



## Corazziere Italo Luigi Urbinati

### 1 Biografia.

Nato a Modane (Francia) il 23 febbraio 1891, fu voluto allo Squadrone dal Tenente Giorgio Cellario Serventi<sup>1</sup> il 24 luglio 1913 quando era già alle armi come autiere.

Allo scoppio della guerra chiese di transitare in aviazione e fu ammesso, il 1 maggio 1916, a frequentare il relativo corso, che superò il 1 luglio successivo, presso la Scuola di pilotaggio di Cascina Malpensa (Varese). Il 23 agosto fu infine assegnato alla 201ª Squadriglia aeroplani Caproni della Forza Aerea della Regia Marina con sede a Marcon (Venezia).

Si distinse in innumerevoli e ardue missioni dapprima di ricognizione marittima, poi di bombardamento; per la sua abilità ed esperienza fu quindi impiegato come istruttore di voli notturni di bombardamento.

Durante la ritirata di Caporetto fu incaricato di bombardare a bassa quota le forze terrestri nemiche per ritardarne l'avanzata. Nell'assolvere il compito, il 2 novembre 1917, fu colpito da raffiche di mitragliatrici avversarie presso Motta di Livenza<sup>2</sup> (Treviso) che resero anche ingovernabile l'aereo provocandone l'abbattimento.

Ricoverato all'Ospedale da campo n. 211, morì per frattura della base cranica il 17 novembre 1917 e fu provvisoriamente sepolto nel cimitero di Villa Vicentina (Udine).

Sulla sua tomba definitiva, ad Avio (Trento), compare l'epitaffio «**Italo Urbinati, per la patria, che sopra gli altri com'aquila volò**». Decorato di medaglia d'argento al valor militare.<sup>3</sup>

### 2. Storia della 201ª Squadriglia.

All'inizio dell'estate 1917, la 201ª Squadriglia è in costituzione al Centro Formazione Squadriglie di Ghedi (Brescia), a disposizione della Direzione dei Servizi Aeronautici della Regia Marina. Il 22 luglio il reparto si trasferisce in zona di guerra sul campo di Marcon (Venezia). Il 13 luglio, per un incidente dovuto ad un errore di pilotaggio, la Squadriglia aveva perduto il Caproni Ca.2360 e nell'urto erano rimasti uccisi il brigadiere

Giuseppe Marini ed il capitano Amedeo Ferraro, comandante del Centro Formazione Squadriglie di Ghedi.

Sul campo di Marcon l'unità, al comando del capitano Federico Calleri Di Sala, dispone di quattro Ca.3 con i piloti tenente Carlo Bonamini, tenente Vittorio Mammoli, tenente Giancarlo Sailer, tenente Ettore Trezzi, sottotenente Valeriano Arosio, sergente Arturo Foà, sergente Camillo Rossi e **corazziere Italo Urbinati**.

La squadriglia entra subito in azione con missioni di sorveglianza lungo la costa istriana con aerei che si danno il cambio ogni due ore dall'alba al tramonto. Loro compito è incrociare in vista del litorale e prender nota di eventuali movimenti navali. Al ritorno da una di queste azioni, il 21 agosto, la squadriglia subisce le prime perdite. In un incidente va distrutto il Caproni pilotato da Calleri e da Arosio con a bordo i mitraglieri Filippo Gargano e Luigi Seghizzi. Il bombardiere precipita presso Favaro Veneto (Venezia) e nella disgrazia perde la vita l'intero equipaggio.

Il comando viene preso allora dal capitano Ernesto Cellerino ed a rinforzare l'unità giunge il tenente Salvatore Orlando con un nuovo aereo, giunto da Taliedo (Milano).

In questo periodo la squadriglia accompagna anche le squadriglie di idrovolanti di Venezia inviate a bombardare le due corazzate austriache classe "Monarch" ormeggiate a Trieste.

L'unità è anche impegnata a Venezia nello sperimentare il lancio dei siluri dai Caproni. Si cerca di scoprire, quasi empiricamente, quale siano la quota e la velocità ottimale di sgancio ed il 29 settembre, davanti ad una commissione presieduta dall'ammiraglio Cito, comandante della Piazza di Venezia, un siluro, lanciato da 20 metri d'altezza ed a 800 metri dal bersaglio, centra perfettamente lo stesso. Viene così deciso di tentare un attacco alle corazzate alle fonda a Pola con il nuovo mezzo d'offesa. La missione viene accuratamente pianificata in modo tale che altri Caproni, in volo ad alta quota e con armamento convenzionale, possano distogliere il fuoco ed i riflettori della Piazzaforte dall'incursore, che deve invece avvicinarsi all'obiettivo basso sull'acqua. L'equipaggio scelto per l'operazione risulta tutto composto da veterani, un pilota dell'Esercito, il valoroso sottotenente Luigi Ridolfi, e tre uomini della Marina, l'osservatore tenente di vascello Ernesto Pacchiarotti, il 2° capo pilota Daniele Minciotti e l'armiere 2° capo Arturo Zavatti. La

notte fra il 2 ed il 3 ottobre il Caproni Ca.2342 decolla alla luce della luna portando appeso sotto la carlinga un siluro da 700 kg, ben oltre il limite di carico teorico del bombardiere. A Pola un fuoco d'inferno si leva dalle batterie antiaeree rischiando il cielo, il Caproni scivola non visto fra le lame di luce dei riflettori e si abbassa puntando una corazzata. Purtroppo l'emozione e l'impazienza giocano un brutto scherzo a Pacchiarotti, che lancia il siluro troppo presto, cosicché questo cade in acqua da una quota troppo alta danneggiando i sistemi di guida ed andando miseramente a perdersi nel fango del fondale.

L'unità partecipa anche a due bombardamenti notturni di Pola, perdendo in quello del 3 ottobre il Ca.4084 di Bonamini ed Orlando con l'osservatore tenente Mario Scarsabelli.

Il bombardiere era partito da Marcon, aveva fatto scalo alla Comina ed era arrivato a Pola nelle prime ore del 4, trovando il cielo della Piazzaforte fitto di scoppi dell'antiaerea e sciabolato dalle luci dei proiettori. Subito dopo lo sgancio il Caproni è investito dalle schegge di uno shrapnel, che spezzano l'elica del motore centrale e danneggiano i comandi dei timoni di direzione. Faticosamente i piloti mettono la prua del bombardiere sulla rotta di ritorno, ma anche i serbatoi sono danneggiati, la benzina finisce e sono costretti a planare nell'oscurità nella speranza di non fare un atterraggio troppo duro. Dopo una serie di scossoni, con uno schianto più forte il Caproni si ferma al margine di un fitto bosco di abeti proiettando Orlando in un torrente. Avevano preso terra sulle rive della Drava nei pressi di Ober Taubling, ben all'interno delle linee austriache.

I tre uomini, contusi e scossi, ma sostanzialmente illesi, decidono di tentare la fuga e stabiliscono di dirigersi a Vipacco per poi proseguire verso Tolmino, da dove tenteranno di attraversare le linee.



Così danno fuoco all'aereo ed agli indumenti di volo e si avviano nel bosco. Dopo poche centinaia di metri un fitto fuoco di

fucileria li costringe a cercare rifugio in uno stagno gelido. Qualche minuto col cuore in gola, poi si rendono conto che nessuno li insegue e che gli scoppi erano solo i proiettili delle mitragliatrici che esplodevano raggiunti dalle fiamme.

Rabbrividendo riprendono il cammino. Alla stazione di Marbourg vengono quasi scoperti da una sentinella e così decidono di proseguire dopo aver rivoltato le divise per non farsi riconoscere, sempre torturati dalla fame e dal freddo. Dopo quattro giorni di fuga vengono sorpresi ed arrestati da una pattuglia austriaca mentre si sfamano con delle noci in un bosco. I prigionieri vengono portati dapprima a Graz, da dove fuggono ma vengono ripresi, e poi nel campo di Sigmund Sterberg. Bonamini riuscirà dopo molte peripezie a fuggire con altri sei compagni il primo novembre 1918 e ad arrivare a Trieste, ormai italiana.

La squadriglia è poi impiegata nei tragici giorni di Caporetto in bombardamenti e mitragliamenti a bassa quota. In una di queste pericolose missioni, il 2 novembre, perde un Caproni, abbattuto dal fuoco delle mitragliatrici sul Tagliamento<sup>2</sup>. Rimangono uccisi il secondo pilota **Urbinati**, l'osservatore soldato Carlo Pastore ed il mitragliere Battista Torpagnone, mentre il capo equipaggio tenente Giancarlo Sailer viene preso prigioniero.

Tre giorni dopo la squadriglia lascia Marcon per trasferirsi sul campo di Ghedi, dove viene sciolta il 19 novembre. I piloti Mammoli, Trezzi, Foà, Rossi e sergente Alfredo Fiscali passano, assieme con gli osservatori tenenti Nicola Discenza ed Alfonso Sortino, a rinforzare la 9<sup>a</sup> Squadriglia.<sup>1</sup>

### **1. Episodio di valore.**

Il decreto di concessione della medaglia d'argento al valor militare al corazziere Urbinati reca un'imprecisione riguardo al luogo di caduta dell'aereo: cita Motta di Livenza anziché Palazzolo dello Stella. La battaglia di Caporetto<sup>2</sup> iniziò con la preparazione dell'artiglieria austro-tedesca, alle ore 02:00 del 24 ottobre 1917 mentre le fanterie andarono all'assalto fra le 08:00 e le 09:00 successive. Solo il 2 novembre, giorno in cui l'aereo del Corazziere Urbinati fu abbattuto, alle 23:00 gli austro-tedeschi iniziarono il forzamento del fiume Tagliamento, per contrastare il quale furono impiegate anche le forze aeree. Più nel dettaglio, l'"Ordine del giorno" del 25 novembre 1917 del Capo Ufficio Servizi Aeronautici del Comando Supremo<sup>3</sup> dopo aver elogiato il personale aeronautico per l'intensa ed eroica attività svolta nell'ultimo mese, sia pure a caro prezzo, il 20% di perdite tra le forze impiegate, la riepiloga indicando gli obiettivi battuti: "... strade Codroipo-Udine-San Daniele-Cividale-Caporetto e Santa Lucia di Tolmino dal 31 ottobre al 3 novembre." e "... Ponte

*sulla Livenza il 12 e il 14; ...". L'incongruenza derivò probabilmente dalle difficoltà iniziali di conoscere la sorte del Caproni e del suo equipaggio e dagli ulteriori comprensibili equivoci determinatisi per lo scioglimento, pochi giorni dopo l'abbattimento dell'aereo di Urbinati, della 201ª Squadriglia che confluì, con i suoi pochi superstiti, a rinforzo della 9ª. I quattro componenti dell'equipaggio in un primo tempo furono dati per dispersi, poi ritenuti prigionieri fraintendendo la comunicazione per telegramma degli Austriaci, riguardante il solo tenente Giancarlo Sailer, capo equipaggio, come riferibile anche agli altri occupanti dell'aereo.*

Nella relazione redatta al rientro dalla prigionia, un anno dopo la fine della guerra, il tenente Sailer riferisce che il Caproni Ca.3 si era alzato in volo alle ore 11:00 del 2 novembre 1917 con pilota il corazziere Italo Urbinati, mitragliere il caporal maggiore Battista Torpagnone e osservatore il soldato Carlo Pastore. L'ordine era di *«oltrepassare il Tagliamento a Latisana (Udine) e incontrando truppe austriache bombardarle e mitragliarle»*. Per operare in modo più efficace l'equipaggio si abbassò di quota fino a 200 m, in località Palazzolo dello Stella (Udine), esponendosi alle raffiche di mitragliatrice delle truppe austriache di terra. Nell'impatto col suolo i tre compagni di volo rimasero gravemente feriti e furono portati all'ospedale da campo n. 211 che si trovava a Fauglis frazione di Gonars (Udine) dove Urbinati morì il 17 novembre 1917 e fu poi tumulato nel cimitero di Villa Vicentina (Udine) fino al 1919 quando i congiunti lo fecero traslare solennemente nella tomba di famiglia nel cimitero di Avio.

La motivazione della ricompensa è la seguente:

**«Carabiniere Guardia del Re, chiese ed ottenne di far passaggio nell'aviazione, dimostrando, in tutte le azioni cui prese parte, sprezzo del pericolo e singolare audacia. Incaricato di bombardare un accampamento nemico presso Motta di Livenza, scese a quota talmente bassa da essere investito da una raffica di mitragliatrici nemiche che lo ferì gravemente alla testa ed infranse gli organi di comando dell'apparecchio il quale, rimasto senza guida, precipitò a terra riducendolo boccheggiante tra il groviglio di rottami. »** – Motta di Livenza, 2 novembre 1917 (alla memoria).<sup>4</sup>

Nel 1919, Ministero della Real Casa donò, alla famiglia dell'Eroe, l'elmo e la sciabola che l'Urbinati aveva in consegna quando prestava servizio allo Squadrone Carabinieri Guardie del Re; attualmente i due oggetti dovrebbero essere ancora custoditi presso la scuola elementare di Avio, a lui intitolata, cui furono ceduti dalla famiglia nel 1956 in occasione dell'intitolazione.

Ricordano l'Eroe l'intitolazione al suo nome di:

- una via di Pesaro;
- le scuole elementari di Avio 1956;
- la caserma di Piazzola sul Brenta (Padova) 1986;
- la caserma di Rovereto (Trento) 1994.

---

[1] Dal libro di Roberto Gentilli e Paolo Varriale "I Reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra" edito dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, Roma, 1999.

[2] Si vedano: Emilio Faldella "La Grande Guerra", Nordpress Edizioni, Chiari (Brescia), 1ª edizione 2ª ristampa, dicembre 2008, volume II, pagina 76 e seguenti e Mario Silvestri "Caporetto", Oscar Bestsellers Mondadori, Milano, 1ª edizione, 12ª ristampa, 1999, pagina 162 e seguenti.

[3] Riportato nel libro di Giorgio Bompiani e Clemente Prepositi "Le ali della guerra" A. Mondadori, Milano, 1931, pagina 224.

[4] Bollettino Ufficiale dei Carabinieri Reali dispensa 6ª pubblicata il 30 giugno 1926 pag. 352.

---

[1] All'epoca comandante di plotone e che poi, il 16 aprile 1917, assumerà il comando dello Squadrone Carabinieri Guardie del Re.

[2] A questo riguardo, si rimanda alle precisazioni di cui al punto n. 3.

[3] Dal libro a cura del Gen. D. Arnaldo Ferrara "I Carabinieri dell'aria", Ente Editoriale per l'Arma dei Carabinieri, Roma, 1983.

Di seguito le foto della tomba della Famiglia Urbinati dove riposa l'Eroe.

