso fu assegnato all'Aeronautica Italiana Co-Belligerante (ICAF), mentre alcuni esemplari furono ceduti alla FAFL ed alla aviazione turca.



Pur essendo un bombardiere medio (6 bombe da 500 libbre) era pesantemente armato: fino ad un massimo di 12 mitragliatrici: 2 mitragliatrici da 12,7mm. alari in caccia, 2 Browning da 7,7 mm nella finestra ventrale posteriore, 2 mitragliatrici da 12,7mm nella torretta Martin superiore, ben quattro mitragliatrici fisse posteriori (non presenti nella versione ICAF). Con 4 uomini di equipaggio, era mosso da due motori Wright Cyclone da 1.600 HP (1.700 HP nella versione Mk.IV), e da due eliche

Hamilton a passo variabile, che lo spingevano ad una velocità massima di 515 km/h a 4.570 metri, mentre la velocità di crociera era di 360 Km/h.

Il pilota accedeva alla cabina di pilotaggio arrampicandosi sull'ala ed entrandovi dall'alto. Il bombardiere vi entrava da uno sportello sotto al muso, e gli altri due uomini di equipaggio, il mitragliere dorsale e l'ufficiale di rotta da un portello ventrale posteriore. Si trattava di un buon aereo, robusto e abbastanza veloce, ma difficile al decollo, a causa della brutale potenza erogata dai due motori Wright.

Dei 1.575 Martin Baltimore costruiti, oggi non esiste più alcun esemplare al mondo, mentre una parte di esso (una deriva posteriore appartenente ad un velivolo del 28° Gruppo) è conservata al Museo storico di Vigna di Valle.

L'ICAF ebbe in carico cinquanta Baltimore delle versioni Mk.IV e Mk.V, sprovvisti delle quattro mitragliatrici posteriori. Quasi tutti, ad eccezione di 8 esemplari, erano di seconda mano, in quanto già appartenuti al 253° Wing della RAF.

## **Breve riassunto delle vicende belliche**

Il Martin Baltimore fu assegnato a quello che sarebbe diventato noto proprio come lo "Stormo Baltimora", costituito il 1 Luglio 1944 presso Ottaviano (Napoli). Ne facevano parte il 132° ed il 28° Gruppo bombardieri.

La prima base dello stormo fu un brutto aeroporto, costruito in una zona agricola a Campo Vesuvio (Napoli) dove prese in carico i velivoli. Il reparto fu poi trasferito a Campo Marino (vicino a Termoli, Campobasso) nel mese di Novembre 1944, da dove operò per l'attività bellica.

Gli equipaggi erano costituiti da volontari provenienti da unità di bombardieri, aerosiluranti e trasporto della Regia Aeronautica che avevano deciso di schierarsi con le forze che combattevano al sud.

Lo Stormo fu posto sotto il comando del Ten. Col. Pilota Renato Roveda, che ne mantenne la guida dalla sua costituzione (1 Luglio 1944) fino al termine del conflitto. Lo stormo era inquadrato alle dipendenze del 254° Wing della della Balkan Air Force (RAF) dalla quale manteneva una dipendenza operativa. Gli aerei appartenevano a tutti gli effetti alla Aeronautica Italiana Co-belligerante (ICAF) e volavano con le coccarde tricolori.

I due gruppi che costituivano lo stormo, ciascuno a sua volta formato da due squadriglie, erano comandati da figure già all'epoca leggendarie, assi degli aerosiluranti della Regia Aeronautica.

Il 28° Gruppo (le "Streghe") era posto sotto il comando di Carlo Emanuele Buscaglia (M.O.V.M). Rimasto vittima di un incidente al decollo proprio con il Baltimore il 23 Agosto 1944, morirà il giorno seguente a causa delle ustioni riportate. Buscaglia fu in seguito sostituito dal Ten. Col. Pil. Paolo Moci.

Moci aveva maturato una lunga esperienza operativa in seno al 41° Gruppo Bombardieri, a suo tempo comandato da Ettore Muti. Tra l'altro era stato uno dei piloti che avevano partecipato alla missione di bombardamento compiuta da 4 S.81 della Regia Aeronautica su Barhein nel settembre del 1940. Si tratta della missione di bombardamento portata alla maggiore distanza dalle basi di partenza tra quelle compiute da forze sia alleate che dell'Asse che operarono nell'area Europea ed Africana nella Seconda Guerra Mondiale, con un volo di oltre 4.100 Km.

Del 28° Gruppo facevano parte la 19a Squadriglia del Ten. Vittorio Sanseverino e la 260a del Cap. Umberto Scarpellato.

Il 132° Gruppo (le "Grappe") era guidato dal Magg. Pilota Massimiliano Erasi, che dopo la sua morte in combattimento fu sostituito dall'allora Cap. Giulio Cesare Graziani, divenuto in seguito Gen. di SA.

Al 132° Gruppo appartenevano la 253a squadriglia del Cap. Enrico Marescalchi e la 281a del Cap. Giulio Cesare Graziani.



I distintivi di entrambi i gruppi riportano quattro gatti, ad indicare la cronica scarsità di personale rispetto alle esigenze operative del reparto (i soliti quattro gatti). Il crest dello stormo era costituito da uno scudetto metà bianco e metà nero, con quattro teste di gatti (bianchi su sfondo nero e neri su sfondo bianco). Il 28° gruppo adottò lo scudetto nero con quattro gatti bianchi, mentre il 132° Gruppo utilizzò in seguito quello che è ancora oggi il distintivo del reparto: la nota immagine del mondo con i quattro gatti randagi.



Gli attuali badge del 132° Gruppo e 28° Gruppo

Nel Novembre 1944 da Campomarino (Campobasso), nei pressi del fiume Biferno, inizia l'attività bellica. Il reparto, una volta raggiunto il completo con gli organici, operò con 32 velivoli, di cui 24 usati ed 8 nuovi provenienti dai depositi inglesi di Malta. Le operazioni di bombardamento furono volutamente limitate al solo territorio jugoslavo. Come per il 4° ed il 51° Stormo ICAF, si decise infatti di evitare operazioni sul territorio dell'Italia settentrionale, dove i piloti dei bombardieri avrebbero potuto scontrarsi con i piloti che avevano aderito all'ANR.

I nostri piloti raggiungevano la zona di operazioni in circa 15 minuti di volo, il tempo necessario per i Baltimore per attraversare l'Adriatico.



Il S.Ten. Daniele e il Primo Aviere Coppola discutono al ritorno di una missione sui Balcani

La situazione logistica era pesante. Campi di volo di fortuna, costituiti da gresse, privi di infrastrutture, che si trasformavano in pantani con la pioggia, generando il costante pericolo di incidenti di volo. Gli equipaggi dormivano nelle tende, fredde d'inverno e calde d'estate, con vestiario insufficiente e inadeguato. Nonostante ciò lo Stormo Baltimore operò continuamente contro le forze tedesche in ritirata sul territorio jugoslavo, distinguendosi in operazioni portate contro obiettivi difficili: ponti, strade, porti, nodi ferroviari, postazioni antiaeree. Dopo solo tre mesi dall'inizio della attività bellica, a seguito dei risultati ottenuti, lo Stormo si classificò al primo posto tra i reparti del 254° Wing, posizione che mantenne fino al termine delle ostilità.

Massimiliano Erasi si guadagnò in questo periodo l'appellativo di Mister Bridge, datogli dalla RAF per la distruzione del ponte di Biace, un piccolo villaggio nei pressi di Podgorica, vicino al confine fra Albania e Jugoslavia, obiettivo più volte attaccato ma senza successo dai bombardieri e caccia bombardieri della RAF. Paolo Moci fu invece soprannominato "Mr. StopTrain" a seguito del "centro" e conseguente distruzione di un treno carico di munizioni nello scalo ferroviario di Bos Novi in Croazia nel Marzo 1945.



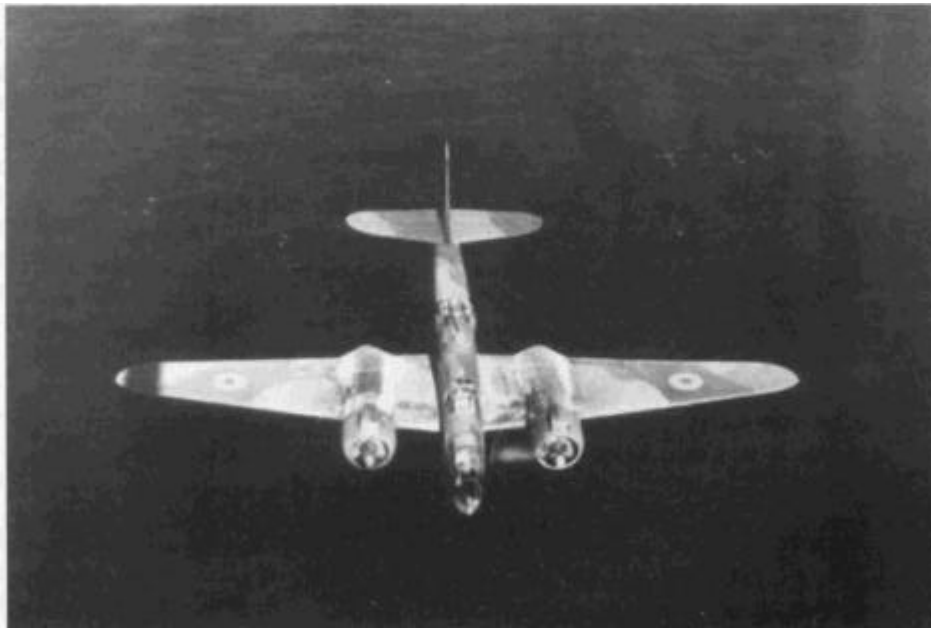
Massimiliano Erasi

Non molti sanno che Massimiliano Erasi viveva un dramma personale: di origine istriana, era spesso costretto ad operare con missioni offensive sul territorio natio. Perderà la vita nel corso di una missione di bombardamento del molo dell'Arsa, il 21 Febbraio 1945, solo due mesi prima della fine della

guerra. L'aereo di Erasi, colpito da una durissima reazione della contraerea, si schianta nella zona di Albone. Con lui perdono la vita i tre membri dell'equipaggio, Di Stefano, Sciamanni e Rossi.

Nel periodo operativo con L'ICAF (15 Novembre 1944- 5 maggio 1945) lo Stormo Baltimore compì 189 missioni in 144 giorni di volo, sganciando 1.225 tonnellate di bombe, perdendo nove velivoli, di cui sei in incidenti e tre in azione. Lo stormo verrà decorato con la MEDAGLIA D'ARGENTO il 5 Giugno 1947.

Il Baltimore fu di fatto l'ultimo bombardiere in servizio nella Aeronautica Italiana, fino all'entrata in linea dei Tornado. Va sottolineato che, dopo lo scioglimento dello Stormo Baltimora, la specialità Bombardieri non fu più ricostruita nell'Aeronautica italiana (oggi infatti si parla di CB o CBR, non di unità da bombardamento puro)



## **Lo schema di colorazione del Martin Baltimore ICAF**

*L'argomento della colorazione sta molto a cuore ai modellatori ed agli skinner. Qui di seguito è riprodotta la trattazione più completa che ho trovato, a cura di Marco Gueli (pag. 62 del volume "Martin Baltimore", collana "Ali Straniere in Italia" diretta da Giorgio Apostolo ed edita da La Bancarella Aeronautica di Torino, di cui raccomando l'acquisto a tutti gli appassionati).*

"Finora non si avevano dubbi circa la mimetica dei Baltimore italiani in quanto, provenendo da reparti della RAF inquadrati nella Desert Air Force, avevano tutti il tipico schema desertico (Desert Scheme) a bande Middle Stone ES 30266 e Dark Earth ES 30118 con superfici inferiori in Azure Blue ES 35231. Nel 1996 sul notiziario del CMPR è stato pubblicato che, al contrario di ciò che fino ad allora si era creduto, i Baltimore italiani erano dipinti con lo schema Temperate Land Scheme adottato dalla RAF nei territori oltremare non desertici, come era appunto la penisola italiana. Tale schema sostituiva il Middle Stone con il nuovo Dark Green ES 34079 ma manteneva l'Azure Blue per le superfici inferiori. La notizia trovava una significativa conferma nella testimonianza del gen. Roberto Crespi già pilota di Baltimore oltre che dello scrittore aeronautico Giulio Lazzati. Di fronte a tali autorevoli testimonianze poco resta da aggiungere; l'osservazione delle foto bianco nero disponibili mostra in effetti due tipi, a volte tre, schemi diversi identificabili dal contrasto più o meno marcato visibile tra le due tonalità mimetiche delle superfici superiori. Lo schema mimetico mostra un forte contrasto tra i due marroni, uno chiaro ed uno scuro, mentre il contrasto tra marrone e verde, entrambi scuri, risulta meno accentuato. Il basso contrasto farebbe pensare alla presenza del Temperate Land Scheme ricordato dal gen. Crespi.

Chiaramente siamo nel campo delle supposizioni, in quanto particolari effetti di luce o di scolorimento delle vernici al momento dello scatto delle foto, potrebbero smentire quanto finora scritto. Comunque una spiegazione storica circa la presenza di mimetiche visibilmente diverse potrebbe essere questa. I Baltimore, in quanto provenienti da reparti della Desert Air Force, erano inizialmente tutti nello schema mimetico desertico. Successivamente con la costituzione della Balkan Air Force il 10 giugno 1944 e lo spostamento del fronte di guerra sul territorio italiano, si provvide a ritinteggiare i velivoli nel più consono Temperate Land Scheme, tipico delle zone a clima appunto temperato. Chiaramente i Baltimore non vennero tutti immediatamente ridipinti, anzi i più vecchi o malandati, dei quali era prevista l'imminente radiazione, continuarono a mantenere lo schema desertico ad alto contrasto di colori. Potrebbe essere così spiegata la coesistenza di aerei con due diverse mimetiche.

A questi due schemi principali se ne aggiungono altri due, uno, dell'immediato dopoguerra, costituito da una colorazione uniforme delle superfici superiori che da alcuni confronti effettuati potrebbe essere il Dark Earth ES 30118, seguita, dal 16 febbraio 1948, dalla tipica colorazione degli aerei militari italiani degli anni cinquanta: alluminio su tutte le superfici ma non è esclusa la completa sverniciatura lasciando il rivestimento in "natural metal". Con tale colorazione i pochi Baltimore superstiti vennero infine radiati negli anni 1950-51.

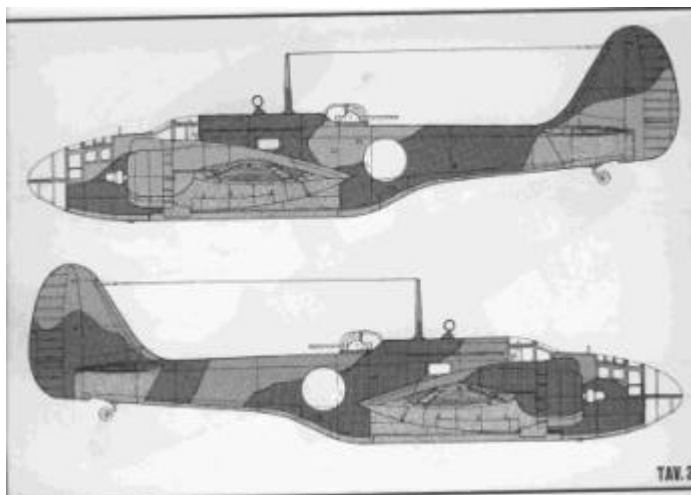
Tra le colorazioni citate, solo quella in Dark Earth/Azure Blue (?) resta fuori da tutti gli schemi conosciuti ma la sua presenza è documentata su più di un Baltimore. Una colorazione analoga è anche documentata su almeno uno Spit V fotografato in quello stesso periodo (\*). Non possiedo documenti comprovanti tale verniciatura; va però detto che le condizioni operative dei nostri reparti di volo alla fine della seconda guerra mondiale erano tali da giustificare l'utilizzo delle vernici al momento disponibili senza preoccuparsi troppo degli schemi ufficiali RAF". (Fonte: Marco Gueli - Martin Baltimore - collana Ali Straniere in Italia diretta da Giorgio Apostolo - Ed. Bancarella Aeronautica, Torino 2004)

*(\*) Si tratta di uno Spitfire Vb in dotazione al 51° Stormo ICAF, e già appartenuto alla Desert Air Force e successivamente alla Balkan Air Force - n.d.r.*

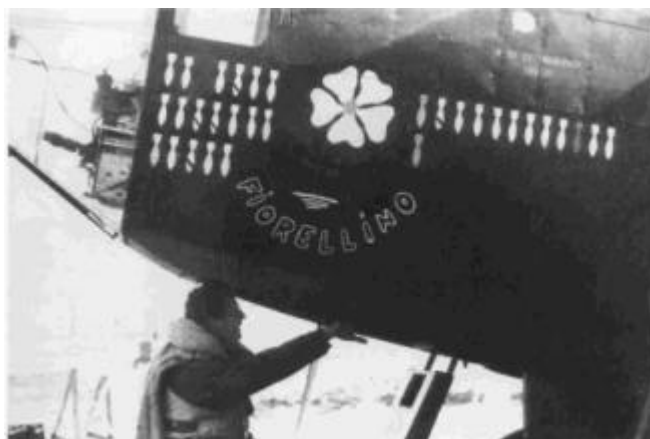


## Il Martin Baltimore Strega 10 del 132° Gruppo (Ten. Roberto Crespi)

L'aereo raffigurato nelle immagini seguenti è quello del Ten. Crespi, del 132° Gruppo (un MkV matricola FW 821, con la numerazione 10-132 sul timone). Sul lato sinistro del muso era disegnato un fiore bianco con la dicitura "Fiorellino". Ed i simboli relativi alle 72 missioni compiute (56 dal del Ten. Crespi e le altre dal Sottotenente Pil. Lino Rolandi). I velivoli del 132° Gruppo erano denominati "Grappa" con numero progressivo, mentre quelli del 28° Gruppo erano "Strega". Il callsign dell'aereo di Crespi era "Grappa 10". La mimetica era in Temperate Land Scheme mentre l'insegna personale del pilota comprendeva il fiore bianco con centro giallo, gambo e foglie verdi, che spunta dal terreno rappresentato da alcune righe bianche con la scritta "Fiorellino" in giallo.



Ai lati le missioni compiute rappresentate da bombette colorate in bianco, giallo, rosso e bianco con banda rossa (successo, insuccesso, aereo colpito).



Sul timone oltre al numero individuale ed a quello di gruppo dipinti in bianco e bordati di rosso, c'era l'insegna personale del Sottotenente Rolandi costituita da una stella e la scritta "Stellina" entrambe in bianco.



## **Bibliografia**

### **Giorgio Gueli - Martin Baltimore – Collana Ali straniere in Italia – Edizioni La Bancarella Aeronautica, Torino 2004**

*Volume monografico sul Martin Baltimore in servizio con L'ICAF. Ampia e dettagliata documentazione storica, e molte foto inedite, corredate da profili di colorazione e schemi dettagliati tratti dai manuali originali americani.*

### **Gen. di S.A. Giulio Cesare Graziani – Con bombe e siluri fra le cannonate – Avventure di guerra dal Mar Rosso al Mediterraneo- Ed Aerosiluranti, Roma 1978**

*Diario di guerra di Giulio Cesare Graziani, racconta le azioni alle quali l'autore partecipò, prima in A.O.I., poi con la 282° Squadriglia Aerosiluranti a Rodi con Buscaglia ("Pauci sed sempre immites"), quindi con il 132° gruppo autonomo aerosiluranti ("con il cuore e con l'anima oltre ogni meta"), ed infine con lo Stormo Baltimore dell'ICAF, come comandante della 281° Squadriglia del 132° Gruppo ICAF (" i soliti quattro gatti"), che oggi è parte del 51° Stormo. Volume a tiratura limitata, esaurito e quasi introvabile.*

### **Sponza e D'Agostino - Mister Bridge – G. De Marco Editore, Treviso 1985**

*La biografia del Maggiore Pilota Massimiliano Erasi, detto Mister Bridge, (M.O.V.M.). Pilota di aerosiluranti con Buscaglia (M.O.V.M.) e poi di bombardieri nello stormo Baltimora dell'ICAF. Erasi era il Comandante del 132° Gruppo quando fu abbattuto il 22 Febbraio 1944. Volume purtroppo esaurito da tempo.*

### **Antonio Mura - In volo tra guerra e pace, quarant'anni nell'Aeronautica Militare Italiana - Giorgio Apostolo Editore, 1995**

*Il diario di una vita da pilota, dai bombardieri P.108 Regia Aeronautica ai jet, passando per l'ICAF. (P.108, Martin Baltimore, P51D, e poi con i Jet fino all'ultimo volo prima della pensione con il Tornado).*

### **Paolo Moci – Seguendo la Bandiera – Vita di un pilota – Giorgio Apostolo Editore, 2001**

*La autobiografia del Generale Giorgio Moci, pilota in Spagna, in Albania, nel Mediterraneo e poi dopo l'8 Settembre con L'ICAF. 401 missioni di guerra, una medaglia d'oro al V.M., sette d'argento e due di bronzo. Il diario di una vita spesa al servizio della Aeronautica Italiana: S 79, S 81, S 84, i Baltimore del 28° Gruppo ICAF (di cui Moci era comandante), i P-51 e poi gli aerei a getto, fino a terminare la carriera come sottocapo di stato maggiore della Difesa e Presidente del Consiglio Superiore delle Forze Armate. Volume esaurito.*

### **Achille Vigna - Aeronautica Italiana, dieci anni di storia 1943-1952 – Collana Storia Militare - Alberelli Edizioni, Parma 1999**

*Una accurata ricostruzione storica, prima e dopo l'8 settembre, con molte foto interessanti e rare, in particolare dei periodi ANR e ICAF, che costituiscono certamente il maggiore pregio del volume.*

### **Franco Pagliano – Aviatori Italiani – Longanesi 1974 – Recentemente ristampato da Mursia, 2003**

*Il volume è costituito da capitoli dedicati a vari piloti italiani. Uno di essi è dedicato a Massimiliano "Mister Bridge" Erasi.*