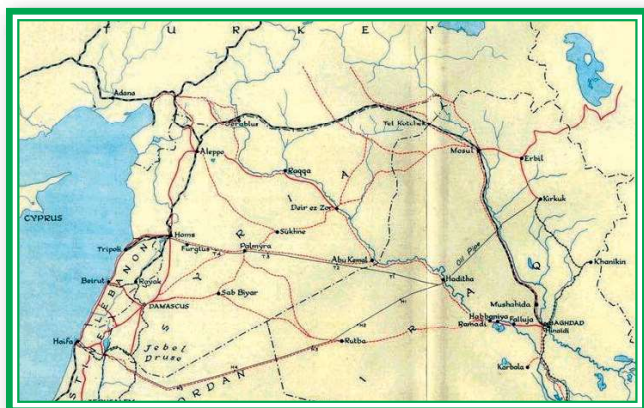


# Primavera 1941 - La 155<sup>a</sup> Squadriglia Speciale Irak

di Vincenzo Meleca

Nella primavera 1941, nell'ambito di quella specie di risi-ko che era diventata la Seconda Guerra Mondiale, l'attenzione del III Reich nei confronti dei Paesi medio-orientali e soprattutto dell'Iraq (stato indipendente sulla carta, ma di fatto sottoposto allo stretto controllo della Gran Bretagna) iniziò a farsi più insistente, anche perché l'opportunità di impadronirsi dei ricchi giacimenti petroliferi dell'area mesopotamica parve diventare quasi a portata di mano, soprattutto approfittando dello scoppio della rivolta antinglese capeggiata dal leader nazionalista iracheno Rashid Ali Al Gaylani.



*Il teatro di operazioni della 155<sup>a</sup> Squadriglia Speciale*

La Gran Bretagna non poteva però permettersi di perdere il controllo dell'Iraq e decise di intervenire, facendo sbarcare a Bassora, tra il 18 e il 29 aprile 1941 un primo contingente di truppe indiane (di cui facevano parte la 20<sup>a</sup> Brigata indiana, un reggimento di artiglieria e il Quartiere Generale della 10<sup>a</sup> Divisione indiana), seguito il 30 aprile successivo da un secondo contingente britannico. A quel punto, Rashid Ali ritenne di non poter più attendere e decise di attaccare la grande base aerea britannica di Habbaniya, situata non lontano dalla capitale Baghdad.

La mossa non ebbe successo, sia per la reazione della guarnigione, sia per il violento contrattacco aereo portato lo stesso 30 aprile con i velivoli della base, prima, e il 2 ed il 4 maggio, poi, con alcuni bombardieri a largo raggio inglesi Vickers Wellington provenienti da Bassora. Le truppe irachene furono così costrette a ritirarsi.

Venuto meno il tentativo di conquistare Habbaniya e presagendo il pericolo di una più generale controffensiva britannica, Rashid Ali iniziò a tempestare Berlino di richieste di aiuto.

Non potendo intervenire direttamente con forze di terra o inviare sostanziosi contingenti via mare (l'isola di Creta e quella Cipro erano ancora in mano agli inglesi e le coste della Palestina, ma anche quelle della Siria e del Libano francesi erano sorvegliate dalla Royal Navy), Berlino indusse il governo di Vichy a muoversi per primo. E il 13 maggio 1941, il governatore della Siria, Henry Dentz, decise di inviare da Damasco a Mosul tre convogli ferroviari carichi di armi e munizioni di fabbricazione francese. Tuttavia, questo primo aiuto non soddisfece affatto Rashid Ali che giudicò assolutamente insufficiente ed obsoleto il materiale ricevuto. A partire dal 14 maggio, i tedeschi, prima e successivamente gli italiani, iniziarono ad inviare aerei da trasporto, da bombardamento

e da caccia in territorio iracheno, usufruendo del campo trampolino di Rodi-Gadurra e degli aeroporti francesi situati in territorio siriano.



*Schieramento di Messerschmitt Bf 110 del Sonderkommando Junk in Iraq nel maggio 1941*

La Luftwaffe inviò (da Belgrado a Mosul, via Atene e Rodi) il FliegerKorps VIII al comando dell'Oberst (Colonnello) Werner Junk. Il reparto, noto anche come Sonderkommando Junk, era composto da quattordici bimotori da caccia pesante Me Bf 110 tratti dagli Zerstörergeschwader (Squadriglia da caccia pesante) ZG 76 e ZG 26 e sette bimotori da bombardamento Heinkel He 111 H6 del Kampfgeschwader (Squadriglia da bombardamento) KG 4<sup>1</sup>. Per il supporto logistico vennero impiegati una ventina di trimotori da trasporto Ju 52 del Kampfgruppe (Gruppo Trasporti) K.G. Zbv.106 e tre bimotori Ju 90 B della Lufthansa. L'Oberst Junk, che mantenne il suo quartiere generale a Rodi, inviò a Baghdad il Maggiore Axel von Blomberg con compiti di coordinamento. Anche l'Italia, su pressioni del suo Ambasciatore a Baghdad, Luigi Gabrielli, prese la decisione di inviare un contingente aereo in Iraq, la 155<sup>a</sup> Squadriglia, che per l'occasione fu denominata "Squadriglia Speciale Irak".



*Itinerario seguito dalla 155<sup>a</sup> Squadriglia*

<sup>1</sup> Circa il numero di velivoli da combattimento, altre fonti indicano dati diversi: si va dai 12 Messerschmitt Bf 110 e 12 Heinkel 111 (Robert Lyman, "Iraq 1941: The Battles for Basra, Habbaniya, Fallujah and Baghdad") ai 14 Messerschmitt Bf 110 e 15 Heinkel 111 (Compton Mackenzie, "Eastern Epic: Volume 1") ed ai 12 Messerschmitt Bf 110 e 9 Heinkel 111 (Franz Kurowski, "The Brandenburg Commandos: Germany's Elite Warrior Spies in World War II")

# Primavera 1941 - La 155<sup>a</sup> Squadriglia Speciale Irak

di Vincenzo Meleca

Prima dei velivoli di questa squadriglia, giunsero però a Mosul, in Iraq, seguendo la rotta Roma-Lecce-Rodi, tre Savoia Marchelli SM 82 "Marsupiale" del 149° Gruppo, che, in 18 missioni, trasportarono armi (tra cui alcune mitragliere da 20 mm) e munizioni per complessive 18 tonnellate.<sup>2</sup>

Gli aerei della 155<sup>a</sup> Squadriglia decollarono dalla loro base di Alghero<sup>3</sup> il 22 maggio 1941 e, dopo un lungo volo di quasi 900 km, con tappe intermedie a Ciampino sud, Valona (dove uno dei velivoli si incidentò gravemente in fase di atterraggio) Rodi-Gadurra, Aleppo in Siria e finalmente a Mosul e Kirkuk in Iraq, dove giunsero il 23 maggio.

La Squadriglia Speciale Irak, comandata dal capitano Francesco Sforza, poteva disporre di 11 caccia CR 42 "Falco" in versione Egeo<sup>4</sup>, di due trimotori da trasporto Savoia-Marchetti SM 81 "Pipistrello", uno dei quali attrezzato come centro-radio) e di un Savoia-Marchetti SM79 "Sparviero" per il supporto logistico.

L'approntamento dell'unità procedette molto lentamente, e solo il 28 maggio la squadriglia divenne operativa dagli aeroporti di Mossul e Kirkuk, decisamente troppo in ritardo per avere una qualche influenza sul conflitto.



*Un Fiat Cr 42 della 155<sup>a</sup> Squadriglia. Si notano sulle semiali inferiori i caratteristici distintivi triangolari utilizzati in Iraq.*

I velivoli utilizzavano una mimetizzazione a chiazze di tipo continentale<sup>5</sup>, con la tradizionale croce bianca sul timone di coda sostituita dai colori verde-bianco-rosso-nero delle bandiere italiana ed irachena.



*Lo stemma del reparto, identico a quello dell'Aeronautica irachena e del Sonderkommando Junck*

Di fatto, l'unico combattimento contro i caccia britannici si ebbe solo il 29 maggio, quando tre caccia Fiat CR 42, di base a Kirkuk si scontrarono nei pressi di Habbaniyya con una formazione mista composta da tre Hawker Audax<sup>6</sup> e da due Gloster Gladiator<sup>7</sup> del 94th Squadron della RAF che scortavano una colonna di truppe britanniche provenienti da Fallujah e dirette a Baghdad. Nel combattimento la Squadriglia riportò l'abbattimento di un Hawker Audax e dei due Gladiator, ma accusò la perdita di un velivolo, abbattuto nei pressi di Khan Nuqta dal Gladiator del Wing Commander William Taylor Forest 'Freddie' Wightman<sup>8</sup>. Il nostro pilota, Sottotenente Lucio Valentini, riuscì a

<sup>2</sup> Cfr. R. Rainero e A. Biagini, *L'Italia in guerra. Il secondo anno - 1941*, CISM - Commissione Italiana di Storia Militare, 1992, pagg 480-481.

<sup>3</sup> La 155<sup>a</sup> Squadriglia, assieme, alla 153<sup>a</sup> (Cap. Giorgio Tugnoli) ed alla 154<sup>a</sup> Cap. Giuseppe Tovazzi), entrambe basate a Monserrato, faceva parte del 3° Gruppo del 6° Stormo Caccia Terrestre, comandato dal Col. Francesco Ferrarin.

<sup>4</sup> Il Fiat CR 42 "Falco" fu l'ultimo caccia biplano della storia ad essere costruito in serie. Assieme al Gloster Gladiator britannico e al Polikarpov I-15 sovietico, fu anche l'ultimo caccia biplano a combattere nel secondo conflitto mondiale. Prodotto fino al 1944, detiene tuttora il primato di essere l'aereo italiano costruito nel maggior numero di esemplari (circa 1.800). L'armamento standard consisteva di due mitragliatrici Breda-SAFAT da 12,7 mm montate nella parte superiore della fusoliera, subito dietro al motore, con fuoco sincronizzato attraverso il disco dell'elica e circa 400 colpi per arma. Nella versione cacciabombardiere tattico poteva trasportare due bombe da 50 kg o due 100 kg (C.R.42 AS). Il motore FIAT A.74 RC.38 da 840 CV gli consentiva una velocità massima 430 km/h a 5/6 000 m. La versione "Egeo" utilizzata dalla 155<sup>a</sup> Squadriglia era dotata di un serbatoio supplementare da 80 l. contenuto nella fusoliera, che aumentava l'autonomia a circa 1.000 km e da una corazzatura rinforzata.

<sup>5</sup> Sulla rivista *Aerofan* n. 96 del gennaio-marzo 2006 vi è un articolo di Giancarlo Garello, "Ali Italiane in Iraq 1937-1941" (che riprende un altro suo articolo pubblicato sulla rivista *Aerei*, n. 4 aprile 1974), è però pubblicata una foto di un CR 42 la cappottatura del motore dipinta di giallo.

<sup>6</sup> L'Hawker Audax era una versione da cooperazione al suolo del bombardiere leggero biplano Hawker Hart. Prodotto dal 1931 in circa 700 esemplari, fu utilizzato molto nell'Impero Britannico. L'Audax, che, armato con una mitragliatrice Lewis da 7,7 mm ed una Vickers da 7,7 mm., montava un motore Kestrel che gli consentiva una velocità massima di 270 km/h, ebbe un uso limitato durante la Seconda guerra mondiale: fu utilizzato in Africa sul confine tra Kenya e Abissinia dove combatté contro le truppe italiane e, appunto, in Iraq dalla base RAF di Habbaniyya.

<sup>7</sup> Il Gloster Gladiator è stato l'ultimo dei caccia britannici biplani e, con il Fiat CR 42 ed il Polikarpov I-15 sovietico, uno degli ultimi caccia biplani impiegati durante la Seconda Guerra Mondiale. Rispetto al CR 42, il Gladiator, a causa del tettuccio per il pilota, era leggermente più lento, ma più maneggevole e aveva un numero doppio di mitragliatrici, anche se di calibro inferiore. Complessivamente, a bassa quota, le prestazioni del biplano britannico erano superiori, con maggiori velocità massima e di cabrata. Armato, a seconda della versione, con due Vickers calibro .303 in (7,7 mm) in fusoliera e due Lewis alari di pari calibro (oppure quattro Browning M1919, sempre in calibro .303 in., aveva un motore Bristol Mercury da 830 hp che gli consentiva una velocità massima di 407 km/h a 4 400 m.

<sup>8</sup> Wightman si era già scontrato più volte con gli italiani in Eritrea, dove aveva abbattuto un CR 42 della 414<sup>a</sup> Squadriglia CT ed un SM 81 della 15<sup>a</sup> Squadriglia BT. Un altro CR 42 era stato distrutto al suolo.



# Primavera 1941 - La 155<sup>a</sup> Squadriglia Speciale Irak

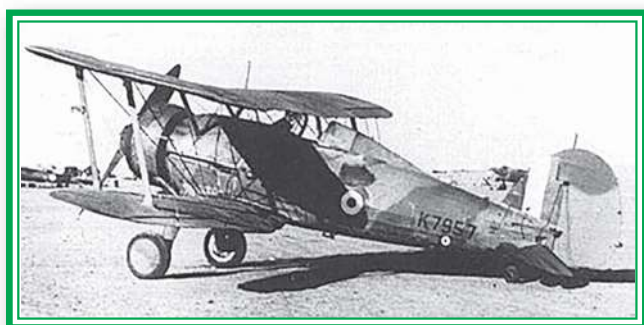
di Vincenzo Meleca

salvarsi saltando con il paracadute dall'aereo colpito, ma fu fatto prigioniero<sup>9</sup>.

Il 30 maggio, sette CR 42 sventarono un tentativo d'attacco di bombardieri britannici al campo di Kirkuk e nel pomeriggio dello stesso giorno quattro nostri velivoli attaccarono a volo radente nella zona di Abu Ghuraib le colonne inglesi in avvicinamento a Baghdad. Tuttavia, al loro rientro alla base due caccia si sfasciarono al suolo causa delle pessime condizioni della pista.



*Raffigurazione pittorica di un Fiat CR 42 della Squadriglia Speciale Irak*



*Un Gloster Gladiator del 94th Squadron della RAF*

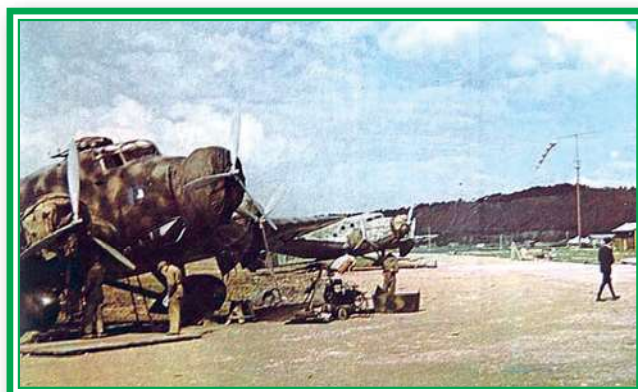


*Un Hawker Audax nel cielo di Habbaniyya*

Il giorno successivo, 31 maggio, in seguito al tracollo dell'esercito iracheno, il personale della 155<sup>a</sup> Squadriglia, dopo aver dato alle fiamme i relitti dei due velivoli incidentati, abbandonò Kir-

kuk alla volta dei campi siriani con i sette CR 42 ancora efficienti, l'SM 79 e i due SM 81.

Il 1° giugno i sette CR 42 superstiti, l'SM 81 di supporto e l'SM 79 con a bordo la missione di collegamento italiana lasciarono definitivamente l'Iraq e si portarono nuovamente ad Aleppo<sup>10</sup> in Siria ed infine a Rodi-Gadurrà dove confluirono nella 164<sup>a</sup> Squadriglia CT.<sup>11</sup>



*I due Savoia Marchetti SM 81 della spedizione in Irak*

Durante la missione in Irak, il reparto della Regia Aeronautica effettuò 155 ore di volo in zona di guerra, sparando 3800 colpi di mitragliatrice, abbattendo un Hawker Audax e due Gladiators (da parte britannica viene però riconosciuta solo la perdita dell'Audax). Al passivo, la perdita di un CR 42 abbattuto e due danneggiati ed abbandonati sul campo a Kirkuk, oltre quello incidentato a Valona.

Termina così la breve missione della Regia Aeronautica in Irak.

## Bibliografia essenziale

Crawford Alex, "Gloster Gladiator", Mushroom Model Publications, 2002

Garello Giancarlo "Ali Italiane in Irak 1937-1941", in Aerofan n. 96 gennaio-marzo 2006

Gustavsson Håkan e Slongo Ludovico, "Gladiator vs CR.42 Falco 1940-41", Osprey, 2012

Lyman Robert, "Irak, aprile-maggio 1941-Le battaglie per il petrolio; Bassora, Habbaniya, Fallujah e Bagdad", Osprey, 2009

Rainero Romain H. e Biagini Antonello, "L'Italia in guerra - Il secondo anno-1941", CISM,, 1992

Sgarlato Nico, "La campagna irachena del 1941", in Eserciti nella storia, 2010

Sgarlato Nico, "FIAT CR.42", Delta Editrice, 2005.

<sup>9</sup> Sembra che a catturarlo sia stato lo scrittore Somerset de Chair, all'epoca ufficiale del servizio informazioni della 4th Cavalry Brigade, che operò in Irak e Siria.

<sup>10</sup> Ad Aleppo l'SM 79 sarà distrutto a terra dalla RAF.

<sup>11</sup> Dall'11 giugno 1941 si formò il 161° Gruppo CT con le Squadriglie 162a,