

Furio Niclot Doglio (1908-1943)

Questa biografia di Ennio "Banana" , Tarantola, a cura di Bear_EF51, si basa sulla consultazione delle seguenti fonti:

Giovanni Massimiello – Furio Niclot Doglio, un pilota indimenticabile – Edizioni AeroFan – Giorgio Apostolo Editore, Milano 1998

Massimiello_Apostolo – Italian Aces of WW2 – Oxprey Aviation Publishing – 2000 – ISBN 1 84176 078 1

Nicola Malizia – Quelli del Gatto Nero – Stampato in proprio dall'Autore

*** **

La vita di Furio Niclot Doglio (Medaglia d'Oro al VM) delinea la figura di un pilota completo, di grandi capacità tecniche e tattiche, che ha conseguito brevetti di tutti i tipi, esperienze di volo tra le più diverse, dalla acrobazia al collaudo, un combattente audace e coraggioso, ed un grande Comandante, rispettoso della dignità e della vita dei suoi uomini.

Furio Niclot Doglio nasce a Torino il 24 Aprile 1908. Laureatosi in ingegneria civile a soli 22 anni (1930), si iscrive ai corsi di pilotaggio dell'Aereocentro da Turismo dell'aeroporto del Littorio, e nel 1931 consegue il brevetto di pilota civile di 1° e 2° grado. Nel 1932 consegue la seconda laurea, in ingegneria aeronautica. Viene assunto alla Compagnia Nazionale Aeronautica, ed a 24 anni ne diviene vicedirettore della scuola. Nel 1932-33 è istruttore di piloti militari. Nel dicembre 1932 consegue il brevetto di pilota di idrovolanti, ed il 28 Dicembre 1932 realizza il record mondiale di altezza per idrovolanti da turismo.

Il 22 Giugno 1933 si arruola nella Regia Aeronautica, e con il grado di Sottotenente di Complemento è assegnato al 1° Centro Sperimentale di Montecelio. Qui conquista altri due primati mondiali di altezza con velivoli da turismo. Alla fine del 1934 viene congedato, con il brevetto di pilota militare, conseguito su CR.20, e diviene pilota collaudatore della Breda, presso la quale, con il Breda Ba 88, consegue nuovi record di velocità su 100 e su 1.000 Km.

Il 10 luglio 1937, a Milano - Bresso, durante il collaudo del Ba 66, l'aereo cede e precipita. Niclot resta ai comandi fino all'ultimo, per evitare che il velivolo si schianti sulle case, e si lancia a soli 300 metri di altezza, giungendo a terra miracolosamente illeso, mentre l'aereo esplode al limite del campo di volo.

Alla dichiarazione di guerra il 10 Giugno 1940, Niclot Doglio si arruola nella Regia Aeronautica, e viene assegnato alla 365° Squadriglia, 21° Gruppo, 51° Stormo, a Ciampino. Qui a bordo di un Fiat G.50, compie la sua prima missione il 17 Giugno, senza però incontrare alcun aereo nemico.

Il 14 Settembre 1940 passa in forza alla 353° Squadriglia del 20° Gruppo. scorporato dal 51° Stormo, per confluire nel 56° Gruppo, un reparto di nuova formazione, comandato da un veterano della Guerra di Spagna, il Maggiore Mario Bonzano. Il reparto fa parte del CAI, il Corpo Aereo Italiano inviato sul fronte della Manica, e destinato ad operare dal campo di Maldegem, in Belgio.

Il 27 Ottobre Niclot compie la prima azione sulla manica, sempre a bordo del G.50 (soprannominato dai nostri piloti "Gigetto") in un volo di scorta ai BR 20 diretti a bombardare Ramsgate. La campagna in Belgio si conclude per Niclot con 6 azioni sull'Inghilterra, 16 sul Canale, e 63 missioni di scorta ai bombardieri, senza però

ingaggiare alcuno scontro a fuoco con gli aerei alleati. In realtà la storia personale di Niclot Doglio in Belgio riflette pienamente il nulla di fatto dell'intero corpo di spedizione Italiano. Nel frattempo Niclot ne approfitta, completando il ciclo addestrativo su un Me 109 E.

Al momento del ritiro degli aerei italiani dal fronte della manica, i G.50 della 352° e 353° Squadriglia sono gli ultimi a lasciare il Belgio. Il 20° Gruppo viene dotato di nuovi G.50 "tropicalizzati" ed inviato in Nord Africa a Castel Benito, vicino a Tripoli (maggio 1942), e successivamente (giugno 1941) a Martuba in Marmarica.

In Nord Africa Niclot Doglio consegue la prima vittoria, l'abbattimento di un Hurricane, durante una missione di scorta ad un gruppo di Ju 87 tedeschi diretti a bombardare navi alleate al largo di Ras Azzas (30 Giugno 1941), che gli varrà una prima medaglia di bronzo. Una seconda medaglia di bronzo gli viene conferita sempre nel 1941 per il valore dimostrato fino a quel momento.

Il 20° gruppo continua l'attività operativa di scorta agli Stuka, fino al Dicembre 1940, quando viene ritirato dal fronte e rientra in patria.

Il 1° Gennaio 1942, a Ciampino Sud, viene ricostituito il 51° Stormo CT, agli ordini del Colonnello Aldo Remondino. Lo stormo è formato dal 20° Gruppo (Ten.Col. Mario Bonzano), dal 155° Gruppo (magg. Duilio Fanali), e 20° Gruppo (Magg. Duilio Fanali) ed equipaggiato con i Macchi c.202, sul quale Niclot effettua il primo volo il 7 Aprile.

Il 51° Stormo, adotta come emblema il simbolo del 20° Gruppo: il gatto nero con i sorci verdi, posto sulla fascia bianca in fusoliera, e viene spostato a Gela per le operazioni contro Malta, dove i nostri Macchi incontrano per la prima volta i temibili Spitfire Vc.

Il capitano Furio Niclot Doglio assume il comando della 155° squadriglia. Il suo Macchi c.200 è riconoscibile dalla numerazione individuale (155-1) e da un simbolo bianco a forma di V orizzontale posto sulla fusoliera laterale, sotto la carlinga.

Nella prima azione (1 Luglio 1942) si registra un abbattimento probabile per Niclot Doglio ed uno Confermato per Tarantola (probabilmente il Fl/sgt R. Ballantyne sullo Spitfire mat. BR367). Nella seconda azione il 2 Luglio Niclot registra il suo primo abbattimento della campagna, e la seconda vittoria dopo quella ottenuta in Africa.

Le missioni su Malta si susseguono per tutto il mese di luglio, e Niclot arriva a totalizzare in pochi giorni quattro nuovi abbattimenti, che portano il totale ai fatidici cinque. Due vittorie sono attribuite il 10 luglio, uno Spitfire in collaborazione con Tarantola sopra al campo di TaKali, ed un altro sulla rotta del ritorno. Un'altra vittoria l'11 Luglio sopra a Malta (Spitfire Vc BR111 del Wt.Off. C.B.Ramsay del 249th Squadron RAF, visto precipitare dagli Italiani, ma considerato dagli inglesi perso in mare). Altri due sono gli Spitfire abbattuti in successione il 13 Luglio, durante una missione di scorta a Ju 87, a cui parteciparono anche due formazioni di Caccia Me 109F del II/JG53 "Pik-As" e del I/JG77 "Herz-as", che si trasformò in un gigantesco dogfight. Il 51° Stormo totalizzò altri due abbattimenti (attribuiti a Menaldi e a D'Amico) ma perse due piloti, Menaldi e Longo.

Nel volo di ritorno avvenne uno dei numerosi atti di eroismo di Niclot Doglio. Individuato in basso uno Ju 88 danneggiato sotto attacco da parte di due Spitfire, Niclot Doglio, pur avendo finito le munizioni, si buttò in picchiata sui caccia nemici, riuscendo a farli allontanare. Il pilota tedesco atterrò in seguito a Gela, per ringraziare personalmente Niclot.

L'ultimo combattimento di Furio Niclot Doglio avviene il 27 Luglio 1943, durante un volo di scorta degli Ju88 del III/KG77 diretti a bombardare Takali. Nel volo di rientro, sopra all'isola di Gozo, i nostri Macchi incontrano una dozzina di Spitfire. Come al loro solito, entrambi Niclot Doglio e Tarantola segnalano al compagno l'avvistamento dei banditi con il movimento delle ali. Nonostante il grande affiatamento tra i due, avviene l'imponderabile. Sembra infatti che Niclot Doglio si riferisse ad una formazione in avvicinamento di fronte (probabilmente una pattuglia del No. 126 Sq.), mentre Tarantola voleva segnalare un'altra formazione che stava scendendo verso di loro da sinistra (8 Spitfire appartenenti al No. 249 Sq.). Questi ultimi attaccarono di sorpresa i 4 caccia italiani (Niclot, Tarantola, Spataro e Gelli). Vengono colpiti sia Niclot Doglio che Gelli (che però riuscì a salvarsi atterrando sulla pancia a Gozo).

L'aereo di Niclot è colpito da una unica raffica di uno Spitfire proveniente da sinistra, e Tarantola lo vede prendere fuoco, rovesciarsi, e precipitare in vite.

L'aereo di Niclot viene colpito da una raffica partita dallo Spitfire del pilota canadese FI/Sgt. George "Screwball" Beurling (lo stesso responsabile dell'abbattimento di Gelli). *"The poor devil simply blew to pieces in the air"* (il povero diavolo andò semplicemente in pezzi per aria): questo fu il commento di Beurling sulla morte di Niclot, di cui in quel momento ignorava l'identità.

In meno di un mese Niclot Doglio aveva compiuto 21 missioni, affrontando 18 combattimenti, ed ottenendo 6 vittorie individuali, quattro probabili, e due in collaborazione con Tarantola. Alla memoria di Furio Niclot Doglio fu concessa il 14 luglio 1942 la Medaglia d'Oro al VM. Di lui ci resta, parecchi anni dopo, il ricordo di Tarantola: *"Un uomo eccezionale, un pilota indimenticabile...Combatteva sempre mettendoci nelle condizioni migliori, con il sole alle spalle ed il vantaggio di quota. E poi era un vero signore. Si rivolgeva sempre a noi sottufficiali con il "lei", non per tenere le distanze, ma per rispetto..."*