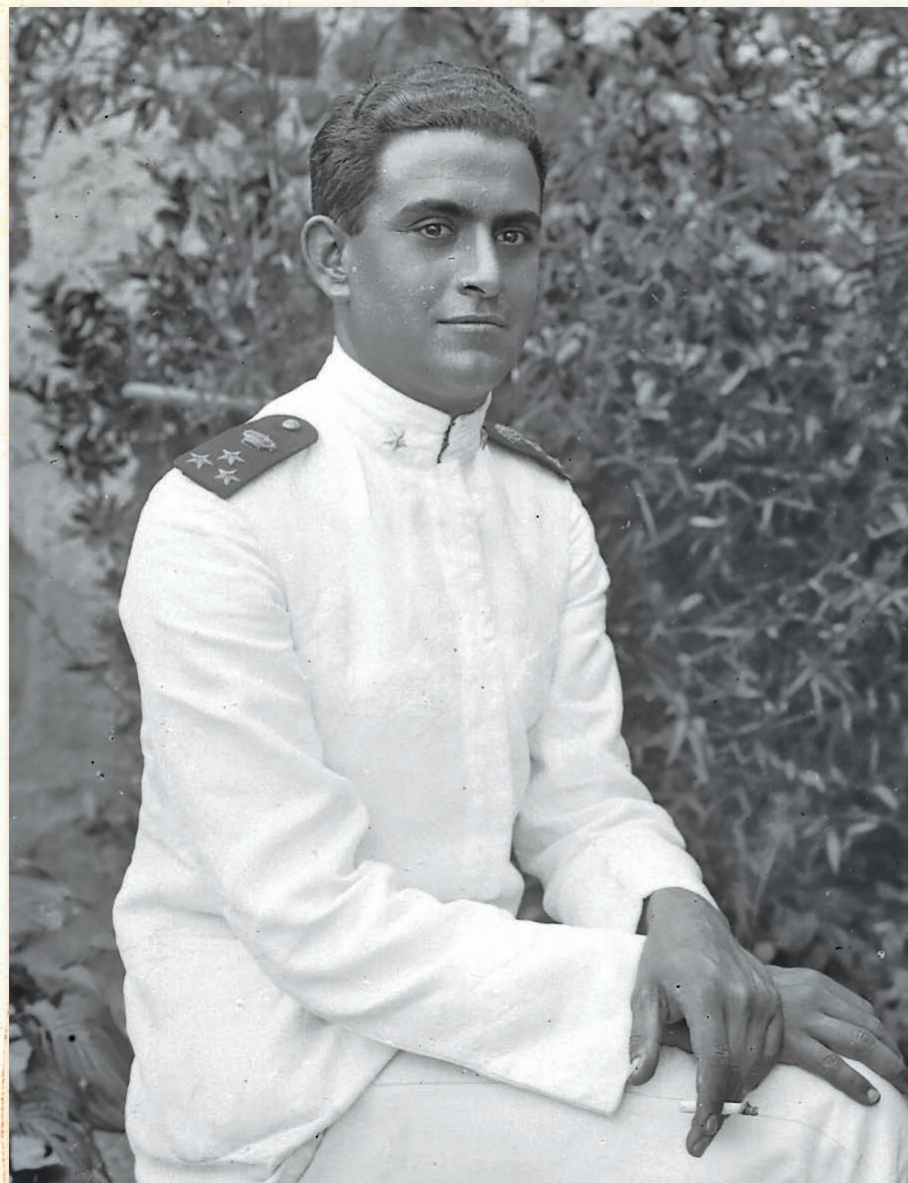


*Gli uomini che hanno fatto
la storia della Marina*

Federico Martinengo

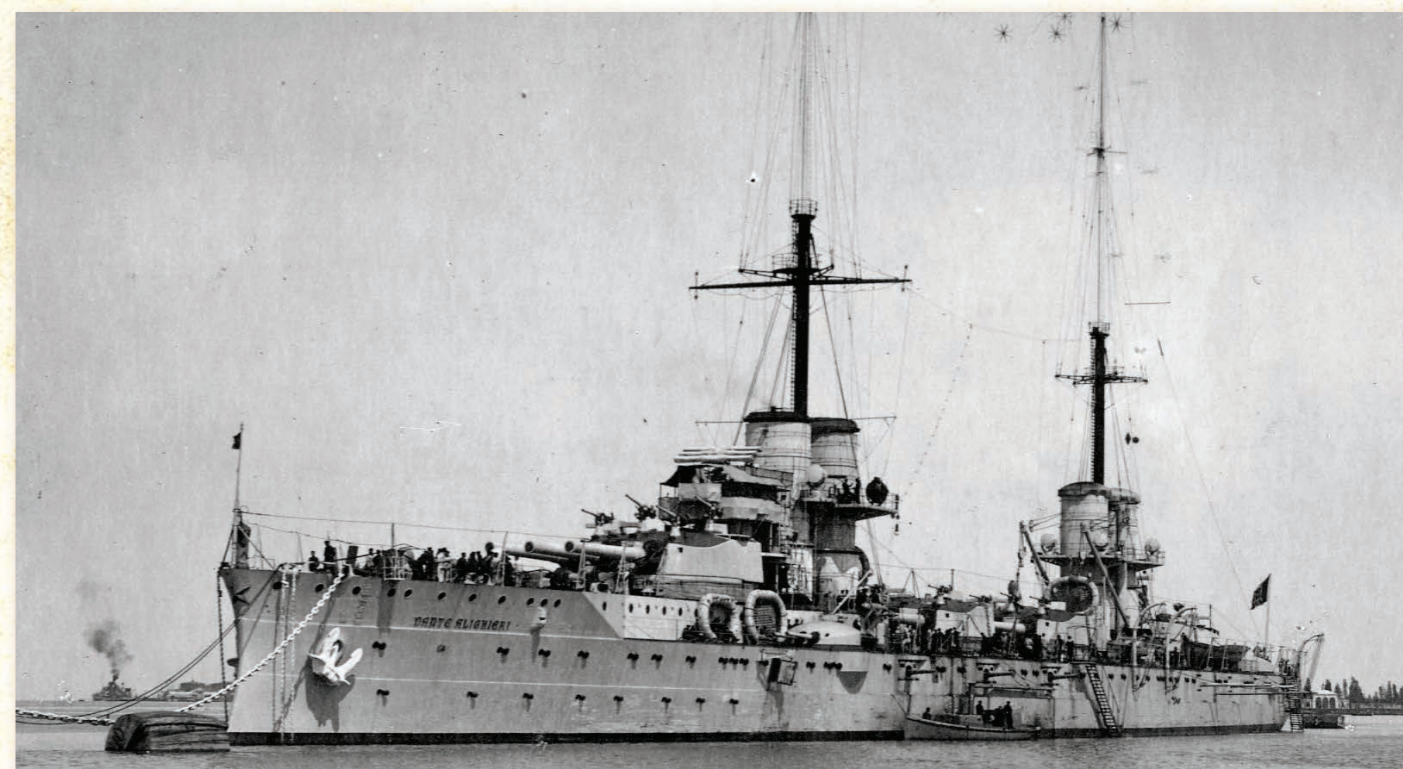


di Desirée Tommaselli
foto: Ufficio Storico della Marina

“**M**entre per l'Esercito il servizio aeronautico costituisce un indispensabile servizio ausiliario, per la Marina, in caso di guerra contro l'Austria, esso sotto molti punti di vista rappresenta un indispensabile

servizio complementare all'Armata”, sosteneva l'ammiraglio Thaon di Revel in una lettera al ministro della Marina il 26 dicembre 1914. Promotore della nascita e dello sviluppo dell'aviazione di Marina, di fatto l'ammiraglio fu il padre spirituale di quel nutrito gruppo di piloti di idrovolanti costituito da pionieri del volo, inventori di sperimentali velivoli e assi di

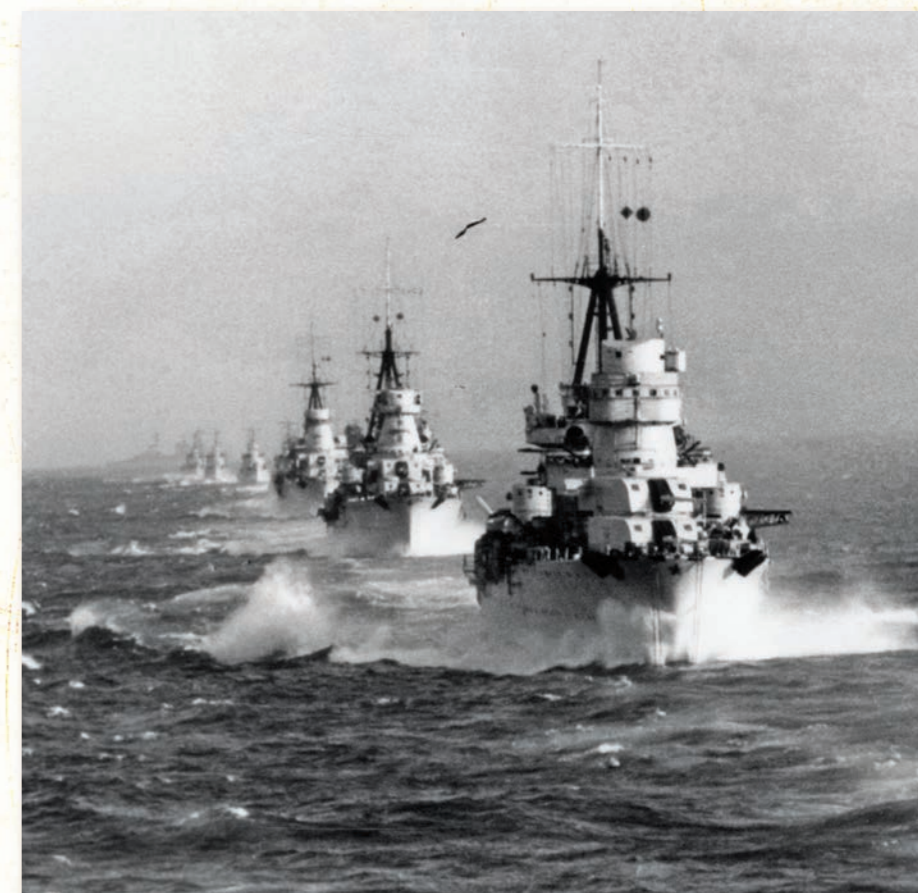
tutta l'aviazione italiana. Di quest'ultima categoria, all'indomani della fine del primo conflitto mondiale, il generale Luigi Bongiovanni stese una vera e propria classifica. Nella sua lista, riconosciuta quale fonte storica in materia, figurano tre aviatori di Marina: Orazio Pierozzi, con 7 abbattimenti di velivoli nemici, Federico Martinengo e Umberto Calvello, con 5 vittorie ciascuno. Dei tre, solo Martinengo sopravvisse alla guerra e ai contemporanei collaudi dei mezzi (sia Pierozzi che Calvello persero la vita a bordo di velivoli nel 1919). Martinengo, che all'inizio del conflitto aveva preso parte alle azioni offensive italiane sulle unità navali, fu destinato all'addestramento quale pilota e osservatore nel settembre 1916, mettendo a segno le sue due prime vittorie aeree già nell'ottobre successivo. Questi, allora destinato alla Stazione Idrovolanti di Venezia quale osservatore sui velivoli FBA, il 10 ottobre, dopo aver effettuato il bombardamento di un obiettivo militare nemico, contrattaccò un idrovolante austriaco nei pressi di Rovigno e, sfruttando la manovra del pilota italiano con cui era imbarcato, colpì l'aereo nemico, costringendolo ad ammarare col motore fuori uso. La seconda vittoria non tardò ad arrivare: il 23 ottobre, su Caorle, abbatté, in collaborazione con il pilota francese Paul Xavier Garros, un idrovolante austriaco Lohner. Passato a comandare la 253ª Squadriglia di stanza a Grado - la base più avanzata della Marina - durante l'estate del 1917 iniziò a volare sul nuovo Macchi 5, velivolo monoposto da caccia. Creata presso la stazione idrovolanti veneziana di Sant'Andrea la 260ª Squadriglia composta esclusivamente dai nuovi mezzi aerei d'attacco, Martinengo vi fu trasferito durante la ritirata di Caporetto, quando gli idrovolanti della Marina, per le necessità contingenti, si spinsero ripetutamente in profondità, nell'entroterra, nonostante l'impossibilità, in caso di emergenza, di ammarare. Assunto il comando della 260ª Squadriglia, il 4 maggio 1918, pilotando il suo Macchi 5, colpì in com-



In alto: la Nave da battaglia Dante Alighieri a bordo della quale Federico Martinengo prestò servizio dall'aprile al novembre 1915, prendendo parte alle prime fasi della Grande Guerra.

In basso: il Muzio Attendolo in linea di fila con il Duca d'Aosta, il Montecuccoli ed il Bolzano. Federico Martinengo fu al comando dell'Attendolo dal maggio 1938 al dicembre 1940.

battimento 3 velivoli Hansa-Brandenburg W.18 austro-ungarici. Il combattimento aereo ebbe luogo nel cielo di Trieste e vide fronteggiarsi la formazione di idrovolanti guidata da Martinengo e quella nemica comandata da Gottfried von Banfield, il più vittorioso pilota della K.u.K. Kriegsmarine e leggendariamente noto con il soprannome di "Aquila di Trieste". I velivoli individuati dall'identificativo A 91 e A 78, colpiti in coda, furono costretti ad ammarare e vennero catturati dagli italiani insieme ai rispettivi piloti Josef Niedermayer e Franz Boros. Banfield, a bordo dell'A 82, fu ugualmente costretto a scendere in mare, ma riuscì a sfuggire alla cattura. Dopo quell'azione da maestro, in cui tutto il servizio di aviazione della Regia Marina trionfò, Martinengo fu destinato alla Scuola istituita presso il lago di Bolsena con l'incarico di istruire i futuri aviatori, compresi quelli della Marina statunitense. Pilota più che capace ed eccellente leader, fece ritorno sul fronte aereo al comando della base di Otranto, dove rimase fino al dicembre 1918. Alla fine del conflitto, Martinengo aveva all'attivo ben 172 missioni di guerra, 5 vittorie aeree,



due Medaglie d'argento ed una Croce di guerra al Valor Militare. Ottenuto il comando della nuova Stazione Idrovolanti di Curzola, fu destinato pochi mesi dopo a quella di Sebenico da dove, il 14 settembre 1919, decollò a bordo di un Macchi M.8: fu l'ultimo volo della sua straordinaria carriera di aviatore. Nei primi anni del dopoguerra, infatti, tornò a

bordo delle unità navali, imbarcando sul *Varese*, il *Sardegna*, il *Galileo*, il *Duilio*, il *Nievo*, il *Quarto* e il *Bronte*. All'atto di costituzione della Regia Aeronautica, invece di passare al servizio della neonata Forza Armata, Martinengo scelse di rimanere nella Regia Marina. Dopo numerosi imbarchi, prese il comando dell'incrociatore leggero

Muzio Attendolo, che tenne fino al dicembre 1940. La nave, come testimonia Alberto Da Zara in *Pelle d'Ammiraglio*, "nelle mani del capitano di vascello Federico Martinengo aveva raggiunto una eccezionale efficienza e poteva considerarsi un strumento di guerra perfetto". Il comandante, infatti, "aveva curato nei minimi particolari la prepara-

zione morale e materiale" dell'*Attendolo*, che entrò nel secondo conflitto mondiale in perfette condizioni di efficienza. Nelle numerose missioni di vario genere compiute con la sua nave quali crociere di vigilanza, ricerca, scorte di convogli, azioni di fuoco contro la costa nemica, posa mine nel Canale di Sicilia, Martinengo dimostrò sempre elevate virtù di co-

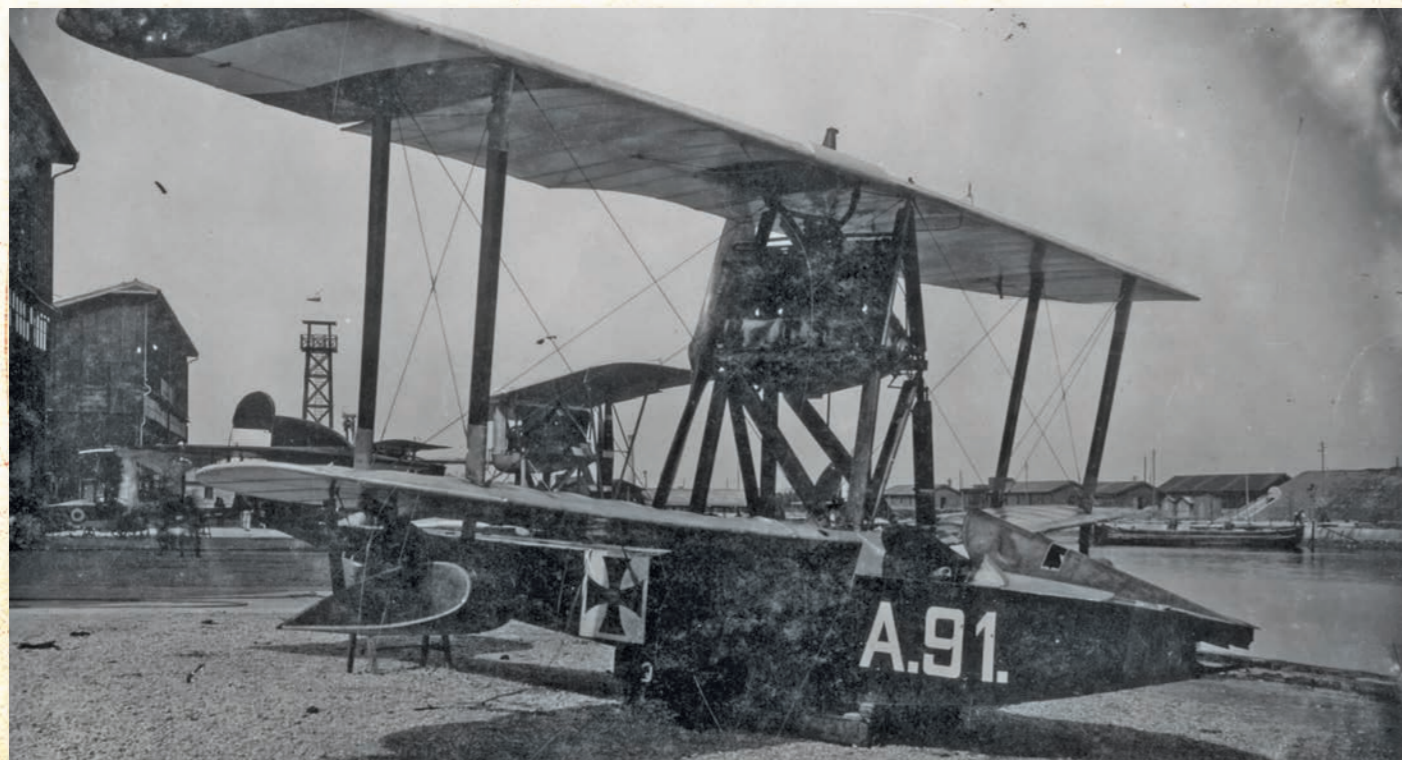
mando e perizia marinaresca. Destinato al Comando in Capo del Dipartimento Marittimo dello Jonio e Basso Adriatico, prima quale Capo di Stato Maggiore aggiunto e poi quale Capo di Stato Maggiore effettivo, fronteggiò tutte le problematiche legate, soprattutto, alla presenza nei suoi porti del grosso delle Forze Navali. Subentrato all'Ammiraglio Bruto

Brivonesi nella carica d'Ispettore generale della flottiglia antisommergibile costiero, dall'ufficio di Roma diede impulso alle nuove costruzioni e alle riparazioni del naviglio e prestò grande attenzione alla preparazione del personale. La sera dell'8 settembre 1943, in ottemperanza agli ordini ricevuti, lasciò Roma per La Spezia al fine di assumere il comando di tutte le unità dipendenti e trasferirle nell'imminenza dell'arrivo del nemico. Preso il largo a bordo della VAS 234, seguita dalla VAS 235, fu intercettato da due motosiluranti tedesche che aprirono il fuoco contro le unità italiane. Martinengo rispose all'attacco serrando le distanze. Nel corso del violento scontro, che inflisse seri danni e gravi perdite agli avversari, Martinengo, presa su di sé la manovra, fu colpito mortalmente. La VAS 234, riparata insieme all'altra a Cala Scirocco, esplose, dopo, però, che il suo equipaggio era riuscito ad allontanarsi.



In alto: la Scuola Idrovolanti di Bolsena, in cui Martinengo addestrò gli aviatori della Marina italiana e statunitense dal giugno al settembre 1918.

a Venezia. Il velivolo fu abbattuto da Federico Martinengo il 4 maggio 1918 e, costretto ad ammarare, fu catturato insieme al suo pilota dalla Regia Marina e condotto a Venezia.



A sinistra: l'insegna personale di Federico Martinengo, dipinta sul suo Macchi 5, l'idrovolante con cui il 4 maggio 1918 conseguì tre vittorie aeree. L'uso di segni identificativi personali sui velivoli si diffuse tra i piloti a partire dalla metà del 1916, per raggiungere la massima espansione nel 1918.



Nato a Roma il 18 luglio 1897, dopo aver compiuto gli studi presso il Liceo Torquato Tasso della capitale, fu ammesso all'Accademia Navale di Livorno nel settembre 1911. Come allievo Ufficiale fu imbarcato sulle navi scuola *Flavio Gioia* (nel settembre 1911 e da luglio a ottobre 1912), *Amerigo Vespucci* (da luglio a ottobre 1913) ed *Etna* (da settembre a ottobre 1914). Promosso Guardiamarina nel 1915, prestò servizio sulla nave da battaglia *Dante Alighieri* (da aprile a novembre 1915) e sulla nave da trasporto *Trinacria* (da novembre 1915 a settembre 1916). Avanzato nel grado di Sottotenente di vascello nel luglio 1916, fu destinato alla Stazione Idrovolanti di Venezia (da settembre a novembre), dove conseguì il brevetto di pilota di idrovolanti e osservatore aereo. Durante questa destinazione, riportò due vittorie aeree (rispettivamente il 10 il 23 ottobre), la prima delle quali gli valse l'attribuzione della Medaglia d'argento al Valor Militare. Comandante della 1ª Squadriglia (poi rinominata 253ª Squadriglia) di stanza a Grado fino al 5 agosto 1917, rimase in servizio presso questa sede fino all'ottobre di quell'anno, quando passò alla 260ª Squadriglia, appena costituita a Venezia. Decorato quello stesso mese della seconda Medaglia d'argento al Valor Militare, a dicembre assunse il comando della 260ª Squadriglia, incarico che mantenne fino al giugno 1918. Conseguita la Croce di guerra al V.M. nel gennaio 1918, il febbraio successivo fu promosso Tenente di vascello. Il 4 maggio di quell'anno mise a segno una tripletta, abbattendo 3 velivoli austro-ungarici intercettati presso Trieste. Lasciato il comando veneziano, fu destinato alla Scuola Idrovolanti di Bolsena quale Direttore dei Corsi Speciali fino al settembre dello stesso anno. Comandante della Stazione Idrovolanti di Otranto (da settembre a dicembre 1918), di quella di Curzola (da dicembre 1918 a febbraio 1919) e di Sebenico (da febbraio a ottobre 1919), nel 1920 tornò ad imbarcarsi sulle unità di superficie. 1° Tenente di Vascello nel 1923, Capitano di corvetta nel 1927 e Capitano di fregata nel 1932, fu promosso Capitano di vascello nel 1938, anno in cui sposò a Roma Angela Maria Lante della Rovere. Comandante del *Muzio Attendolo* dal maggio 1938 al dicembre 1940, partecipò alla battaglia di Punta Stilo. Destinato a Taranto, dal 23 gennaio 1941 ricoprì l'incarico di Capo di Stato Maggiore del Dipartimento Marittimo dello Jonio e Basso Adriatico. Contrammiraglio nel giugno 1942, nell'aprile 1943 fu nominato Ispettore generale della flottiglia antisommergibile costiero della Regia Marina e trasferito a Roma. Morì a bordo della VAS 234 nelle acque della Gorgona il 9 settembre 1943 durante un violento combattimento contro due motosiluranti tedesche. Decorato di Medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria, è sepolto nel cimitero di La Spezia.