

1222·2022  
**800**  
ANNI



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA

Università degli Studi di Padova

Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità

Corso di Laurea in Storia

***Quelle poche ali.  
I piloti italiani nel secondo conflitto mondiale***

Relatore:

Prof. Giovanni Focardi

Laureando: Daniel De Roit

Matricola: 1231372



*A tutti coloro che mi sostengono, mi consigliano e mi vogliono bene.  
In particolare:  
a mia mamma Sandra, vera roccia della mia vita;  
a Elena, che riesce sempre a trovare il meglio che c'è in me;  
a mio padre Loris e a mio nonno Giovanni, che porto sempre nel cuore.*

# Indice

Introduzione .....	5
Capitolo 1 - Dagli albori del volo in Italia alla Seconda guerra mondiale .....	7
1.1 L'aeroplano, la nascita e l'arrivo in Italia.....	7
1.2 Gli interessi per la nuova macchina e l'organizzazione della figura del pilota .....	7
1.3 La Guerra Italo-Turca (Libia, 1911-1912) .....	8
1.4 Filippo Tommaso Marinetti, Futurismo e Aviazione.....	10
1.5 L'aviazione militare tra la Guerra Italo-Turca e la Prima Guerra Mondiale.....	11
1.6 La Prima Guerra Mondiale (Italia - Austria, 1915-1918) .....	11
1.6.1 L'inizio .....	11
1.6.2 La selezione del personale e le scuole di volo .....	12
1.6.3 Teatro operativo, piloti da caccia, "assi" e personaggi illustri.....	13
1.6.4 Stampa e premi, il volo di D'Annunzio e la fine della guerra.....	15
1.7 L'aviazione nel primo dopoguerra: le difficoltà e il mito delle "Ali spezzate".....	16
1.8 Benito Mussolini: l'interesse per il volo, la presa del potere e la nascita della Regia Aeronautica .	17
1.9 I primi anni della Regia Aeronautica: figure di spicco, dottrine e propaganda.....	19
1.10 Etiopia e Spagna, prime prove di guerra per la Regia Aeronautica.....	21
1.10.1 La Guerra d'Etiopia (1935-1936).....	21
1.10.2 La Guerra Civile Spagnola (1936-1939).....	23
Capitolo 2 - I primi tre anni di guerra, testimonianze di alcuni protagonisti.....	27
2.1 L'impreparazione dell'aeronautica, la riorganizzazione del gen. Pricolo e l'entrata in guerra .....	27
2.2 Le prime impressioni e i primi giorni di guerra.....	28
2.3 L'inizio della guerra sulla "Quarta Sponda" (Libia).....	31
2.4 Fronti europei del 1940: Battaglia d'Inghilterra e Campagna di Grecia .....	33
2.4.1 il Corpo Aereo Italiano (ottobre - dicembre 1940).....	33
2.4.2 L'invasione della Grecia (28 ottobre 1940 - 23 aprile 1941) .....	34
2.5 Al fianco dei tedeschi, 1941: Nord Africa, Mediterraneo-Malta e Russia.....	36
2.5.1 Nord Africa, Mediterraneo-Malta, primi mesi del 1941 .....	36
2.5.2 Ali italiane nelle pianure sovietiche, estate-inverno 1941 .....	38
2.6 L'anno più lungo, 1942: Mediterraneo-Malta, nord Africa, e Russia .....	40
2.6.1 Le novità di fine anno 1941.....	40
2.6.2 Il piano per l'invasione di Malta, primavera - autunno 1942 .....	41
2.6.3 L'offensiva della "Volpe del Deserto", primavera - autunno 1942.....	42
2.6.4 Le battaglie di "mezzo giugno" e di "mezzo agosto" .....	43
2.6.5 Arresto e ritirata, nord Africa autunno-inverno 1942 .....	45
2.6.6 Breve storia dell'Aeronautica fronte orientale, autunno-inverno 1942 .....	46

2.7 L'anno della rottura, 1943.....	47
2.7.1 Nord Africa prossimo al collasso, inverno-primavera 1943.....	47
2.7.2 Tentativi di contrasto ai bombardamenti e lo sbarco in Sicilia, primavera-estate 1943.....	49
2.7.3 La caduta di Mussolini e la strada verso l'armistizio.....	50
2.8 L'armistizio, 3-8 settembre 1943.....	51
Capitolo 3 - Dopo l'armistizio, fra A.C.I. e A.N.R. (1943-1945).....	53
3.1 I morti <i>nell'</i> armistizio e l'instabilità successiva ad esso.....	53
3.2 La nascita dell'A.C.I. e dell'A.N.R.....	54
3.2.1 La nuova situazione politica dell'Italia e le decisioni dei piloti.....	54
3.2.2 Col re e con gli Alleati al sud, l'Aeronautica Cobelligerante Italiana.....	56
3.2.3 Con Mussolini e con i tedeschi al nord, l'Aeronautica Nazionale Repubblicana.....	57
3.3 A.C.I. nei Balcani ed A.N.R. in Italia settentrionale, 1944.....	58
3.3.1 Aerei al limite, il supporto ai partigiani jugoslavi e il riequipaggiamento su velivoli alleati ....	58
3.3.2 Poche squadriglie da caccia, gli attacchi dei siluranti e <i>l'Operazione Phönix</i> .....	61
3.4 Gli ultimi mesi di guerra, 1945.....	63
3.4.1 Le ultime missioni dell'Aeronautica Cobelligerante Italiana.....	63
3.4.2 La fine dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana.....	65
3.5 Piloti, Partigiani e l'epurazione successiva alla guerra.....	65
Conclusioni.....	68
Appendice.....	70
Foto assi della Prima guerra mondiale.....	70
Foto piloti di cui si è studiata la biografia.....	71
Foto di alcuni aerei citati nella tesi.....	72
Regia Aeronautica 1940-1943.....	74
Il dopo 8 settembre 1943.....	75
Bibliografia e Sitografia.....	77
Bibliografia volumi citati.....	77
Bibliografia volumi complementari non citati.....	78
Sitografia consultata e citata.....	79

# Introduzione

A pochi mesi del centesimo anniversario della fondazione di quella che fu definita: l'*Arma Azzurra*, il 28 marzo 1923; con questo elaborato ho deciso di approfondire il momento più duro della quasi secolare storia della forza aerea: la sua partecipazione al secondo conflitto mondiale.

Nel ripercorrere le tappe fondamentali di quei tragici anni in cui l'Italia fascista, assieme alla Germania nazista, prese parte ad una feroce guerra di aggressione che sconvolse l'Europa e il mondo intero, ho scelto di utilizzare come prospettiva di studio le memorie di coloro che furono tra i protagonisti di quel conflitto: i piloti dell'allora *Regia Aeronautica*.

Con l'intento di definire un quadro storico più ampio e comprensivo, la ricerca non parte dalla Seconda guerra mondiale ma dal primo volo dell'aeroplano ripercorrendo, con il supporto del volume scritto da Fabio Caffarena, *Dal fango al vento*, le tappe più importanti dell'evoluzione aeronautica in Italia. Dai primi mezzi in legno e tela condotti da individui in cerca di fama sportiva, all'uso dell'aereo come strumento bellico con il consolidamento della figura del pilota militare e con la conseguente nascita, durante il primo conflitto mondiale, dei miti inerenti a tale figura di cui il famoso "cavaliere della modernità". Proprio da questi miti sopravvissuti alla Grande Guerra, tramite il libro di Eric Lehmann, *Le ali del potere*, si analizza il modo con cui il fascismo cercò di fare presa sull'ambiente aeronautico promettendo la "rinascita" dell'aviazione come parte del progetto politico che in seguito portò alla costituzione dell'aeronautica come forza armata autonoma dall'esercito e dalla marina. Aeronautica che tra gli anni Venti e Trenta si mostrò al mondo con esibizioni, imprese aviatorie, e record sportivi allo scopo di impressionare le popolazioni e i governi stranieri sulle doti dell'arma aerea italiana, la quale venne coinvolta nelle guerre di Etiopia e di Spagna e dove si auto-illuse delle sue capacità belliche quando nella realtà stava accumulando da tempo ritardi tecnologici e inefficienze organizzative.

Le memorie studiate per questo elaborato sono principalmente biografie e autobiografie pubblicate nel dopoguerra nel corso di diversi periodi che vanno dalla fine degli anni '60 come nel caso del volume scritto dall'ex pilota di aerosiluranti s.ten. Martino Aichner insieme a Giorgio Evangelisti, *Il gruppo Buscaglia*, fino a testi più recenti, come la biografia dell'ex pilota da caccia gen. Giuseppe Ruzzin curata dall'ex professore dell'Università di Genova Flaminio Pagani, *Ali d'aquila*, pubblicata nel 1999 o l'ancora più recente autobiografia di un altro "cacciatore", il gen. Giacomo Metellini, *Un pilota racconta*, curata dal figlio ed uscita per la prima volta nel 2011. Alle memorie dei piloti sono affiancate pubblicazioni come *I disperati* di Gianni Rocca (1991) e *L'aviazione italiana 1940-1945* di Mirko Molteni (2012) che inquadrano il ruolo della Regia Aeronautica nel contesto bellico in cui operarono le forze armate italiane durante tutto il secondo conflitto mondiale. Si è cercato di definire la situazione dell'aeronautica a seguito dell'armistizio dell'8 settembre 1943 e della conseguente divisione dell'Italia, in quest'ultima parte sono stati molto utili la biografia del ten. Pier Paolo Paravicini, *Pilota da caccia*, dove l'autore racconta la sua esperienza nell'Aeronautica Cobelligerante Italiana al fianco degli Alleati e il volume di Marco Petrelli, *A difendere i cieli d'Italia*, dove sono raccolte una serie di interviste fatte ad ex piloti che decisero di continuare a combattere nell'aeronautica della Repubblica Sociale Italiana.

Questo elaborato si struttura in tre capitoli distinti cronologicamente e tematicamente:

Il **primo capitolo** riassume i primi trent'anni di storia aeronautica italiana (dagli anni Dieci del Novecento fino al 1939) evidenziando come si siano sviluppati i miti del mondo aeronautico, ad esempio la figura dell'*asso*, e di come il fascismo li abbia sfruttati per fini propagandistici esaltando le capacità e la (millantata) forza militare dell'arma aerea italiana soprattutto durante le guerre di Etiopia e di Spagna;

il **secondo capitolo** tratta i primi tre anni di guerra dell'Italia al fianco della Germania seguendo cronologicamente l'evoluzione dei vari fronti di guerra e riportando le testimonianze e le storie dei piloti direttamente coinvolti in un conflitto che fin dagli inizi si rivelò essere fuori portata rispetto alle modeste capacità militari dell'Italia fascista;

il **terzo capitolo** sintetizza, anch'esso con testimonianze e storie di piloti, gli ultimi due anni di guerra e le divisioni scaturite a seguito dell'armistizio dell'8 settembre 1943 che spaccò l'Italia in due, con il sud controllato dagli Alleati e nel quale si rifugiò il re e il governo e dove continuò a vivere la Regia Aeronautica ribattezzata per l'occasione: *Aeronautica Cobelligerante Italiana*, e il nord occupato dai nazifascisti che costituirono la Repubblica Sociale Italiana dalla quale nacque l'*Aeronautica Nazionale Repubblicana* la quale proseguì i combattimenti contro le formazioni anglo-americane.

Lo studio e l'elaborazione finale di questa tesi, nel complesso, rappresentano un lavoro ancora parziale e, per certi aspetti, incompleto. Questo principalmente per tre ragioni:

- Mancanza di un confronto diretto con le fonti archivistiche, come i libretti di volo o fascicoli personali dei piloti conservati presso l'Archivio Storico dell'Aeronautica Militare o l'Archivio Centrale dello Stato, entrambi a Roma, che per molteplici ragioni (autorizzazioni, distanza geografica, tempo, etc.) non sono riuscito a reperire e a confrontare;
- Scarsità di studi storici specifici ed aggiornati su questo tema, nonostante siano stati scritti diversi volumi sulle forze armate italiane nel secondo conflitto mondiale: le ricerche mirate sui piloti e sulla Regia Aeronautica sono numericamente modeste e spesso datate, molte delle pubblicazioni più recenti sono volumi di carattere "giornalistico/divulgativo";
- I limiti delle fonti biografiche, e memorialistiche, che sono interessanti ed utili per scrutare da vicino le vicende umane soprattutto in eventi significativi come le guerre; le memorie, le testimonianze e le biografie (o autobiografie) da sole non bastano a definire un quadro completo ed esaustivo dell'evento storico che si vuole analizzare e forniscono una visione parziale; ad esempio, durante la ricerca non sono riuscito a reperire le memorie di piloti di bombardieri, questo, suppongo, anche in virtù del fatto che essere responsabili di bombardamenti aerei non sia un elemento del proprio passato "piacevole da ricordare", soprattutto quando alcuni di essi si sono macchiati di crimini di guerra.

Per queste ragioni, il mio auspicio è che in futuro si possa sviluppare in modo più approfondito questa tematica.

# Capitolo 1 - Dagli albori del volo in Italia alla Seconda guerra mondiale

## 1.1 L'aeroplano, la nascita e l'arrivo in Italia

Il primo volo di un mezzo a motore più pesante dell'aria: l'aeroplano, realizzato dai fratelli Orville e Wilbur Wright la mattina del 17 dicembre 1903 sopra la spiaggia di Kitty Hawk nella Carolina del Nord (U.S.A.), rappresentò un'autentica rivoluzione non solo per lo sviluppo della tecnica-meccanica e dei trasporti, ma per l'umanità in sé e per il suo modo di percepire il mondo. Tale invenzione avvenne in un'epoca dove l'entusiasmo per la velocità derivante dalle recenti innovazioni meccaniche (dalle biciclette ai treni) e dal motore a scoppio con le sue molteplici applicazioni (motocicli, automobili e dirigibili) si trovava al proprio apice.<sup>1</sup>

In poco tempo, la notizia della realizzazione della nuova macchina volante si diffuse dagli Stati Uniti in diversi paesi del mondo suscitando curiosità ed ammirazione.

In Italia furono i membri del "Touring Club Ciclistico Italiano" che si fecero interpreti del crescente interesse verso questi prodotti della modernità meccanica dalle biciclette prima, agli aeroplani dopo, in particolare dell'idea che possedere le capacità di saper condurre questi mezzi conferisse all'individuo un'aura di "sportivo/impavido" o di vero e proprio "cavaliere della modernità",<sup>2</sup> e di conseguenza divenire una sorta di modello di riferimento per tutti coloro che avessero voluto seguire la stessa passione.<sup>3</sup>

In particolare, per i piloti e i loro aeroplani si organizzarono le prime manifestazioni o "gare aeree" con lo scopo di rafforzare lo spirito sportivo e spettacolare del volo e mettere a confronto gli ultimi sviluppi e le novità tecnologiche dei vari modelli, inoltre le gare offrivano laute ricompense in denaro per i piloti che avessero mostrato le maggiori abilità nel condurre il proprio mezzo. Due esempi di queste manifestazioni/gare furono: il circuito aereo internazionale di Brescia nel settembre 1909 al quale partecipò il poeta Gabriele D'Annunzio in qualità di passeggero<sup>4</sup>; e il tentativo di trasvolare le Alpi (purtroppo finito in tragedia a Domodossola) compiuto nel settembre 1910 dal pilota peruviano Geo Chavez.<sup>5</sup>

## 1.2 Gli interessi per la nuova macchina e l'organizzazione della figura del pilota

Oltre alla concezione individualistica degli *sportsman-dandy* che nell'utilizzo della nuova macchina volante ci vedevano un'espressione di fantasia e di libertà, nonché un tornaconto personale in notorietà, contemporaneamente iniziarono a svilupparsi delle idee riguardanti i possibili impieghi e le potenzialità di questa invenzione. Già le prime manifestazioni aeree «attirano nei campi di volo non solo decine di migliaia di curiosi e appassionati, ma anche industriali attenti agli sviluppi commerciali del volo, esponenti dei governi e militari interessati alle possibili implicazioni belliche e strategiche dell'aviazione».<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, p. 19.

<sup>2</sup> Cfr. Ivi, p. 24.

<sup>3</sup> Fattore determinante furono le possibilità economiche di chi intendeva cimentarsi nel tentativo di imparare a padroneggiare queste macchine, in particolare gli aeroplani, per un approfondimento si veda: Ivi, pp. 33-41.

<sup>4</sup> Cfr. Ivi, pp. 47-50.

<sup>5</sup> Cfr. Ivi, pp. 56-60.

<sup>6</sup> Cit. Ivi, p. 46.



In effetti, si registrò una «rapida professionalizzazione dei mestieri dell'aria, dal pilota al meccanico d'aereo»<sup>7</sup> sia in ambito civile che militare con scuole di volo, prove standardizzate per l'ottenimento dei brevetti di pilota<sup>8</sup>, e corsi teorico-pratici per diplomarsi meccanico aeronautico.<sup>9</sup>

L'interesse crescente da parte delle autorità militari per la formazione di nuove figure professionali in ambito aeronautico: piloti e meccanici, supportate dalla creazione di numerose scuole di pilotaggio fra gli anni 1909 e 1912, portò ad un duplice risultato: da un lato ci fu chi iniziò a chiedersi se «L'aviazione stesse per diventare un privilegio delle armate, o avesse dinnanzi ancora un avvenire sportivo, turistico e pratico, all'infuori dell'applicazione ai fini militari?»<sup>10</sup> evidenziando come in Italia sia mancata una sufficiente educazione “sportiva” all'aeronautica e come questa mancanza avesse favorito il carattere militare del volo;<sup>11</sup> dall'altro lato mostrò le effettive difficoltà da parte dell'esercito di contenere le esuberanze di quei piloti che provenivano da un precedente percorso di formazione aeronautica civile e che mantenevano quel retaggio “sportivo/esibizionista” non conciliabile con la stretta disciplina militare.<sup>12</sup> Su quest'ultimo tema si espresse l'ufficiale di Stato Maggiore Giulio Douhet, il quale in uno scritto sul periodico politico-militare «La Preparazione» del 1910 ribadì che:

L'aviatore militare non può essere il solitario e impavido cavaliere moderno che intrattiene le folle, né appartenere a una casta esclusiva, ma deve diventare subalterno, funzionale della necessità operative della forza armata e allo sviluppo tecnico della macchina: un prodotto di serie, per quanto limitata sfornato da scuole operanti come catene di montaggio che devono stroncare ogni tentazione esibizionistica e inquadrare gli allievi attenendosi a precisi protocolli di addestramento finalizzati all'acquisizione delle necessarie competenze tecnico-professionali.<sup>13</sup>

Altro punto di discussione all'interno degli Stati Maggiori delle forze armate riguardò la possibilità di allargare la possibilità di diventare piloti anche ai soldati di truppa semplici (l'opportunità era concessa solamente agli ufficiali) in modo da far fronte sia alla crescente richiesta di aviatori militari, sia all'attuazione di un addestramento al volo con una base già impostata sugli standard di disciplina richiesti dall'esercito e/o dalla marina come teorizzato da Giulio Douhet. Questo dibattito si protrarrà fino al 1913 quando con la circolare n° 428 del 16 ottobre, il ministero della Guerra consentirà a sottufficiali e personale di truppa di accedere ai corsi di pilotaggio.<sup>14</sup>

### 1.3 La Guerra Italo-Turca (Libia, 1911-1912)

Tra la fine di settembre e gli inizi di ottobre del 1911, l'Italia presieduta dal governo di Giovanni Giolitti decise di muovere guerra agli ottomani stanziati nelle regioni nord-africane della Cirenaica e della Tripolitania con l'intento di conquistarle e renderle territorio coloniale italiano. Le motivazioni di questo attacco riguardarono la crescente importanza geo-politica dell'Italia nell'area del Mediterraneo, in

---

<sup>7</sup> Cit. Ivi, p. 60.

<sup>8</sup> Ferrari (a cura di), *Le ali del ventennio*, p. 40: «i primi brevetti di pilota italiani furono conseguiti da Calderara [Mario] e [Umberto] Savoia nel 1909, che ebbero per istruttore Wilbur Wright allora di passaggio nella capitale.»; Cfr. Lehmann, *Le ali del potere*, p. 234.

<sup>9</sup> Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, pp. 60-61.

<sup>10</sup> Cit. Ivi, p. 63.

<sup>11</sup> Cfr. *Ibidem*; il pensiero dei militari era diametralmente opposto.

<sup>12</sup> Ivi, p. 64: «In seno all'esercito il tentativo di trasformare l'aviatore in un addestrato e disciplinato soldato rappresenta un cambio di pelle mai integralmente completato, anche perché l'aeronautica militare delle origini mantiene un rapporto tanto organico quanto contraddittorio con il mondo dell'aviazione sportiva.»

<sup>13</sup> Cit. Ivi, pp. 65-66.

<sup>14</sup> Cfr. Ivi, p. 72, nota n° 165.

particolare dopo l'apertura del Canale di Suez nel 1869, e nei complessi rapporti politico-diplomatici fra l'Italia, l'Impero Ottomano, Francia e Regno Unito.

La Guerra Italo-Turca rappresentò una novità dal punto di vista della conduzione del conflitto perché per la prima volta furono utilizzati gli aeroplani a scopo militare, dapprima solamente come “ricognitori” per individuare le postazioni ottomane e in seguito in una forma embrionale di “bombardieri” per colpire le truppe del sultano. L'esercito italiano aveva già una qualche familiarità con l'impiego di apparati da ricognizione in grado di lievitare in aria,<sup>15</sup> ma per l'aeroplano (e di conseguenza per i suoi piloti) si trattava del primo vero “banco di prova” per quanto riguardava l'impiego militare. I primi aeroplani giunsero nel teatro operativo nell'ottobre 1911, con la ex “Brigata Specialisti del Genio” divenuta “Battaglione autonomo” l'anno precedente (28 ottobre 1910) con 10 aerei,<sup>16</sup> 2 dirigibili e 2 aerostati.

All'inizio il nuovo “Battaglione di Aviatori”<sup>17</sup> non fu particolarmente apprezzato dagli altri corpi militari della spedizione:

Aerei e piloti fanno parte di un immaginario radicato, che nonostante il successo delle esibizioni sportive continua a evocare atmosfere circensi che in ambito militare devono sembrare ancora più eccentriche. Inoltre il gruppo di aviatori italiani, con il loro ingombrante e curioso bagaglio, non dà la sensazione di autorevole potenza: la dotazione è infatti di appena nove aerei d'importazione (2 Blériot, 2 Etrich e 3 Nieuport monoplani, e 2 Farman biplani).<sup>18</sup>

Il ruolo iniziale del “Battaglione Aviatori” fu di ricognizione, ed in questo ruolo si consolidò una separazione netta, nei velivoli bi-posto, fra il ruolo di *pilota*, l'ufficiale conduttore del mezzo, e *l'osservatore*, l'ufficiale montato come passeggero che concretamente guida la missione ed impartisce ordini al pilota.<sup>19</sup>

Il 23 ottobre [1911, *N.d.A.*], il capitano Carlo Piazza, comandante della flottiglia, compie la prima missione di guerra della durata di un'ora; si tratta di un volo di ricognizione durante il quale il pilota stesso disegna alcune *sketch map*<sup>20</sup> delle posizioni turche presso un'oasi a sud di Tripoli; un'impresa, se si considera che almeno una mano deve sempre stare sui comandi di volo, non essendo presente alcuna forma di assistenza al pilotaggio.<sup>21</sup>

All'attività di ricognizione presto si aggiunse quella di bombardamento:

«Il 1° novembre, il tenente Gavotti compie la prima missione di bombardamento gettando a mano 4 bombe da 2 kg sulle posizioni turche ad Ain Zara; data la modesta quantità di esplosivo l'effetto è soprattutto psicologico.»<sup>22</sup>

---

<sup>15</sup> Lopreiato, *Le grandi battaglie aeree* (Edizione Kindle), pp. 15-16: «Il ministero della Guerra, nel 1884, autorizzò la creazione di un servizio aeronautico come ente aggregato al 3° reggimento del Genio, composto da aerostati da ricognizione e avvistamento. Il primo pallone aerostatico svolse le prove di volo a Roma il giorno 11 giugno 1894, pilotato dai suoi stessi costruttori, il capitano Maurizio Mario Moris e il tenente Cesare Dal Fabbro. La nuova unità creata fu la compagnia specialisti del volo che 10 anni dopo divenne la brigata specialisti del Genio, formata da tre compagnie, una sezione meccanica e un'officina.»

<sup>16</sup> Cfr. Ivi, p. 16; in Libia ne vennero mandati nove.

<sup>17</sup> All'inizio furono arruolati pure dei volontari civili come piloti ma già nella primavera del 1912 furono rimpatriati e sostituiti da ufficiali brevettati; Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, pp. 67-68.

<sup>18</sup> Cit. Caffarena, *Dal fango al vento*, p. 67.

<sup>19</sup> Ivi, p. 68: «In Libia le missioni compiute dai mezzi aerei, tutte condotte da ufficiali provenienti dalle varie armi, hanno evidenziato la necessità di separare il ruolo di pilota da quello di osservatore e, considerando il preminente ruolo di ricognizione attribuito alla componente aeronautica, sarà l'ufficiale osservatore a montare come passeggero sugli aerei con compiti di comando. Si tratta di un aspetto che evidenzia la considerazione dei ruoli aviatori, completamente sbilanciata a favore degli osservatori.»

<sup>20</sup> “Mappa abbozzata”.

<sup>21</sup> Cit. Lopreiato, *Le grandi battaglie aeree* (Edizione Kindle), p. 18.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

In questo modo si dimostrarono due importanti potenzialità belliche della nuova macchina volante, inoltre questi eventi fecero da incentivo ad apportare dei miglioramenti sia nell'ambito del bombardamento che della ricognizione.<sup>23</sup>

Tuttavia, per quanto innovativo, l'utilizzo dell'aeroplano nelle operazioni belliche non fu di per sé determinante nell'esito del conflitto, il quale terminò nell'ottobre del 1912, tramite un ricatto diplomatico, con l'annessione della Cirenaica, della Tripolitania e di alcune isole del Dodecaneso al Regno d'Italia.

## 1.4 Filippo Tommaso Marinetti, Futurismo e Aviazione

Dagli anni Dieci e fino agli anni Trenta inoltrati, un importante incentivo allo sviluppo dell'interesse aviatorio in Italia, soprattutto fra le classi sociali più colte, fu rappresentato dal movimento artistico-culturale del Futurismo.

Il padre del movimento: Filippo Tommaso Marinetti, sin dal *Manifesto del Futurismo* del 1909, non celerà il suo interesse per l'aeroplano, che sebbene all'epoca fosse un mezzo ancora abbastanza esile e dalla bellezza nemmeno minimamente paragonabile a quella delle automobili,<sup>24</sup> aveva comunque delle ottime potenzialità di elevarsi come elemento di rappresentanza del dinamismo energetico derivato della modernità tecnologico-meccanica. Una conferma di questo presentimento la possiamo individuare nelle due opere di Marinetti pubblicate nel 1912: il *Manifesto tecnico della letteratura futurista* e *Le monoplan du Pape. Roman politique en vers libres*;<sup>25</sup> in entrambe le opere si fa un ampio riferimento all'aeroplano e alle sensazioni che esso riesce ad evocare al poeta, nella prima addirittura lo si predilige all'automobile quasi resa "obsoleta" dalla nuova macchina<sup>26</sup>; nella seconda opera emerge un tratto interessante:

la trama bellicosa dell'opera indica invece che l'estetica della macchina volante rispondeva in Marinetti alla proiezione di un desiderio di dominio e di distruzione ed esprimeva una volontà di potenza che la libertà di movimento offerta dall'aviazione nascente avrebbe consentito di esercitare in tutta impunità: l'estetica marinettiana era anche un'etica guerriera della velocità e della forza meccanica.<sup>27</sup>

Non fu un caso che Marinetti e come lui molti altri futuristi partirono come volontari per la Prima Guerra Mondiale, alcuni anche nel ruolo di piloti, come Fedele Azari, il quale nel dopoguerra teorizzò e pubblicizzò l'idea del «teatro aereo futurista»<sup>28</sup>.

Il Futurismo, nel corso degli anni, trattò la tematica aviatoria in molteplici forme e prospettive: dalla scrittura con le pubblicazioni di Marinetti e di altri poeti<sup>29</sup>, alla pittura come la famosa opera: *Incunearsi*

---

<sup>23</sup> Ivi, p. 19: «col proseguire della campagna vengono studiate munizioni specifiche, un sistema di lancio e un dispositivo di puntamento. I turchi dal canto loro sviluppano alcune tecniche elementari di tiro contro bersagli in rapido movimento e il 31 gennaio 1912, il capitano Mantù viene colpito dal fuoco contraereo, divenendo il primo aviatore ferito in battaglia, [...] Dalle prime *sketch map* disegnate dal capitano Gavotti si passa a macchine fotografiche impiegate in volo che forniscono dati precisi per l'analisi dei dati d'intelligence, mentre le radio di bordo permettono di guidare addirittura il fuoco delle artiglierie navali.»

<sup>24</sup> Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, p. 15.

<sup>25</sup> Cfr. Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 196-197.

<sup>26</sup> Marinetti, *Gli Indomabili*; riportato in Lehmann, *Le ali del potere*, p. 196: «Perché servirsi ancora di quattro ruote esasperate che s'annoiano, dal momento che possiamo staccarci dal suolo?»

<sup>27</sup> Cit. Lehmann, *Le ali del potere*, p. 197.

<sup>28</sup> Ivi, p. 198: «l'autore si diceva intenzionato a organizzare delle rappresentazioni non soltanto diurne ma anche notturne di teatro aereo che comprendessero dei «voli dialogati» con diversi apparecchi, delle «pantomime», delle «danze aeree» e delle «grandi poesie parolibere aeree». Egli sognava che «sugli innumerevoli spettatori sdraiati, aeroplani dipinti danzeranno di giorno in ambienti colorati aerei formati con fumi diffusi da loro stessi [*sic*], e di notte comporranno mobili costellazioni e danze fantastiche investiti dalla luci dei proiettori elettrici». Simili spettacoli non sarebbero stati dei banali *meeting* [*sic*.] aerei.»

<sup>29</sup> Cfr. Ivi, pp. 225-230.

*nell'abitacolo* di Tullio Crali (1939); opere che costituiscono un vero e proprio stile di pittura definito: *aeropittura*.

Le capacità espressive delle opere e le doti degli artisti futuristi, con l'avvento del regime fascista furono ampiamente utilizzate dalla propaganda per insinuare e alimentare il “culto aeronautico” nella popolazione italiana dalla metà degli anni Venti e per tutti gli anni Trenta.<sup>30</sup>

## 1.5 L'aviazione militare tra la Guerra Italo-Turca e la Prima Guerra Mondiale

Terminate le ostilità con l'Impero Ottomano, per l'aviazione e gli aviatori si verificarono due importanti fenomeni, da un lato si registrò un'emorragia di uomini dai corsi di pilotaggio e dal battaglione Aviatori:

dopo gli iniziali entusiasmi tradotti in centinaia di domande di ammissione ai corsi di pilotaggio militare fino al 1910, il ruolo non sembrava più così ambito e il motivo di tali persistenti difficoltà è da ricercare nel mancato riconoscimento agli aviatori di adeguate indennità economiche e progressioni di carriera. L'abbandono delle scuole di volo da parte di molti ufficiali, che preferiscono ritornare ai reggimenti di provenienza, è un segnale del fatto che diventare piloti d'aeroplano non rappresenta per tutti una scelta disinteressata dettata dalla passione per il volo.<sup>31</sup>

Dall'altro lato, cominciò a definirsi in modo più netto l'elemento “cavalleresco” del volo militare, soprattutto nel rapporto che vincolava il pilota e l'ufficiale osservatore:

il pensiero è in fondo quello rigido e pratico del maggiore Douhet: davanti all'osservatore «cavaliere», il pilota intento a manovrare l'aeroplano si deve comportare come un obbediente «scudiere», pur trattandosi di un uomo, di un soldato, che a bordo dei moderni velivoli ha ricevuto il «dono insperato e miracoloso del volo, una specie di attributo della divinità».<sup>32</sup>

Questa interpretazione che identificava nell'osservatore il ruolo di “cavaliere” e di mero “scudiero” il pilota non sopravvisse alla prova del tempo:

L'evoluzione della guerra aerea e la comparsa degli agili e velocissimi aerei da caccia monoposto consacreranno l'*egoarchica* [sic.] figura del pilota militare, [...] destinato a combattimenti aerei ravvicinati dai contorni cavallereschi facilmente esposti alla mitizzazione: le acrobazie disegnate durante gli spettacoli per impressionare il pubblico festante si trasformeranno in manovre da manuale compiute per disimpegnarsi dal nemico o per ingaggiarlo in un duello. È uno «sport mortale» in grado di esaltare l'anima individualista del *wattman* [sic.] prestatosi alla causa nazionale».<sup>33</sup>

## 1.6 La Prima Guerra Mondiale (Italia - Austria, 1915-1918)

### 1.6.1 L'inizio

Nei primi anni del Novecento fra gli stati d'Europa incorrevano fortissime tensioni politico-diplomatiche, sarebbe bastato un singolo evento per compromettere l'apparente stato di quiete del continente e mettere in moto le macchine belliche dei vari stati. Il *Casus Belli* si verificò a Sarajevo il 28 giugno 1914 con l'attentato compiuto da Gavrilo Princip ai danni dell'arciduca Francesco Ferdinando D'Austria-Este, futuro kaiser dell'Impero Austro-Ungarico, e di sua moglie Sofia. Malgrado tutti i tentativi in extremis per

<sup>30</sup> Cfr. Ivi, pp. 193-230.

<sup>31</sup> Cit. Caffarena, *Dal fango al vento*, pp. 71-72.

<sup>32</sup> Cit. Ivi, p. 77.

<sup>33</sup> Cit. Ivi, p. 78.

scongiurare un conflitto, il 28 luglio 1914 l'impero Austro-Ungarico dichiarò formalmente guerra alla Serbia ritenuta la vera responsabile dell'assassinio dell'erede al trono d'Austria, al che le varie alleanze militari si mobilitarono suscitando una reazione a catena di dichiarazioni di guerra.

L'Italia, sebbene facesse parte della triplice alleanza con l'Impero Austro-Ungarico e l'Impero tedesco, decise di rimanere neutrale anche se segretamente si stava accordando con l'Inghilterra e la Francia per entrare nel conflitto al loro fianco contro gli "Imperi Centrali" (ex-alleati) così da poter ottenere, alla fine della guerra, i territori di: Trento, Trieste, l'Istria, la Dalmazia e la città di Fiume.

Il 23 maggio 1915 il Regno d'Italia, guidato dal presidente del consiglio Antonio Salandra, dichiarò guerra all'Impero Austro-Ungarico e il giorno seguente l'esercito si mise in marcia in direzione dei confini con l'Impero: l'Isontino ed il Trentino.

Allo scoppio delle ostilità la componente aviatoria sia del Regio Esercito che della Regia Marina si trovavano di fatto ancora in fase di allestimento, tali ritardi erano causati: da una sostanziale sfiducia da parte delle forze armate per le potenzialità strategico-operative dell'arma aerea<sup>34</sup> e di conseguenza una iniziale riluttanza nell'organizzazione di nuovi gruppi operativi per tale settore; le basse risorse iniziali dell'apparato industriale aeronautico ancora troppo piccolo e frammentato; e le inefficienze della politica nello stanziare fondi destinati alla ricerca e allo sviluppo in tale settore, anche in rapporto agli altri paesi europei.<sup>35</sup>

In realtà, già da prima dell'entrata in guerra, il Regno d'Italia in ambito aeronautico riceveva preziosi aiuti dai nuovi alleati, in particolare dalla Francia:

L'Italia chiese al Regno Unito e alla Francia di venire incontro alle sue immediate necessità, con l'invio di aerei per difendere i suoi cieli dagli attacchi nemici. Il governo francese concesse all'Italia di produrre su licenza il biposto Nieuport 10 e di addestrare su questi biplani i suoi piloti nelle scuole d'oltralpe. Parigi, quando l'Italia dichiarò guerra all'Austria Ungheria, inviò anche aerei idrovolanti da caccia per difendere Venezia.<sup>36</sup>

## 1.6.2 La selezione del personale e le scuole di volo

Nonostante le difficoltà iniziali, gli apparati industriali e militari iniziarono a mettersi in movimento, e con le graduali chiamate alle armi i numeri del personale da poter destinare al *Corpo aeronautico*<sup>37</sup> nelle varie specialità, inclusi i piloti, crebbero di volta in volta.<sup>38</sup> La crescita della disponibilità di candidati per il *Corpo Aeronautico* portò alla graduale adozione di criteri di selezione preliminare del personale di volo sempre più elaborati e specifici, tale selezione si operava sia su più generali canoni medici: un'ottima vista, un ottimo udito, nessun difetto al sistema cardio-circolatorio, etc; sia su specifici requisiti psico-attitudinali: capacità di saper leggere e scrivere, prontezza nei riflessi, capacità di sopportare significativi carichi di stress, non essere inclini a reazioni di panico, etc.<sup>39</sup> Una volta superata la fase di selezione preliminare, i candidati al *Corpo Aeronautico* venivano assegnati ai corsi di addestramento nelle scuole di volo (sparse un po' in tutta Italia) dove avveniva un'ulteriore selezione tra chi risultava idoneo al ruolo e chi era

---

<sup>34</sup> Probabilmente effetto dei risultati ritenuti "modesti" nella Campagna di Libia e della fuoriuscita di personale dal Battaglione Aviatori, Cfr. punto 1.3 e 1.5.

<sup>35</sup> Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, pp. 80-81.

<sup>36</sup> Cit. Varriale, *Gli assi italiani della grande guerra*, p. 13.

<sup>37</sup> Costituito ufficialmente il 7 gennaio 1915, Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, p. 81.

<sup>38</sup> Caffarena, *Dal fango al vento*, p. 84: «la progressione delle assegnazioni di personale al Corpo aeronautico iniziata con la chiamata alle armi del 22 novembre 1915 e che nel 1916 registra gli incrementi più sostanziali: la chiamata alle armi del 10 luglio destinerà all'aviazione 1011 uomini, quelle del 21 settembre e 27 dicembre una quota sei volte maggiore, rispettivamente di 6184 e 6815 effettivi.»

<sup>39</sup> Cfr. Ivi, pp. 85-90.

esonerato e rispedito al corpo di provenienza originario; in questa fase di addestramento ci furono anche molti casi di candidati che persero la vita.<sup>40</sup>

Nelle scuole di volo, fra i candidati piloti si assistette ad un significativo fenomeno di mescolanza fra classi sociali:

se a bordo di un aeroplano, come in un microcosmo sociale, osservatori e mitraglieri ripropongono dal punto di vista socio-culturale una rigida divisione di classe, i piloti sono espressione di una mobilità sociale interclassista: fra gli ufficiali compaiono possidenti, professionisti, insegnanti, musicisti, e soprattutto moltissimi studenti diplomati o laureati in discipline tecniche, ma ancora più numerosi – fra i sottufficiali e soldati- sono gli operai specializzati nella meccanica, autisti, macchinisti, negozianti, impiegati, contadini e una miriade di altri lavoratori dalle professionalità più disparate come pasticceri, sellai, decoratori, materassai, pescatori, garzoni, formaggiai...che prima della guerra non avrebbero mai immaginato di far parte di un equipaggio di volo, addirittura come piloti.<sup>41</sup>

Questo fatto assunse una rilevanza ancora maggiore se si considera che la stessa gerarchia militare subì in qualche modo una sorta di ridefinizione basata sulla competenza dell'individuo piuttosto che del suo grado militare di appartenenza:

nella scuola la tradizionale gerarchia militare sembra sostituita da un'altra scala di valori basata sull'effettiva competenza al pilotaggio, su un prestigio personale che cresce con il passaggio ad un livello più avanzato di addestramento. L'esperienza e l'abilità contano più delle mostrine sulla divisa e non è inconsueto che sottufficiali e soldati istruiscano ufficiali all'arte del volo.<sup>42</sup>

Tutti questi elementi concorsero ad alimentare l'idea di alcuni piloti di appartenere ad una sorta di “nuova classe sociale” slegata dalle logiche del mondo “terreno” dal quale periodicamente si staccavano tramite i loro aerei.

### 1.6.3 Teatro operativo, piloti da caccia, “assi” e personaggi illustri

Gli allievi che riuscirono a terminare con successo il corso di pilotaggio, e di conseguenza ottenere il brevetto di pilota militare, venivano assegnati ai differenti reparti suddivisi nelle specialità facenti capo o al Regio Esercito o alla Regia Marina a seconda del teatro operativo:

L'impiego della componente aerea sul fronte italo-austriaco avviene, principalmente, in corrispondenza con i punti di attrito tra le forze di terra nelle valli e nelle pianure, con scarsa attività sull'arco alpino; ciò a causa delle difficoltà dei velivoli a raggiungere quote elevate e di volare in sicurezza in alta montagna, soprattutto nel periodo invernale.<sup>43</sup>

Per quanto riguardava le specialità del volo militare, la più ambita dai piloti fu di gran lunga la “caccia”, in questa specialità i piloti, seduti su potenti, agili e “robusti”<sup>44</sup> velivoli monoposto, potevano sia dare prova delle loro abilità tecniche di pilotaggio-combattimento, soprattutto per quanto riguardava le manovre acrobatiche necessarie per inseguire ed abbattere l'aereo nemico oppure per evitare i suoi colpi; e al contempo crearsi una cospicua fama personale (“farsi un nome”) all'interno di quella “*casta di*

---

<sup>40</sup> Cfr. Ivi, pp. 90-94.

<sup>41</sup> Cit. Ivi, p. 103.

<sup>42</sup> Cit. Ivi, p. 120.

<sup>43</sup> Cit. Lopreiato, *Le grandi battaglie aeree* (Edizione Kindle), p. 33; Ci furono anche diverse operazioni nel Mar Adriatico realizzate principalmente da pattuglie di idrovolanti, alcune di esse sono riportate in: Cavara, *Voli di Guerra. Impressioni di un giornalista pilota*, disponibile in Edizione Kindle.

<sup>44</sup> In confronto agli aerei degli esordi o addirittura della Guerra di Libia.

*superuomini*”<sup>45</sup> di cui si consideravano gli aviatori tutti, ed i piloti in modo particolare. I piloti più in vista della “caccia” furono gli “assi”,<sup>46</sup> in Italia molti piloti “cacciatori” ottennero questo titolo anche più volte, ma il primato di abbattimenti lo conseguì il ravennate (di Lugo) Francesco Baracca soprannominato “*l’asso degli assi*”,<sup>47</sup> con trentaquattro “vittorie aeree” confermate.<sup>48</sup> Baracca in breve tempo divenne un’icona non solo per i piloti e gli aviatori ma per l’Italia intera grazie alle narrazioni che la stampa dedicava alle sue gesta come combattente, tanto che, la sua fama come simbolo di eccellenza in fatto di virtù tecniche, militari e morali<sup>49</sup> sopravvisse ben oltre alla sua morte avvenuta nel giugno 1918 in un combattimento aereo sopra il colle Montello (TV).

Negli anni del dopoguerra, diversi assi rivendicarono la loro esperienza maturata durante il servizio nel *Corpo Aeronautico* tanto che alcuni trovarono impiego nell’industria aeronautica come Carlo “Francis” Lombardi<sup>50</sup> (sette “vittorie aeree”) che «nel 1937 fondò una sua fabbrica di aerei che prese il nome di AVIA e dai cui capannoni uscirono gli L.3<sup>51</sup> che formarono un’intera generazione di piloti»;<sup>52</sup> oppure Mario Stoppani (sei “vittorie aeree”) il quale già durante la guerra collaborò alla realizzazione dell’aeroplano SVA<sup>53</sup> e una volta terminato il conflitto divenne collaudatore per tre importanti marchi nel settore aeronautico italiano: CRDA,<sup>54</sup> Breda e SIAI Marchetti<sup>55</sup> realizzando pure diversi record aeronautici.<sup>56</sup>

Altri assi invece divennero importanti figure della futura forza armata indipendente, La Regia Aeronautica, esempi di questo genere furono:

- Pier Ruggero Piccio<sup>57</sup> (ventiquattro “vittorie aeree”), «il 25 ottobre 1923 fu nominato comandante generale della neonata Regia Aeronautica.»<sup>58</sup> Ricoprì l’incarico di «capo di stato maggiore della forza armata dal 1° gennaio 1926 al 6 febbraio 1927 con il grado di generale di brigata aerea»,<sup>59</sup> poi, a seguito di malumori all’interno delle alte gerarchie dell’arma e alle sue critiche alla politica estera del regime fascista, decise di stabilirsi prima in Francia e poi in Svizzera;
- Amedeo Mecozzi (cinque “vittorie aeree”), «passò nelle fila della Regia Aeronautica prendendo parte con entusiasmo al dibattito sul futuro della forza armata, sviluppando una sua teoria denominata “Tendenza dell’Assalto” in netta contrapposizione a quella del “Dominio dell’Aria” propugnata da Giulio Douhet.»;<sup>60</sup>

---

<sup>45</sup> Caffarena, *Dal fango al vento*, p. 140: «il volo è percepito come un’elevazione morale oltre che fisica, come accesso ad una dimensione sovraumana.»; Ivi, p. 151: «gli aviatori non dismettono mai i panni di uomini dell’aria e hanno il vezzo di indossare il giaccone di volo anche fuori servizio [...] Sulla stampa, ma anche nelle foto private, i piloti appaiono spesso in posa insieme al loro aereo, inquadrati dal basso verso l’alto per aumentare visivamente il senso di superiorità.»

<sup>46</sup> Varriale, *Gli assi italiani della grande guerra*, p. 21: «Durante la Grande Guerra le nazioni dell’Intesa cominciarono a usare il termine “asso” quell’aviatore che avesse abbattuto almeno 5 aerei avversari, ma ogni nazione aveva le sue specifiche regole per la conferma o la negazione di una vittoria.»

<sup>47</sup> Sempre in riferimento all’Italia; *l’asso degli assi* della Prima Guerra Mondiale è considerato tutt’oggi il prussiano Manfred Albrecht von Richthofen (“Il Barone Rosso”) con ottantuno vittorie aeree confermate, tra “individuali” e “in collaborazione”; per una classifica degli assi si veda: [https://it.wikipedia.org/wiki/Asso\\_dell%27aviazione](https://it.wikipedia.org/wiki/Asso_dell%27aviazione).

<sup>48</sup> Cfr. Varriale, *Gli assi italiani della grande guerra*, pp. 39-49.

<sup>49</sup> Per “virtù morali” mi riferisco ad episodi come quello narrato dall’asso Silvio Scaroni: dopo aver abbattuto un aereo austriaco ed essere atterrato lì vicino, il pilota austriaco (indenne) porge all’italiano il suo distintivo di pilota militare in segno di riconoscenza per la leale vittoria ottenuta. Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, p. 176.

<sup>50</sup> Appendice, Foto assi della Prima guerra mondiale, Figura 1.

<sup>51</sup> AVIA FL.3.

<sup>52</sup> Cit. Varriale, *Gli assi italiani della grande guerra*, p. 94.

<sup>53</sup> Il modello di aereo che utilizzerà Gabriele D’Annunzio per compiere il suo celebre “Volo su Vienna” il 9 agosto 1918.

<sup>54</sup> Cantieri Riuniti dell’Adriatico.

<sup>55</sup> Società Idrovolanti Alta Italia.

<sup>56</sup> Cfr. Varriale, *Gli assi italiani della grande guerra*, pp. 172-173.

<sup>57</sup> Appendice, Foto assi della Prima guerra mondiale, Figura 2.

<sup>58</sup> Cit. Varriale, *Gli assi italiani della grande guerra*, pp. 132-133.

<sup>59</sup> Cit. *Ibidem*.

<sup>60</sup> Cit. Ivi, p. 106.

- Silvio Scaroni<sup>61</sup> (ventisei “vittorie aeree”) «durante la Seconda guerra mondiale comandò l’Aeronautica della Sicilia»<sup>62</sup> Dopo l’armistizio si ritirò a vita privata;
- Ferruccio Ranza<sup>63</sup> (diciassette “vittorie aeree”) proseguì la sua carriera militare passando alla Regia Aeronautica raggiungendo il grado di generale di squadra aerea, sostituì il generale Mario Bernasconi ai comandi dell’aeronautica in Somalia durante la Guerra di Etiopia<sup>64</sup> e detenne il comando dell’aeronautica in Albania durante la campagna di Grecia. Durante l’armistizio si trovò al comando della 4<sup>a</sup> Squadra Aerea con base a Bari, dopo aver evitato il sabotaggio degli aeroporti meridionali da parte dei tedeschi iniziò a collaborare con le forze alleate. Da questo genere di collaborazioni si ricostituì la Regia Aeronautica col nome di “Aeronautica Cobelligerante Italiana”.<sup>65</sup>

#### 1.6.4 Stampa e premi, il volo di D’Annunzio e la fine della guerra

Come già accennato in precedenza, la stampa, in particolare quella specializzata tramite apposite riviste,<sup>66</sup> ricoprì un ruolo fondamentale nel consacrare agli occhi della nazione la figura dell’aviatore militare non solo esaltandone le gesta ma incentivando gli aviatori con importanti premi in denaro a coloro che si fossero distinti nelle varie specialità: tali premi venivano finanziati da importanti aziende coinvolte nello sforzo bellico e nella produzione aeronautica.<sup>67</sup>

A essere esaltato è una sorta di agonismo patriottico e il lettore delle riviste, che segue questa sorta di campionato, è quasi portato a tifare per il proprio idolo. D’altra parte il senso di questi premi è stimolare la competizione personale degli aviatori.<sup>68</sup>

Oltre alle celebrazioni delle azioni di singoli piloti sui fronti di guerra, nell’agosto del 1918 alle cronache dell’epoca riscosse parecchio clamore ed entusiasmo una grande impresa aviatoria dimostrativa di gruppo: il *Volo-Volantinaggio su Vienna* realizzato su velivoli SVA dagli aviatori dell’87<sup>a</sup> Squadriglia da ricognizione *Serenissima*, guidati dal poeta-vate Gabriele D’Annunzio:

Dopo due tentativi abortiti per condimeteo<sup>69</sup> avverse [...] il fatidico 9 agosto. Alle 05:30 del mattino, 11 aerei partono dal campo volo di San Pelagio<sup>70</sup>, tre dei quali immediatamente rientrati alla base e uno costretto a un atterraggio forzato dietro le linee nemiche. [...] La squadriglia italiana giunge su Vienna in formazione stretta alle 9:20: la visibilità sulla città è ottimale e ci si può abbassare sino agli 800 metri, ritenuti ottimali per la dispersione tanto delle 50.000 copie di un manifesto in lingua italiana, scritto personalmente da D’Annunzio, quanto delle 350.000 copie di un volantino, tradotto in tedesco, redatto da Ugo Ojetti, un abile giornalista che ricopre la carica di regio commissario per la propaganda sul nemico. Dopo aver lanciato il carico, la formazione rientra alla base con un itinerario alternativo, per evitare caccia e contraerea avversarie messe in allarme dal sorvolo di andata, atterrando alle ore 12:40, dopo aver percorso 1000 km in 7 ore e 10 minuti.<sup>71</sup>

<sup>61</sup> Appendice, Foto assi della Prima guerra mondiale, Figura 3.

<sup>62</sup> Cit. Varriale, *Gli assi italiani della grande guerra*, p. 168.

<sup>63</sup> Appendice, Foto assi della Prima guerra mondiale, Figura 4.

<sup>64</sup> Cfr. Rocca, *I disperati*, p. 74.

<sup>65</sup> Cfr. Varriale, *Gli assi italiani della grande guerra*, p. 143.

<sup>66</sup> Un esempio è “Nel Cielo”.

<sup>67</sup> Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, pp. 147-150.

<sup>68</sup> Cit. Ivi, p. 150.

<sup>69</sup> “condizioni meteorologiche”.

<sup>70</sup> In provincia di Padova.

<sup>71</sup> Cit. Lopreato, *Le grandi battaglie aeree* (Edizione Kindle), p. 35; per maggiori dettagli su questo raid, Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, pp. 159-167.



Quest'azione rappresentò il culmine del successo dell'aviazione italiana durante la guerra e divenne un importante punto di riferimento per la rigenerazione e il consolidamento del mito aviatorio negli anni dell'immediato dopoguerra.<sup>72</sup>

Il conflitto stava ormai volgendo alla sua conclusione, sia l'esercito che il popolo austro-ungarico erano completamente logorati da quattro anni di guerra di cui tre combattuti contro l'Italia, il tentato sfondamento da parte delle truppe del kaiser nel giugno 1918 si risolse in un fallimento, mentre la resistenza italiana, supportata dagli alleati anglo-franco-americani, sulle sponde del fiume Piave acquistava sempre più forza. Il 24 ottobre 1918 partì un'imponente offensiva italiana lungo tutta la linea del fronte, gli austro-ungarici si ritirarono e il 3 novembre 1918 a Villa Giusti (Padova) fu firmato l'armistizio tra l'Impero Austro-Ungarico e il Regno d'Italia che entrò in vigore il giorno successivo, esattamente una settimana dopo (11 novembre) anche l'Impero Tedesco firmò l'armistizio a Compiègne (Francia) con le potenze Alleate, la Prima Guerra Mondiale terminò.

## 1.7 L'aviazione nel primo dopoguerra: le difficoltà e il mito delle "Ali spezzate"

Sebbene il Regno d'Italia fosse tra i paesi vincitori del primo conflitto mondiale, il prezzo per la vittoria risultò estremamente alto: i morti italiani nel conflitto furono più di mezzo milione<sup>73</sup> oltre ad innumerevoli feriti e mutilati a vita, dal punto di vista economico il paese usciva fortemente indebitato e con una difficile ma necessaria riconversione industriale da gestire. Le difficoltà furono generali per tutto il paese e gli aviatori, così come il settore aeronautico in generale, non fecero eccezione. Tolta l'uniforme, diversi aviatori (piloti, osservatori e mitraglieri) dovettero cercare un modo di re-inserirsi nella realtà socio-lavorativa del dopoguerra, molti ritornarono al mestiere che svolgevano prima della guerra;<sup>74</sup> altri invece decisero di non svestire la tuta di volo ma cercarono di riproporsi in ambito civile in modo da poter porre le basi per un futuro sviluppo dell'aviazione civile-commerciale così da non disperdere né le loro capacità, né l'entusiasmo di appartenere alla "casta aviatoria".<sup>75</sup> Per coloro che auspicavano in una rapida riconversione dell'aeronautica da strumento bellico a opportunità commerciale gli esordi non furono affatto positivi a causa di molteplici fattori: un basso numero di progetti ben studiati per la realizzazione di aeroplani civili;<sup>76</sup> l'eccessivo numero di aerei militari, sia usati che nuovi, di difficile riconversione che rischiavano di rimanere stipati nei depositi molto a lungo;<sup>77</sup> la necessità di denaro da parte dello Stato e il tentativo di ricavarlo dalla vendita di aeroplani in eccesso ad alcuni stati esteri<sup>78</sup>; ed infine l'incidente aereo di Verona del 2 agosto 1919 nel quale morirono diciotto persone fra le quali Tullio Morgagni,<sup>79</sup> considerato come il capostipite dei "giornalisti aeronautici" italiani.<sup>80</sup>

<sup>72</sup> Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, p. 167.

<sup>73</sup> Per uno studio sui morti italiani nella Prima Guerra Mondiale Cfr. Fornasin, *Bottega del Sapere: "Quanti soldati italiani morirono nella Prima Guerra Mondiale? Anatomia di un'inutile strage"* (Università di Udine).

<sup>74</sup> Un esempio di questo genere è il "pilota-contadino" Giuseppe Massafiero, Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, pp. 7-11 e p. 182.

<sup>75</sup> Esempi di questo genere furono: Marco Brancher e il suo progetto di iniziare una carriera di pilota privato (turistico) in Veneto Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, p. 183; e Cesare Redaelli, pilota turistico nel campo di volo di Arcore, fu lui ad impartire le prime lezioni di volo a Mussolini Cfr. Ivi, p. 192.

<sup>76</sup> Cfr. Ferrari (a cura di), *Le ali del ventennio*, pp. 15-16.

<sup>77</sup> Pagani, *Ali d'aquila*, p. 26: «Appena terminato il conflitto, con la vittoria italiana sull'impero austro-ungarico, tutti i materiali residui per l'allestimento dei velivoli militari e gli aeroplani già completati vennero ben presto sgombrati nell'ambito del processo di riconversione delle industrie belliche. Si trattava di un patrimonio aeronautico di notevole valore, ma eccedente i bisogni dell'aviazione di quel tempo. Pertanto fu deciso di accantonare tutto in depositi di fortuna.»

<sup>78</sup> Cfr. Ferrari (a cura di), *Le ali del ventennio*, pp. 15-19; Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 22-24, dove si evidenziano anche i tentativi da parte delle autorità di dare una concreta mano al settore aeronautico; Pagani, *Ali d'aquila*, p. 26.

<sup>79</sup> Sulla figura di Tullio Morgagni si veda: Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 128-131.

<sup>80</sup> Ferrari (a cura di), *Le ali del ventennio*, p. 15: «Non vi è dubbio che l'incidente di Verona abbia troncato sul nascere l'aviazione di linea italiana, che avrebbe iniziato i voli solo sette anni più tardi.»

A complicare ulteriormente la situazione, nel settembre 1919, il poeta-vate Gabriele D'Annunzio decise di mettere in atto il suo piano di annessione della città di Fiume al Regno D'Italia invadendola con dei reparti ribelli dell'esercito; a questa impresa parteciparono numerosi aviatori e questo comportò delle momentanee ed immediate ripercussioni su tutto il mondo aeronautico italiano facendo sorgere un mito fra gli aviatori più intransigenti e radicali:

La reazione del governo, che sospettò tutti gli aviatori di simpatie fiumane, e per un certo periodo vietò tutti i voli e pose i Carabinieri a piantonare gli hangar, contribuì a scavare un solco profondo tra mondo del volo e istituzioni, che fu molto sottolineato dalla crescente propaganda nazionalista e fascista. Nasceva il mito dell'ala spezzata, un'aviazione vittoriosa in guerra che veniva umiliata dal disinteresse e dalla codardia del governo liberal-democratico.<sup>81</sup>

Fu proprio su questo mito delle *ali spezzate* e sulla necessità di ricostituire una forte "coscienza aviatoria" che alcuni ex aviatori intrisi di spiccato nazionalismo, come il giornalista ed ex pilota Attilio Longoni<sup>82</sup>, scagliarono i loro attacchi verbali e scritti contro i governi liberali, da Nitti a Facta, rei a loro occhi di non aver provveduto in alcun modo a garantire all'Italia un'aeronautica, civile e militare, degna di un paese vincitore della Grande Guerra.<sup>83</sup> Questi attacchi, attirarono da subito l'attenzione di un altro giornalista, veterano della guerra che, nonostante non avesse militato nel *Corpo Aeronautico*, era pronto a supportare interamente la causa di quegli ex combattenti nazionalisti, si trattava di Benito Mussolini.

## 1.8 Benito Mussolini: l'interesse per il volo, la presa del potere e la nascita della Regia Aeronautica

I primi contatti tra Mussolini e il mondo aeronautico avvennero fra gli anni 1915<sup>84</sup>-1918 quando dalle pagine del suo giornale "Il popolo d'Italia" esprimeva la sua ammirazione per l'aviazione come strumento e per l'ambiente aviatorio in generale; tale ammirazione non fu una coincidenza, tra Mussolini e la parte più radicale del personale aviatorio ci fu una significativa convergenza ideologica:

Si trattava di uomini temprati nell'azione e nella propaganda, affascinati dalla modernità di cui l'aereo rappresentava ai loro occhi l'espressione più compiuta, convinti di formare la nuova élite della nazione in virtù della loro militanza a favore dell'intervento e del loro impegno bellico personale, decisi, infine ad imporre la propria superiorità ai politici dell'Italia liberale, ai fautori della neutralità e agli imboscanti delle retrovie che disprezzavano e consideravano come nemici della patria: sostenitori, dunque, di un'ideologia e, ancor più, di uno stile di vita e di una prassi politica radicali, che troviamo all'origine dell'incontro e dell'alleanza tra movimento fascista e ambienti aviatori.<sup>85</sup>

---

<sup>81</sup> Ivi, pp. 16-17.

<sup>82</sup> Sulla figura di Attilio Longoni e il suo approccio giornalistico si veda: Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 7, 131-136; Ferrari (a cura di), *Le ali del ventennio*, p. 56, nota n° 17.

<sup>83</sup> A dimostrazione dell'infondatezza di tali accuse si veda: Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 24-25: «L'organizzazione di raid come quello compiuto da Ferrarin e Masiero [Roma-Tokyo, 1920], l'invio di missioni aeronautiche all'estero e la liquidazione degli stock di materiale ereditati dalla guerra erano inconfutabilmente i frutti dell'azione condotta dalle autorità italiane negli anni 1919-1920 e contraddicono nettamente le accuse lanciate dagli aviatori e dai propagandisti fascisti.»; Oppure la presenza in Parlamento di un «Gruppo aeronautico» che si occupava di richiamare l'attenzione del governo sulla tematica dell'aviazione, Cfr. Ferrari (a cura di), *Le ali del ventennio*, p. 22.

<sup>84</sup> Nell'agosto di quell'anno compì un primo volo come passeggero, Cfr. Lehmann, *Le ali del potere*, p. 8 nota n°8; in altre fonti si menziona come presunto battesimo dell'aria il 1913, Cfr. Caffarena, *Dal fango al vento*, p. 192 nota n° 99.

<sup>85</sup> Cit. Lehmann, *Le ali del potere*, p. 8.

Tali affinità ideologiche, così come il mito delle *ali spezzate*, furono alla base di molteplici sodalizi fra gli ambienti aviatori e il movimento fascista, tanto che in alcuni casi si poterono notare delle effettive sovrapposizioni: oltre al già citato Attilio Longoni che nel 1919 divenne segretario generale dei Fasci di Combattimento<sup>86</sup>, va ricordato Aldo Finzi, pilota decorato durante la guerra e partecipe del celebre *Volo-Volantinaggio su Vienna* con la 87<sup>a</sup> Squadriglia *Serenissima*,<sup>87</sup> egli fu eletto come deputato in Parlamento divenendo uno dei massimi rappresentanti del «Gruppo Aeronautico» (vedi nota n°83), e in seguito assunse il ruolo di sottosegretario di Stato e vicecommissario all'Aeronautica in seguito alla presa del potere da parte di Mussolini. Nacquero inoltre diverse squadre d'azione intitolate ad aviatori: Gruppo “Emilio Pensuti” a Milano, “Giovanni Nicelli” a Piacenza e “Natale Palli” a Roma.<sup>88</sup> In ultima analisi non va dimenticato che Mussolini stesso cercò di entrare a far parte dell'ambiente aviatorio prendendo delle lezioni private dal luglio 1920 al maggio 1921 però senza ottenere il brevetto di volo.<sup>89</sup>

Con la “Marcia su Roma” del 28 ottobre 1922, Mussolini riuscì a farsi consegnare dal re Vittorio Emanuele III l'incarico di costituire un nuovo governo in sostituzione del precedente guidato dal liberale Luigi Facta. L'appoggio e la fiducia dagli aviatori più radicali e nazionalisti alla causa fascista e alla successiva presa del potere, in pochi, mesi vennero ricompensati:

Il 24 gennaio 1923, Mussolini, difatti, crea il Commissario per l'Aeronautica e non esita ad attribuirsi l'incarico di dirigerlo, sommandolo ai già gravosi ministeri dell'Interno e degli Esteri che detiene dalla costituzione del suo primo governo. Il suo messaggio è chiaro: la coscienza aviatoria del Paese, [...] sarà lui stesso a crearla e governarla. Come vicecommissario nomina uno dei suoi fedelissimi, Aldo Finzi, già sottosegretario agli Interni, esponente del dinamico e avventuristico gruppo fascista della prima ora. La direzione civile del nuovo Commissario è affidata ad Arturo Mercanti e quella militare al colonnello Riccardo Moizo, uno dei pionieri del volo.<sup>90</sup>

Questo costituì il primo passaggio di un insieme di riforme e riassetamenti che il governo Mussolini volle dare al mondo aeronautico. Poco più di due mesi dopo la costituzione della nuova figura, il 28 marzo 1923 nacque la Regia Aeronautica come forza armata indipendente, al suo vertice venne posto il generale Pier Ruggero Piccio<sup>91</sup> e il 4 novembre dello stesso anno ricevette la propria “bandiera di guerra”. Gli sviluppi successivi del panorama politico italiano, in particolare la “Crisi Matteotti” (giugno 1924 - gennaio 1925), andarono a compromettere la figura di Aldo Finzi, il quale venne sostituito come vicecommissario per l'Aeronautica dal generale piemontese Alberto Bonzani, tale sostituzione servì a due precisi scopi: per contenere l'eccessiva esuberanza di certi aviatori e “normalizzare” la neonata forza armata in modo da non destare eccessive preoccupazioni alla casa regnante dei Savoia e ai vertici delle altre due forze armate più anziane che non avevano accolto con favore la nascita della Regia Aeronautica.<sup>92</sup>

Il 25 agosto<sup>93</sup> [1925], infine, venne ufficialmente istituito il ministero dell'Aeronautica: ne era titolare Mussolini e Bonzani rimase sottosegretario fino al novembre 1926. In questo modo andava a compimento sia la costituzione di una forza aerea indipendente dall'Esercito e dalla Marina, sia l'assoggettamento dell'aeronautica a una disciplina

---

<sup>86</sup> Cfr. Ferrari (a cura di), *Le ali del ventennio*, pp. 56-57.

<sup>87</sup> Cfr. punto 1.6.4.

<sup>88</sup> Cfr. Ferrari (a cura di), *Le ali del ventennio*, p. 23; Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 51-60.

<sup>89</sup> Cfr. Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 78-91; Nel 1937, si fece consegnare il brevetto di pilota militare, Cfr. Ivi, pp. 89, 95-96; Caffarena, *Dal fango al vento*, pp. 193-194.

<sup>90</sup> Cit. Rocca, *I disperati*, p. 18.

<sup>91</sup> Cfr. punto 1.6.3.

<sup>92</sup> Cfr. Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 60-75; Rocca, *I disperati*, pp. 19-21.

<sup>93</sup> In realtà la data corretta è il 30 agosto, Cfr. Aeronautica Militare, *Una Nuova Forza Armata Autonoma*; Rocca, *I disperati*, p. 21.

incompatibile con le pretese dei fautori del fascismo intransigente, nonché la liquidazione degli esponenti più turbolenti di questa fazione.<sup>94</sup>

## 1.9 I primi anni della Regia Aeronautica: figure di spicco, dottrine e propaganda

Con l'istituzione e l'istituzionalizzazione della Regia Aeronautica, venne la necessità di sponsorizzare la nuova forza armata in modo da far crescere il suo prestigio, per raggiungere questo obiettivo si ricorse sia a figure come personaggi di spicco negli ambienti aeronautici della Grande Guerra e non solo, sia a imprese aviatorie che potessero attirare l'attenzione e l'entusiasmo non solo degli italiani ma di tutto il mondo. Già nel 1925, Francesco De Pinedo, all'epoca capo di Stato maggiore del Comando generale dell'aeronautica,<sup>95</sup> decise di effettuare un raid aereo intercontinentale lungo più di 55.000 chilometri: Sesto Calende-Melbourne-Tokyo-Roma. De Pinedo partì il 20 aprile dal Lago Maggiore a bordo di un idrovolante SIAI S16 ter soprannominato "Gennariello" insieme al fidato motorista Ernesto Campanelli, e ammarò nel Tevere nel pomeriggio del 7 novembre.<sup>96</sup> L'enorme successo riscosso dall'impresa di De Pinedo fece intendere a Mussolini e ai capi della Regia Aeronautica che fosse conveniente continuare con i raid e le grandi imprese aeree non solo per accrescere l'immagine propagandistica dell'aeronautica, del valore dei suoi uomini e dei suoi mezzi, ma per mostrare al mondo intero i primi risultati della «rivoluzione antropologica»<sup>97</sup> che il fascismo stava mettendo in atto nel popolo italiano.<sup>98</sup> A suo modo, quest'opera significava anche recuperare quella dimensione "sportiva" del volo all'inizio totalmente avversata e in seguito mai del tutto accettata dagli alti comandi delle due tradizionali forze armate (Esercito e Marina). L'opera di "normalizzazione" di Bonzani non venne più ritenuta necessaria, e per taluni versi poteva pure apparire controproducente, così nel novembre 1926 il ruolo di sottosegretario dell'Aeronautica fu affidato a Italo Balbo.<sup>99</sup>

La dirigenza di Balbo, dapprima come sottosegretario e in seguito come ministro dell'Aeronautica,<sup>100</sup> diede un importantissimo incentivo all'attuazione di record e di grandi raid collettivi che accrebbero in modo significativo la fama e il prestigio, anche nell'opinione pubblica estera, dell'Arma azzurra,<sup>101</sup> e al contempo si dimostrò molto carente nell'attuare scelte per lo sviluppo dei mezzi e nell'adottare una coerente dottrina militare per la Regia Aeronautica.

Sulle dottrine militari, due teorie sull'utilizzo e l'impiego dell'arma aerea avevano suscitato l'interesse degli Stati maggiori. La prima, ideata dal generale dell'esercito Giulio Douhet<sup>102</sup> e raccolta nel suo volume "il Dominio dell'Aria" dato alle stampe nel 1921, era incentrata sul ruolo decisivo che avrebbero svolto i bombardamenti aerei nel determinare l'esito delle guerre future eliminando non solo le capacità militari del

<sup>94</sup> Cit. Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 70-71.

<sup>95</sup> La seconda figura più importante dell'arma, il sottoposto diretto del generale Pier Ruggero Piccio.

<sup>96</sup> Cfr. Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 101-102; Rocca, *I disperati*, pp. 21-23.

<sup>97</sup> Cit. Gentile, *Fascismo, Storia e Interpretazione*, p. 235.

<sup>98</sup> Lehmann, *Le ali del potere*, p. 115: «questa concezione vitalistica dell'aviazione, considerata dal Duce come fonte di rigenerazione spirituale e fisica del popolo italiano e, in primo luogo, dell'élite che lo inquadrava e gli imponeva lo stile e l'ideologia fascista»; anche Rocca, *I disperati*, p. 23: «Il fiuto giornalistico e propagandistico stava convincendo sempre più il duce che il fascismo, grazie a quelle gare di ardimenti e di primati, avrebbe potuto attrarre il consenso entusiastico di milioni di italiani in patria e all'estero. Modernizzare e dinamicizzare un popolo ritenuto fino ad allora una congrega di mandolinisti e di spaghettoni, con qualche contorno di santi e di poeti: questo l'obiettivo di Mussolini. L'Arma azzurra sarebbe servita allo scopo.»; Per uno studio sulla dinamica del consenso nel regime fascista si veda: Duggan, *Il popolo del duce - Storia emotiva dell'Italia fascista*.

<sup>99</sup> Per uno studio completo sulla figura di Italo Balbo si veda: Baravelli (a cura di), *Il Fascismo In Persona - Italo Balbo, la storia e il mito*.

<sup>100</sup> Venne nominato il 12 settembre 1929 dopo che Mussolini gli passò l'incarico, Cfr. Rocca, *I disperati*, p. 43.

<sup>101</sup> Analizzare le imprese aeree, i record e i grandi raid realizzati durante la dirigenza Balbo tra cui la famosa "crociera aerea del decennale" (Orbetello-Chicago-New York-Roma, 1933) richiederebbe eccessivo spazio nella tesi, quindi si rimanda a: Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 169-177; Rocca, *I disperati*, pp. 45-56; Lopreiato, *Le grandi battaglie aeree* (Edizione Kindle) pp. 50-58; Caffarena, *Dal fango al vento*, pp. 200-201.

<sup>102</sup> Cfr. punto 1.2.

nemico ma distruggendo il tessuto sociale dell'avversario con bombardamenti sui civili a scopo terroristico.<sup>103</sup> Inoltre, questa teoria sosteneva il concetto centrale che «una moderna aviazione non poteva in alcun modo essere assoggettata alle altre forze armate, e doveva quindi prepararsi per una *sua* [sic.] guerra.»<sup>104</sup> La seconda teoria, ideata dall'asso Amedeo Mecozzi prese il nome di “Tendenza all'Assalto”<sup>105</sup> e nel 1927 divenne un saggio intitolato *Aviazione cooperante?*, essa prediligeva lo sviluppo della forza aerea in un'ottica di supporto diretto alle azioni dell'esercito, come se si trattasse una sorta di “artiglieria dell'aria”,<sup>106</sup> a differenza del “Dominio dell'Aria”, questa teoria mirava dunque ad un'integrazione fra le forze di terra (e si presume anche di mare) e le forze aeree, e in particolare nello sviluppo dei caccia-bombardieri per il supporto ravvicinato alle truppe. Balbo predilesse l'impostazione autonomistica della teoria Douhettiana per lo sviluppo di un'arma aerea totalmente indipendente, anche perché in questo modo riuscì a bloccare le ambizioni della marina di dotarsi di proprie forze aero-navali dislocate su ipotetiche portierei.<sup>107</sup> Al contempo, non seguì fino a fondo tale teoria in quanto, per ragioni ideologiche, non mise in atto strategie efficaci per dotare la Regia Aeronautica di un consistente numero di aeroplani moderni ed efficienti, tanto meno di bombardieri a lungo raggio come auspicato da Douhet, in quanto:

la retorica della prodezza e della modernità si veniva di spiritualismo: la mistica dell'orgoglio nazionale prendeva il sopravvento sui dati tecnici, la fede cieca nella potenza dell'ingegno nazionale eludeva qualsiasi giudizio sulla qualità dell'organizzazione e della produzione delle aziende aeronautiche italiane il cui principale difetto -l'assenza di fabbricazione in serie-, lungi dall'essere dissimulato, veniva al contrario presentato come un formidabile vantaggio [scriveva Balbo]:

Le nostre industrie di aviazione sono giunte a vere lavorazioni di cesello, e la ragione si spiega facilmente, In Italia, le fabbriche, per il limitato sforzo degli armamenti aerei [sic.], non lavorano in grandi serie, e nelle industrie aeronautiche non si manifestano le fluttuazioni operaie proprie delle grandi industrie; le maestranze sono limitate ma fisse. Si può arrivare al lavoro, direi, d'oreficeria. È sempre la grande serie che uccide la qualità. Dalle nostre ristrettezze finanziarie in materia di bilancio aeronautico, possiamo ritrarre vantaggi notevoli [sic.]. È necessario solo il clima della collaborazione tra chi progetta, costruisce ed adopera la macchina aerea. Ed il clima ce lo dà Mussolini e il fascismo.<sup>108</sup>

Altro grave difetto della gestione di Balbo fu la costante opera di falsificazione dei numeri della Regia Aeronautica,<sup>109</sup> opera che il gerarca aviatore mise in atto pure al momento del suo rimpiazzo come ministro nel novembre del 1933:

---

<sup>103</sup> Rocca, *I disperati*, p. 28: «Douhet rivendicava per l'aereo un ruolo decisivo nella guerra futura. Una grande armata di pesanti velivoli da bombardamento, dei veri e propri «incrociatori del cielo» fortemente corazzati e armati di mitragliatrici pesanti e cannoni, tali da renderli invincibili negli scontri con la caccia nemica, dovevano assicurarsi, fin dallo scoppio del conflitto, il dominio dell'aria. Il primo colpo sarebbe stato assestato agli impianti e alle strutture dell'aviazione nemica. Da quel momento gli incrociatori volanti sarebbero dovuti piombare su tutti gli obiettivi, militari e non, dell'avversario, stravolgendo l'industria, l'economia, il tessuto sociale. La popolazione civile, in quanto forza ausiliaria di una nazione in guerra, doveva essere colpita alla stessa stregua di un esercito, e quindi bombardata disarticolata e messa al tappeto. Un risultato che si sarebbe raggiunto con tempi ancora più rapidi grazie al massiccio uso di armi chimiche.»; Si veda anche: Giannini - Massobrio, *L'Italia bombardata*, pp. 43-45.

<sup>104</sup> Cit. Rocca, *I disperati*, p. 29.

<sup>105</sup> Cfr. punto 1.6.3.

<sup>106</sup> Cfr. Rocca, *I disperati*, p. 30.

<sup>107</sup> Cfr. Ivi, p. 29; Lopreato, *Le grandi battaglie aeree* (Edizione Kindle), p. 65.

<sup>108</sup> Cit. Lehmann, *Le ali del potere*, p. 302.

<sup>109</sup> Un esempio di questo atteggiamento si trova in Lehmann, *Le ali del potere*, p. 296: «Non era la sincerità, ma l'abbondanza e la consistenza dei dati a suscitare l'approvazione frenetica delle parole del gerarca, oratore abile nel foraggiare un'immagine esageratamente positiva delle capacità aeree del paese. Per esempio, laddove dichiarava che «l'Italia può contare su 1800 apparecchi efficienti per l'immediato uso bellico dei quali oltre 1000 di linea», egli pronunciava consapevolmente una menzogna, in quanto secondo Giorgio Rochat, che ha studiato la documentazione relativa alla consistenza delle forze aeree italiane dell'epoca, il piano di sviluppo della Regia Aeronautica approvato dallo stesso Balbo [...], nel settembre 1927, prevedeva per il

Il 7 novembre Balbo si recava da Mussolini per la tradizionale visita di congedo, presentandogli le forze che lasciava in eredità. Il 12 novembre, inopinabilmente, Mussolini tornava a scrivere a poche righe al suo ex ministro: «Caro Balbo, nella tua visita di congedo del giorno 7 mi dicesti che mi lasciavi un totale di 3.125 apparecchi. Tale numero figura anche nel quaderno delle consegne da te e da Valle<sup>110</sup> firmato. Ho proceduto alle necessarie discriminazioni e ne consegue che tale numero si riduce a quello di 911 apparecchi efficienti dal punto di vista bellico, alla data odierna. Aggiungo subito che considero tale situazione come soddisfacente». [...] Il duce gli dava del bugiardo, lasciando intendere di aver svolto, a sua insaputa, un'inchiesta da cui risultava in modo inoppugnabile che la tanto celebrata Arma azzurra, [...], era in termini bellici ben poca cosa.<sup>111</sup>

La successiva gestione della Regia Aeronautica da parte del generale Giuseppe Valle di fatto non portò cambiamenti sostanziali, si continuò a perpetuare la rincorsa ai record aeronautici<sup>112</sup> e, al contempo, si mantenne un disinteresse sia nell'integrare i recenti sviluppi teorici e tecnico-scientifici, che avrebbero potuto realizzare applicazioni pratiche come apparati, sistemi, impianti e miglioramenti ai velivoli in generale,<sup>113</sup> sia nel tentativo di razionalizzare la produzione di aeroplani in conformità alla necessità operative e tattico-strategiche dell'Italia.<sup>114</sup>

## 1.10 Etiopia e Spagna, prime prove di guerra per la Regia Aeronautica

### 1.10.1 La Guerra d'Etiopia (1935-1936)

Quattro anni dopo la fine delle operazioni di riconquista e “pacificazione” della Libia, terminate il 20 gennaio 1931 con l'occupazione dell'oasi di Cufra. Operazioni alle quali la Regia Aeronautica partecipò

---

1° luglio 1928 di aumentare da 615 a 803 il numero di apparecchi efficienti effettivamente presenti nelle unità. Per altro, questo programma non venne mai realizzato: infatti, nel gennaio 1930, le unità della Regia Aeronautica non solo non contavano più di 540 velivoli, ma non disponevano nemmeno della minima riserva.»

<sup>110</sup> futuro sottosegretario al Ministero dell'Aeronautica.

<sup>111</sup> Cit. Rocca, *I disperati*, p. 60.

<sup>112</sup> Natalini, *I rapporti tra aeronautica italiana e tedesca durante la Seconda guerra mondiale*, p. 8: «La Regia Aeronautica rimase prigioniera di questo modo di intendere il progresso aviatorio: grossi sforzi finanziari furono devoluti alla pianificazione di tali imprese, che avevano sicuramente una ricaduta in termini di immagine per un regime autoritario in cerca di consolidamento all'interno e di legittimazione all'estero, ma che sottrassero risorse ai programmi più sostanziali.»; Si veda anche: Rocca, *I disperati*, pp. 68-69; Lopreaiato, *Le grandi battaglie aeree* (Edizione Kindle), pp. 65-66.

<sup>113</sup> Rocca, *I disperati*, pp. 69-70: «Si prenda, ad esempio, il Centro sperimentale di Guidonia. Scienziati di buona fama, progettisti e tecnici da tutti invidiati, sotto la gestione Valle, arricchirono quegli impianti di gigantesche vasche idrodinamiche per simulare le esperienze necessarie agli idrovolanti, e poi di gallerie del vento, sempre più perfezionate ed avveniristiche, uniche al mondo. [...] Ma Guidonia -priva di precisi orientamenti militari- finì per diventare un centro di ricerca pura, senza necessari collegamenti col mondo produttivo, da cui peraltro non riceveva alcuna spinta, essendo le ditte legate ai loro collaudati sistemi produttivi e per nulla intenzionate a limitare i loro profitti con dispendiose innovazioni. Da Guidonia -come rammenterò più tardi il generale Santoro, sottocapo di Stato maggiore negli anni del secondo conflitto mondiale- nulla uscirà in ordine ai carrelli retrattili, all'elica a passo variabile, ai correttori automatici di quota, agli ipersostentatori, alle strumentazioni giroscopiche, alla difesa dalla formazione di ghiaccio, alla benzina ad alto numero di ottani. Lacune che avrebbero fortemente penalizzato i nostri piloti, costretti a combattere contro velivoli nemici che quei progressi avevano incorporato grazie alla fusione tra innovazioni scientifiche e capacità produttive.»; Si veda anche: Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 305-311; Natalini, *I rapporti tra aeronautica italiana e tedesca durante la Seconda guerra mondiale*, p. 15.

<sup>114</sup> Rocca, *I disperati*, pp. 69-70: «Partendo dal principio di «tener tutti buoni» si gettavano le basi per un altro «primato» dell'Aeronautica Italiana, quello di avere la maggior varietà di velivoli per ogni singola specialità. [...] sotto Valle si produceva di tutto, in modo confuso, senza un «piano di guerra» che privilegiasse pochi ed efficienti tipi di aerei per le singole esigenze dei teatri operativi. Che per l'Italia andavano dalle sabbie della Libia, alla vastità dei cieli mediterranei e di quelli del territorio nazionale. E ognuno dei quali richiedeva velivoli adatti a climi e tecniche di combattimento profondamente diversi fra loro.»; Natalini, *I rapporti tra aeronautica italiana e tedesca durante la Seconda guerra mondiale*, p. 12: «il mancato coordinamento degli sforzi progettuali (molti) e produttivi (pochi e di scarsa qualità) dell'industria aeronautica italiana da parte del ministero dell'Aeronautica. Si lasciò l'industria libera di sottoporre alla Regia Aeronautica una pleora di prototipi già superati ancor prima di volare per la prima volta, che altro non erano se non rimaneggiamenti di versioni preesistenti, al fine di non dover ricorrere a forti investimenti in nuovi macchinari.»

con compiti di bombardamento al gas sulle truppe e sui villaggi libici.<sup>115</sup> Il 3 ottobre 1935, l'Italia iniziò le ostilità contro il regno d'Etiopia governata da *Negus* Hailé Selassié. Le truppe italiane ammassate lungo i confini delle colonie d'Eritrea a nord e di Somalia a sud, e guidate rispettivamente dai generali Emilio De Bono (in seguito sostituito dal maresciallo Pietro Badoglio) e Rodolfo Graziani, penetrarono in territorio etiope con l'intento di avanzare fino alla capitale Addis Abeba. Si trattò di una guerra di colonizzazione spinta soprattutto dalla volontà di Mussolini di far accrescere l'Italia a rango di "impero" e porsi ad una rilevanza maggiore nelle relazioni internazionali.<sup>116</sup> Questa guerra svolse anche una duplice funzione di propaganda sia per la Regia Aeronautica, che si trovava ad affrontare il suo primo impiego bellico come arma autonoma, sia per molti gerarchi del regime che sfruttarono l'evento per accrescere la loro fama e immagine. Per l'aeronautica, sui due fronti inizialmente furono stanziati circa duecento aeroplani, raddoppiati durante la guerra, ai comandi dei generali: Mario Ajmone Cat (Eritrea) e Mario Bernasconi, poi sostituito da Ferruccio Ranza (Somalia):<sup>117</sup>

La forza aerea era prevalentemente composta dai bombardieri pesanti Ca 113 [in realtà si intende il Caproni Ca 133, *N.d.A.*], trimotori monoplani, robusti dotati di sufficiente autonomia e discreta tangenza, e in grado di portare un elevato quantitativo di bombe. Per il bombardamento leggero venne utilizzato il Ca 101, trimotore più veloce, mentre per la ricognizione strategica si puntò sui Ca 111, monomotori ad ampio raggio forniti di attrezzature aerofotogrammetriche. La ricognizione tattica era affidata ai collaudati e vecchi Ro 1, in parte poi sostituiti dai più moderni Ro 37 e 37 bis, tutti biplani, monomotori con due uomini di equipaggio. La totale mancanza di aviazione nemica limitò la presenza della caccia, in prevalenza Cr 20.<sup>118</sup>

Proprio l'assenza di un'aeronautica avversaria con cui confrontarsi, unito alla scarsa capacità antiaerea delle truppe etiopi, consentì alla Regia Aeronautica di svolgere le sue operazioni senza difficoltà insormontabili,<sup>119</sup> questo vantaggio, inoltre, definì i compiti dell'aeronautica, in questo scenario, in una prospettiva di supporto alle operazioni di terra, esattamente come teorizzato da Amedeo Mecozzi<sup>120</sup> anni prima:

Non appena iniziano le operazioni offensive, gli aerei italiani si dedicano a tutta la gamma di missioni in supporto alle truppe: direzione del tiro d'artiglieria, osservazione, mitragliamento al suolo, spezzonamento<sup>121</sup> e bombardamento. Nel settore nord le truppe italiane [...], avanzano su Adua, Axum, Macallé e Tambien, sempre precedute dai bombardieri, instancabili nell'attaccare concentramenti di truppe avversarie. [...] la Regia Aeronautica effettua anche un incessante servizio di trasporto logistico di truppe e materiali, talvolta insostituibile data la precarietà della rete stradale etiope e l'assenza di ferrovie. Il fronte sud, [...], è molto vasto e la Regia Aeronautica è impegnata nella copertura aerea e collegamento di reparti terrestri, talvolta lontani tra loro; la sua presenza diventa indispensabile per colpire i centri di resistenza avversari come la fortificazione etiope di Gorraheï.<sup>122</sup>

---

<sup>115</sup> Cfr. Rocca, *I disperati*, p. 75.

<sup>116</sup> Sulla Guerra d'Etiopia si vedano due volumi di Nicola Labanca: *Una guerra per l'impero - Memorie della campagna d'Etiopia 1935-36* e *La guerra d'Etiopia - 1935-1941*.

<sup>117</sup> Cfr. punto 1.6.3

<sup>118</sup> Cit. Rocca, *I disperati*, p. 74.

<sup>119</sup> Lopreiato, *Le grandi battaglie aeree* (Edizione Kindle), pp. 60-61: «I velivoli sono sottoposti a un costante logoramento per via dell'intenso ciclo operativo e per via del clima torrido, piogge torrenziali e polvere fine, fattori che contribuiscono a una precoce usura delle macchine.»; Ci furono comunque dei caduti fra gli aviatori durante i combattimenti, propri queste morti furono sfruttate dalla retorica fascista per glorificare "l'eroe azzurro vittima della barbarica crudeltà del nemico" Cfr. Lehmann, *Le ali del potere*, pp. 284-289.

<sup>120</sup> Cfr. punto 1.9

<sup>121</sup> Lancio di molti piccoli ordigni sulle truppe con lo scopo di creare panico e confusione, più o meno i "bombardamenti" svolti durante la Guerra di Libia.

<sup>122</sup> Cit. Lopreiato, *Le grandi battaglie aeree* (Edizione Kindle), pp. 60-61; Tuttavia questo adattamento tattico verrà rinnegato a guerra finita sempre in virtù dell'ostinata convinzione sull'indipendenza totale dell'arma aerea, Cfr. Rocca, *I disperati*, p. 78.

Come già accennato, questa guerra fu una grande occasione propagandistica per alcuni gerarchi, diversi scelsero l'Arma Azzurra per dimostrare la loro temerarietà, l'ardore patriottico e le loro abilità al volo. Tra essi: Galeazzo Ciano a capo della 15<sup>a</sup> squadriglia da bombardamento "*la Disperata*"; Alessandro Pavolini e Ettore Muti; anche i figli di Mussolini, Bruno e Vittorio parteciparono al conflitto nel ruolo di piloti:

La loro presenza sul suolo e nel cielo etiopi – assieme al loro cugino Vito e al loro cognato Ciano – fu del resto una delle argomentazioni preferite del regime per provare agli italiani e al mondo, non solo che la miglior gioventù d'Italia seguiva corpo e anima le direttive del Duce, ma anche la sua stretta parentela, lungi dal sottarsi alla mobilitazione, dava a tutti l'esempio dell'obbedienza, dell'abilità e del coraggio.<sup>123</sup>

Per quanto riguardava la Regia Aeronautica durante il conflitto in Etiopia, oltre a macchiarsi del grave crimine dei bombardamenti col gas iprite sulle truppe e sui villaggi civili etiopi,<sup>124</sup> complessivamente non diede prova delle sue reali capacità belliche, l'assenza totale di una forza aerea nemica e una contraerea del tutto inadeguata viziarono i risultati finali, soprattutto per quanto riguardava le perdite, ed alimentarono un'ingannevole senso di sicurezza e di superiorità sia nei comandi dell'arma che nel personale combattente,<sup>125</sup> ad accrescere ulteriormente gli entusiasmi ci fu il fatto che a conflitto terminato la maggioranza di coloro che vi avevano preso parte furono ampiamente ricompensati da medaglie e riconoscimenti di vario genere.<sup>126</sup>

### 1.10.2 La Guerra Civile Spagnola (1936-1939)

Nello stesso anno in cui terminò la guerra coloniale in Etiopia, tra il 17 e il 18 luglio in Spagna, in particolare nel Marocco spagnolo, degli insorti nazionalisti capeggiati da una giunta militare guidata da Francisco Franco misero in atto un tentativo di colpo di stato noto come *l'Alzamiento*: a questa provocazione le forze legittime della Repubblica Spagnola non riuscirono a contrapporre per tempo un'azione risolutiva e in breve tempo il colpo di stato assunse la forma di una vera e propria guerra civile fra le truppe governative sostenute dal Fronte Popolare, di sinistra, e gli insorti nazionalisti militari e non, di destra. Gli insorti spagnoli chiesero da subito il supporto dei due stati europei ideologicamente affini alla loro causa, la Germania nazista di Hitler ed in modo particolare l'Italia fascista di Mussolini.

---

<sup>123</sup> Cit. Lehmann, *Le ali del potere*, p. 117; Ivi, p. 285: «Il teatro di operazioni etiopico, [...] attirava in effetti molti dignitari del regime desiderosi di ritagliarsi, senza correre grossi pericoli, un profilo esemplare di coraggio e di abnegazione patriottica. Le missioni più delicate erano naturalmente affidate ad aviatori più esperti che non erano al riparo né dai rischi del combattimento, né dalle intemperie, né dai guasti meccanici.»

<sup>124</sup> Rocca, *I disperati*, pp. 75-76: «Una pagina nera nella storia dell'aviazione, del resto non nuova a simili imprese, una vergognosa violazione del trattato firmato anche dall'Italia, nel 1925, che proibiva l'uso delle armi chimiche e batteriologiche. [...] i Comandi italiani non avevano esitato a far lanciare i gas dai nostri aerei. [...] gli ordini erano stati impartiti dal duo Badoglio-Graziani ai loro dipendenti aeronautici dell'epoca, il colonnello Enrico Jacometti e il tenete colonnello Ferruccio Ranza. [...] In dosi più massicce durante la campagna etiopica, ordinato da Mussolini e cinicamente eseguito dal personale aeronautico, fu uno dei segreti meglio custoditi nel periodo fascista, malgrado le denunce della stampa internazionale.»

<sup>125</sup> Lopreiato, *Le grandi battaglie aeree* (Edizione Kindle), p. 62: «Alcuni fattori che hanno contribuito alla vittoria, infatti, non si ripeteranno durante il secondo conflitto mondiale: la concentrazione di mezzi aerei in relazione ai combattenti terrestri non sarebbe stata realizzata; l'effetto psicologico, esercitato sui combattenti etiopi dalla sola presenza in volo di aerei, non sarebbe stato ottenuto nei confronti di personale in forza a nazioni progredite; l'impiego di gas asfissianti nei combattimenti decisivi non si sarebbe ripetuto; ma soprattutto è l'assenza di difesa aerea, intesa come caccia e contraerea uno dei fattori della schiacciante vittoria aerea italiana, un vantaggio che non si sarebbe riproposto nel corso della seconda guerra mondiale.»

<sup>126</sup> Rocca, *I disperati*, p. 77: «Quando il conflitto militare terminò, dei cinquecento aerei impegnati ne mancarono all'appello non più di una decina, scomparsi in azioni belliche, oltre a quelli incidentati. Le perdite complessive del personale di volo risultarono estremamente esigue: 86 morti e 150 feriti. In compenso sui partecipanti caddero a pioggia promozioni e riconoscimenti. Furono assegnate ben 12 medaglie d'oro, 124 d'argento, 105 di bronzo. Sulle giubbe dei giovani piloti cominciarono ad apparire i primi nastri azzurri, mentre su quelle degli «anziani» una sola fila non sarebbe più bastata.»



Per l'*Alzamiento* del luglio 1936, la prima richiesta di aiuto avanzata dai golpisti all'Italia fu visionata da Mussolini il 20 luglio, ma il duce italiano rispose negativamente. Fallito il tentativo con il massimo dirigente, il giorno seguente, si tentò con il Ministro degli Affari Esteri Galeazzo Ciano, ma anche questa volta ci fu un rifiuto. Nonostante l'apparente disinteresse iniziale, le trattative seguirono fino a capovolgere la posizione sino ad allora sostenuta; a ciò contribuirono anche le informazioni che giungevano circa possibili aiuti francesi al fronte repubblicano, motivo per cui Mussolini, spronato dal Ministro Ciano, decise per l'aiuto militare del fronte nazionalista.<sup>127</sup>

L'Italia inizialmente si limitò a fornire il supporto logistico per consentire alle truppe di Franco di attraversare il Mediterraneo e raggiungere il territorio metropolitano spagnolo in modo da affrontare direttamente le truppe governative. A tale scopo, il 30 luglio, Mussolini fece decollare dodici velivoli SM 81 senza insegne di nazionalità dalla base sarda di Elmas alla volta del Marocco spagnolo, questa missione mise da subito in luce alcune problematiche operative della Regia Aeronautica.<sup>128</sup> Nonostante le risorse militari ed economiche fossero esigue a causa della guerra appena conclusasi nel corno d'Africa,<sup>129</sup> col tempo il coinvolgimento dell'Italia nel conflitto spagnolo si fece gradualmente più imponente ed organizzato, ad esempio, per quanto riguardava l'aeronautica, inizialmente i piloti volontari italiani si trovarono a operare con le uniformi e le insegne della "Aviación del Tercio", come testimoniato dall'allora sergente pilota di complemento Giuseppe Ruzzin,<sup>130</sup> volontario dall'ottobre 1936:

noi indossavamo l'uniforme del Tercio, quindi tali da farci ritenere mercenari della Legione Straniera spagnola, [...]. Per noi l'arruolamento nel Tercio era dovuto alla necessità di dare uno stato giuridico alla nostra presenza in Spagna. Solo nel gennaio del 1937, scoperte le carte dell'intervento italiano, si ebbe l'inquadramento nell'Aviazione Legionaria, nata ufficialmente alla fine di dicembre del 1936 mentre i tedeschi entrarono nella Legione Condor.<sup>131</sup>

Proprio nel dicembre 1936 Mussolini affidò al generale dell'esercito Mario Roatta il comando di tutte le forze armate italiane in Spagna, e proprio a seguito di questa nomina si rese chiara la reale entità del contingente italiano presente sul territorio spagnolo.<sup>132</sup> Mentre il conflitto in Etiopia diede modo di far operare e di valutare solamente i reparti da bombardamento e da mitragliamento della Regia Aeronautica, il conflitto spagnolo fu il primo banco di prova per la specialità della caccia e i suoi piloti. Proprio su questo teatro, Giuseppe Ruzzin realizzerà il suo primo abbattimento:

---

<sup>127</sup> Cit. Grassia, «*Aviazione Legionaria*»: *il comando strategico-politico e tecnico-militare delle forze aeree italiane impiegate nel conflitto civile spagnolo*, p. 3.

<sup>128</sup> Grassia, «*Aviazione Legionaria*»: *il comando strategico-politico e tecnico-militare delle forze aeree italiane impiegate nel conflitto civile spagnolo*, p. 4: «*Dei dodici, solo nove giunsero a destinazione: il bilancio della prima missione italiana in Spagna si sarebbe conclusa con un totale di tre velivoli persi e quindici morti. Queste prime statistiche ci rendono conto delle difficoltà iniziali della campagna militare che l'Italia intraprese in terra iberica.*»; Cfr. *I disperati*, p. 81; Lopreiato, *Le grandi battaglie aeree* (Edizione Kindle), p. 63.

<sup>129</sup> Cfr. Grassia, «*Aviazione Legionaria*»: *il comando strategico-politico e tecnico-militare delle forze aeree italiane impiegate nel conflitto civile spagnolo*, pp. 5-6.

<sup>130</sup> Appendice, Foto piloti di cui si è studiata la biografia, Figura 5.

<sup>131</sup> Cit. Pagani, *Ali d'aquila*, p. 70.

<sup>132</sup> Grassia, «*Aviazione Legionaria*»: *il comando strategico-politico e tecnico-militare delle forze aeree italiane impiegate nel conflitto civile spagnolo*, pp. 9-10: «*Impiegati nella MMIS [Missione Militare Italiana in Spagna] possiamo trovare reparti regolari del Regio Esercito, forze della Milizia Volontaria arruolata attraverso i canali del Partito Nazionale Fascista e reparti di volo da caccia, da bombardamento e da ricognizione della Regia Aeronautica, tutti sotto mentite spoglie, privati di stellette e con falsi documenti. I vertici di tutte queste componenti erano Ufficiali del Regio Esercito, Ufficiali della Milizia ovvero gerarchi fascisti che in teatro di guerra vestirono i gradi da generale e ufficiali della Regia Aeronautica. [...] le forze aeree composte da quattro Stormi, quattro Gruppi Autonomi di volo, una Sezione idrovolanti e una Squadriglia trasporti.*»; Per i successivi sviluppi nel comando MMIS, si veda: Ivi, p. 17.

Venne il 7 dicembre, la mia grande giornata. Mi offrii per un volo di crociera di vigilanza sul campo in sostituzione di un collega [...] Decollai molto presto da Torrijos 1, in coppia con Baccara, un anziano pilota del 4° stormo Gorizia. [...] Ad un tratto, quando già i primi raggi del sole raggiungevano tangenzialmente la pianura, scorsi delle rapide ombre in movimento proiettate al suolo. [...] Guardando con attenzione, individuai una formazione avversaria a volo radente. Probabilmente avevano il compito di scoprire il nostro covo e spezzonare i CR. 32 [...]. Subito avvertii Baccara battendo le ali e ci tuffammo quasi in verticale. Era una formazione a cuneo di 7 biplani, biposto, da noi chiamati Papagayo [...] Baccara, che era davanti a me, ne fece fuori subito uno a breve distanza dall'abitato di Torrijos, ma, visto che stava quasi sorvolando il Tago, linea dei repubblicani, si ritirò, mentre io, esaltato dalla voglia di misurarmi in combattimento [...] Disattendendo l'ordine di non penetrare in territorio avversario isolati oltrepassai il fiume. Appena giunto a distanza di tiro, inquadrò nel collimatore l'ultimo gregario di destra [...] Feci fuoco con furia contro questa mia [...] vittima e di certo danneggiasti il serbatoio del carburante perché cominciò a lasciare una lunga scia di fumo nero-grigiastro. Perse velocità e spiattellò sul terreno quasi come se si trattasse di un normale atterraggio. Nessun effetto disastroso per l'aereo. In quel momento avevo registrato la mia prima vittoria certa.<sup>133</sup>

Nel complesso, sebbene il conflitto spagnolo potesse considerarsi un successo per la propaganda fascista, in quanto il supporto italiano alle truppe franchiste permise a quest'ultime di conquistare la capitale Madrid nella primavera del 1939 e di vincere il conflitto, dal punto di vista militare si rivelò un'occasione sprecata. Le mancanze riguardarono sia l'intera linea di comando e coordinamento delle operazioni,<sup>134</sup> sia la Regia Aeronautica nello specifico che non riuscì a cogliere i segnali che questo conflitto aveva messo in evidenza:

1) che l'era del biplano era ormai tramonta; 2) che in loro vece si stavano affermando i monopiani con motori lineari, carrelli retrattili e abitacoli chiusi, maneggevoli, veloci e molto armati; 3) che il bombardiere medio poteva affermarsi solo se dotato di due potenti motori che gli consentissero fulmineità d'attacco e rapido sganciamento dalla zona di pericolo; 4) che il bombardiere pesante poteva esercitare la propria funzione solo se fornito di larga autonomia e se protetto da una disposizione delle armi di bordo tale da consentirgli di coprire tutti gli angoli di tiro contro l'attacco dei caccia; 5) che l'evoluzione tecnica esigeva ormai per tutti i tipi di velivoli la radiofonia di bordo; 6) che il puntamento per lo sgancio delle bombe non poteva più essere affidato ai traguardi a visuale libera e che per giungere a risultati soddisfacenti si doveva perfezionare la cooperazione fra puntatori e piloti; 7) e infine [...] come non potesse più esistere un'aviazione del «bel tempo». Occorreva volare in ogni circostanza climatica e per assolvere tale compito gli aerei dovevano essere muniti delle attrezzature necessarie al volo senza visibilità.<sup>135</sup>

Anche nel conflitto spagnolo la Regia Aeronautica, in veste di "Aviazione Legionaria", si macchiò di gravi crimini di guerra, come i bombardamenti su Barcellona (divenuta sede del Governo Repubblicano) fra il 16 e il 18 marzo 1938. Tali bombardamenti furono ordinati da Mussolini al sottosegretario Valle come una sorta di "dimostrazione di forza" per Hitler, il quale proprio in quei giorni stava compiendo l'*Anschluss* del territorio austriaco al III Reich.

Gli aerei dell'8° Stormo sganciarono, in due giorni, 25.960 kg di esplosivo sulla città di Barcellona. Ai bombardamenti diurni [...] vanno aggiunti quelli notturni effettuati dai "Pipistrelli delle Baleari" la notte del 16 marzo: tre raid aerei con velivoli SM81 sganciarono un totale di circa 10.000 Kg di bombe; e della notte del 17 marzo: ulteriori tre raid, sempre con SM81, dove lanciarono ulteriori 12.000 Kg di esplosivo. In totale il bombardamento costò circa 47.960 kg di esplosivo in tredici raid aerei che si susseguirono giorno e notte, per quasi 48 ore. [...] «The Times - London Edition», senza apparenti incertezze, il 18 marzo scrisse: «500 morti a Barcellona» informando in seguito: «[...] *not aimed at military objects. They were aimed at a section of the old city where the*

<sup>133</sup> Cit. Pagani, *Ali d'aquila*, pp. 84-86.

<sup>134</sup> Cfr. Grassia, «Aviazione Legionaria»: *il comando strategico-politico e tecnico-militare delle forze aeree italiane impiegate nel conflitto civile spagnolo*, pp. 18-20.

<sup>135</sup> Cit. Rocca, *I disperati*, pp. 87-88.

*poor live huddled together like rabbits in their warrens*». <sup>136</sup> Lo stesso quotidiano inglese, il seguente 19 marzo, titolò: «L'agonia di Barcellona. 600 Morti e 1.100 feriti». In questo secondo articolo, in particolare, possiamo leggere che Attlee, leader dell'opposizione laburista, sottolineò quanto gli attacchi sulla capitale catalana fossero terrorizzanti per la popolazione e non colpissero obiettivi [sic.] militari. <sup>137</sup>

Per i piloti, la guerra civile spagnola assunse un importante significato simbolico, da questo conflitto emersero personaggi e simboli che divennero iconici nella Regia Aeronautica: un esempio fu l'allora capitano Ernesto Botto che nell'ottobre 1937 durante un combattimento aereo subì una gravissima ferita alla gamba destra che in seguito gli venne amputata, nonostante questa mutilazione, Botto continuò a volare e combattere prendendo il soprannome di “gamba di ferro”; <sup>138</sup> altro simbolo fu il gruppo “Asso di Bastoni” <sup>139</sup> che dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 divenne il nome del I Gruppo Caccia dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana della Repubblica di Salò.

---

<sup>136</sup> Tradotto: «[...] non indirizzati a obiettivi militari. Erano indirizzati a una parte della città vecchia dove i poveri vivono ammassati insieme come conigli nelle loro tane».

<sup>137</sup> Cit. Grassia, *Barcellona, 17 e 18 marzo 1938*, pp. 9, 12.

<sup>138</sup> Cfr. Rocca, *I disperati*, pp. 84-85; Pagani, *Ali d'aquila*, p. 132.

<sup>139</sup> Pagani, *Ali d'aquila*, p. 118: «Verso la fine del 1936, le forze aeree italiane furono rigorosamente sotto la nuova denominazione di Aviazione Legionaria. In particolare la caccia fu riunita nel 3° stormo dal quale dipendevano tre gruppi. Il 23° «Asso di Bastoni» con le squadriglie 18<sup>a</sup>, 19<sup>a</sup>, e 20<sup>a</sup>; il 16° gruppo della ricostituita «Cucaracha» con le squadriglie 24<sup>a</sup>, 25<sup>a</sup> e 26<sup>a</sup> e il 6° gruppo con le squadriglie 31<sup>a</sup>, 32<sup>a</sup> e 33<sup>a</sup> dei «Diavoli Neri» che sarà più tardi chiamato «Gamba di Ferro». [...] A proposito, il nome di battesimo dell'«Asso di Bastoni», scaturì dopo le legnate date ai rossi nel combattimento del 13 febbraio 1937 ad opera del sottotenente Schievano poi caduto in combattimento.»

# Capitolo 2 - I primi tre anni di guerra, testimonianze di alcuni protagonisti

## 2.1 L'impreparazione dell'aeronautica, la riorganizzazione del gen. Pricolo e l'entrata in guerra

Quando il 1° settembre 1939 le truppe tedesche penetrarono nel territorio polacco dando avvio al secondo conflitto mondiale,<sup>140</sup> l'Italia di Mussolini, che nel maggio dello stesso anno aveva stipulato un'alleanza militare con il III Reich nota come *Il Patto d'acciaio*,<sup>141</sup> non prese parte al conflitto per l'impreparazione bellica causata dalla necessità di riorganizzare le forze armate, le quali avevano speso ingenti risorse economiche e materiali nei due conflitti precedenti: l'Etiopia e Spagna.<sup>142</sup>

Nella Regia Aeronautica, il processo di riassetto e riarmo in vista dell'entrata in guerra al fianco della Germania fu reso evidente dal cambio del vertice dell'arma che passò dal generale Giuseppe Valle al generale Francesco Pricolo:

Come d'uso, il primo compito fu quello di prendere le consegne del predecessore. Valle gli aveva fornito due tabelle, una relativa al complesso delle forze aeree, e l'altra dedicata ai velivoli in efficienza bellica. La cifra totale della prima ascendeva a ben 8.528 aerei, quella della seconda a 5.939. Pricolo impiega parecchio tempo per raccapazzarsi in mezzo a quell'intrico di diagrammi e di numeri. Comincia a notare che degli 8.528 aerei si dovevano detrarre i 3.184 ancora in costruzione. Dai rimanenti occorre sottrarre un altro migliaio in riparazione presso le ditte. Non solo, ma in quella cifra globale Valle aveva anche calcolato anche gli apparecchi in carico alle scuole e dislocati presso i vari centri di addestramento. Pure nella seconda tabella le cifre erano state artatamente gonfiate e truccate. Valle considerava in efficienza bellica -come si è visto- 5.939 velivoli. Ma presso i reparti ne risultavano solo 2.256, di cui appena 1.369 di tipo moderno; gli altri erano in costruzione o sparsi nei magazzini, nelle scuole, nei centri sperimentali, ecc. Dopo varie «scremate» e successivi controlli, Pricolo riesce finalmente ad accertare che i velivoli bellicamente efficienti erano in tutto 838. Così suddivisi: 191 caccia (dove dominavano i Cr 42) e 647 bombardieri. Oltre naturalmente agli aerei ausiliari e da ricognizione.<sup>143</sup>

La cattiva usanza di presentare dati falsificati sulla reale disponibilità di velivoli dell'aeronautica fu una pratica che risaliva alla gestione di Balbo,<sup>144</sup> tuttavia le particolari necessità del momento indussero il sottosegretario all'aeronautica a non poter più ignorare tali vizi della forza armata, quest'ultimo infatti avviò un programma per cercare di sistemare ed ottimizzare quanto possibile in modo da prepararla ad un'entrata in guerra.

L'operazione riorganizzativa di Pricolo non riguardava solamente i mezzi e le risorse materiali della Regia Aeronautica ma anche i comandi, i centri sperimentali e le leggi sulla nomina dei sottufficiali e sull'avanzo delle carriere,<sup>145</sup> sul piano operativo e strategico fu avviato a Gorizia il primo nucleo addestrativo per la

---

<sup>140</sup> Cfr. Gilbert, *La grande storia della Seconda guerra mondiale*, pp. 3-37.

<sup>141</sup> Una copia del testo del *Patto d'acciaio* è online all'indirizzo:  
«<https://dizionariapiu.zanichelli.it/storiadigitale/media/docs/0457.pdf>».

<sup>142</sup> Cfr. punto 1.10

<sup>143</sup> Cit. Rocca, *I disperati*, p. 99; per maggiori dettagli sulla produzione industriale aeronautica e le commesse militari alla vigilia della Seconda guerra mondiale si veda: Curami, *Piani e progetti dell'aeronautica italiana 1939-1943*, pp. 244-252.

<sup>144</sup> Cfr. punto 1.9

<sup>145</sup> Cfr. Rocca, *I disperati*, pp. 100-101.

specialità aerosiluranti, specialità dalla quale durante il conflitto sarebbero sorte figure iconiche come l'asso Carlo Emanuele Buscaglia.<sup>146</sup>

Un'altra importante decisione, seppur tardiva considerando la guerra già in corso in Europa, fu la richiesta ai tedeschi di produrre sotto licenza il motore Daimler-Benz DB 601 presso gli stabilimenti Alfa Romeo in modo da poter equipaggiare i futuri aeroplani da caccia in progetto negli studi della Macchi e della Reggiane.<sup>147</sup>

In realtà fu chiaro che non restava più molto tempo per la riorganizzazione, già a fine marzo 1940, Mussolini comunicò in un memorandum inviato al re Vittorio Emanuele III, al capo di Stato maggiore generale Pietro Badoglio e ai vertici delle forze armate Rodolfo Graziani (esercito), Domenico Cavagnari (marina) e Francesco Pricolo:

L'Italia non può rimanere neutrale per tutta la durata della guerra, senza dimissionare dal suo ruolo, senza squalificarsi... Il problema non è quindi di sapere se l'Italia entrerà o non entrerà in guerra, perché l'Italia non potrà fare a meno di entrare in guerra; si tratta soltanto di capire quando e come.<sup>148</sup>

Intanto le truppe tedesche, dopo la campagna di Polonia dell'anno precedente, avevano invaso la Danimarca e stavano combattendo in Norvegia. Sul fronte occidentale la situazione rimase stabile fino al 10 maggio 1940 quando le truppe di Hitler attaccarono il Belgio, l'Olanda invadendoli in pochi giorni e contemporaneamente la Francia passando dalla foresta delle Ardenne.<sup>149</sup> La campagna di Francia si rivelò l'ennesimo successo dell'azione fulminea (blitzkrieg) delle forze armate tedesche (Wehrmacht), e nello specifico della stretta collaborazione fra l'esercito (Heer) e l'aeronautica (Luftwaffe).

Mussolini capì che doveva entrare in guerra al più presto possibile prima che la guerra si fosse conclusa con la totale vittoria tedesca sulla Francia e sull'Inghilterra senza alcun intervento italiano, questo fatto avrebbe ridimensionato il peso politico internazionale del sedicente "impero italiano"<sup>150</sup>, anche e soprattutto in rapporto con il III Reich. Sottovalutando volontariamente l'impreparazione delle forze armate manifestata e ribadita dai loro capi, Mussolini dichiarò guerra all'Inghilterra e alla Francia (pressoché capitolata) il 10 giugno 1940.<sup>151</sup>

## 2.2 Le prime impressioni e i primi giorni di guerra

Proveniente da un casolare al margine della strada, ci colpì uno stentoreo comunicato radio. Ci avviciniamo per udire meglio. Era la voce di Mussolini che annunciava al popolo italiano l'entrata in guerra dell'Italia contro la Francia e Inghilterra. A quelle parole, confesso, avvertii un brivido lungo la schiena. I miei compagni erano pallidi. Ci rendevamo conto di troppi fattori negativi a nostro svantaggio. Inconsciamente ebbi un presagio di rovine e di lutti. Avevo già visto gli orrori di una guerra civile ed ero ben consapevole di quanto ci aspettava. Si aggiunga che per un certo senso atavico, non accoglievo con entusiasmo l'idea di un alleato tedesco. Forse avevo ancora nel sangue una goccia delle gravi sofferenze subite dai miei genitori dopo Caporetto.<sup>152</sup>

<sup>146</sup> Cfr. Ivi, pp. 101-102; Aichner, *Il gruppo Buscaglia*, pp. 163-165 e 171-177.

<sup>147</sup> Ossia rispettivamente il Macchi-Castoldi M.C. 202 "Folgore" e il Reggiane Re. 2001, si veda: Natalini, *I rapporti tra aeronautica italiana e tedesca durante la Seconda guerra mondiale*, p. 12; Rocca, *I disperati*, p. 103; Curami, *Piani e progetti dell'aeronautica italiana 1939-1943*, p. 248.

<sup>148</sup> Questa citazione è riportata per intero in: Rocca, *I disperati*, p. 104.

<sup>149</sup> Cfr. Gilbert, *La grande storia della Seconda guerra mondiale*, pp. 52-121.

<sup>150</sup> Proclamato dopo l'invasione e la colonizzazione dell'Etiopia (1936).

<sup>151</sup> Appendice, Regia Aeronautica 1940-1943, Figura 21.

<sup>152</sup> Cit. Pagani, *Ali d'aquila*, p. 156; Giuseppe Ruzzin non specifica chiaramente cosa intendesse con "Avevo già visto gli orrori di una guerra civile ed ero ben consapevole di quanto ci aspettava", probabilmente si trattò una rielaborazione successiva al conflitto che univa le sensazioni derivate dalla sua esperienza nella guerra di Spagna e gli sviluppi successivi della Seconda guerra mondiale per l'Italia, quindi l'armistizio e l'inizio della guerra civile fra partigiani ed occupanti nazifascisti.

Con queste parole l'allora sergente pilota di complemento Giuseppe Ruzzin, veterano della Guerra di Spagna<sup>153</sup> e in seguito membro della 85<sup>a</sup> squadriglia, 18° gruppo, 3° Stormo caccia, descrisse il momento nel quale apprese dell'entrata in guerra dell'Italia. La percezione negativa dell'inizio delle ostilità fu avallata anche da un altro fattore noto già da tempo al pilota genovese,<sup>154</sup> la mancanza di un adeguato addestramento nelle scuole della Regia Aeronautica sia alla navigazione aerea (teorica e pratica), sia al tiro ai bersagli:

Qual era, allora, ad un anno esatto prima dell'attacco tedesco alla Polonia, la principale caratteristica del nostro addestramento? In verità, soprattutto acrobatico. La nostra scuola seppe produrre grandi «manici», come si diceva in tono canzonatorio; certo, abili piloti, e qui mi riferisco soltanto alla specialità caccia. La preparazione non era orientata verso la navigazione o il perfezionamento delle capacità di tiro. Navigare e saper sparare con precisione sono invece gli elementi da affiancare all'abilità acrobatica. Requisiti, questi, assolutamente necessari per creare un pilota «combat-ready», come viene oggi denominato un vero pilota militare, pronto, cioè, al combattimento, senza ipocrisie e senza giochi di parole. Ci accorgemmo di alcune gravi lacune quando arriverà l'ora della verità e si dovrà combattere. D'altronde, personalmente, avevo già avuto esperienze al riguardo operando nei cieli di Spagna. Quasi tutti avevano confermato di essere valenti acrobati, ma non altrettanto efficaci negli scontri a fuoco. [...] Alle scuole d'addestramento non erano stati approntati veri e propri programmi teorici. Solo quando il maltempo non consentiva il volo, gli allievi venivano radunati in qualche sala dove un ufficiale rispolverava, estemporaneamente, qualche elemento teorico di meteorologia, oppure qualche comma del Regolamento di disciplina militare, mentre non veniva affrontata la vera e propria teoria della navigazione ed il funzionamento, nonché l'interpretazione, dei pochi strumenti di allora.<sup>155</sup>

Di altre sensazioni e idee furono invece altri piloti che, forse non avevano ancora partecipato direttamente ad alcun conflitto e, sebbene percepissero l'importanza dell'evento, da esso non si aspettavano delle grandi e gravi conseguenze sul lungo periodo: anzi, immaginarono una campagna di guerra relativamente facile, condotta in vantaggio numerico, di breve durata e abbastanza circoscritta come quelle avvenute nelle due precedenti guerre fasciste.

Una testimonianza di questo genere si può individuare nelle parole dal sottotenente triestino Giacomo Metellini<sup>156</sup> appartenente alla 152<sup>a</sup> squadriglia, 2° gruppo Caccia Terrestre (CT), 6° stormo:

noi, piloti militari, non ci preoccupavamo molto di quello che stava accadendo, da una parte perché coltivavamo nel nostro intimo la speranza che tutto si sarebbe risolto molto presto, dall'altra perché eravamo stati “drogati” dalla propaganda di regime che ci aveva illuso di essere una specie di superpotenza. [...] L'inizio delle ostilità ci colpì, quindi, profondamente ma, essendo militari, ci imponemmo di non fare commenti negativi e di prepararci a svolgere il nostro dovere nel modo che la Patria ci avrebbe richiesto.<sup>157</sup>

---

<sup>153</sup> Sulla sua partecipazione volontaria alla guerra di Spagna, Giuseppe Ruzzin commentò anni dopo nella sua biografia: Pagani, *Ali d'aquila*, p. 58: «Forse mi spinse un irresistibile senso d'avventura. Un sentimento ardente, tra il risorgimentale e il garibaldino, ma forse inconsciamente cercavo anche nuove affermazioni.»

<sup>154</sup> Nonostante il cognome fosse di chiare origini venete, Giuseppe Ruzzin, a poco più di un anno di vita, fu costretto a trasferirsi con tutta la sua famiglia nel capoluogo ligure a causa di uno sfollamento a seguito della rotta dell'esercito italiano a Caporetto. Una volta giunto a Genova ci passò tutta la sua infanzia e la giovinezza fino al momento dell'arruolamento volontario nella Regia Aeronautica, Cfr. Pagani, *Ali d'aquila*, pp. 17-38.

<sup>155</sup> Cit. Pagani, *Ali d'aquila*, pp. 146-147; Per ulteriori informazioni e dettagli sull'addestramento dei piloti della Regia Aeronautica: Ferrari (a cura di), *Le ali del ventennio*, pp. 168-181.

<sup>156</sup> Appendice, Foto piloti di cui si è studiata la biografia, Figura 6.

<sup>157</sup> Cit. Metellini, *Un pilota racconta*, pp. 38-39.

Il giorno seguente alla dichiarazione di guerra avvenne la prima azione bellica del secondo conflitto mondiale da parte della Regia Aeronautica:

La mattina del 11 giugno, dunque, una prima incursione di trentacinque bombardieri SIAI-Marchetti SM. 79 Sparviero e FIAT BR. 20 Cicogna, scortati da diciotto caccia Macchi MC.200 Saetta del 6° Gruppo, al comando del tenente colonnello Armando François, si avventò su Malta verso le 7.00, seguita nel pomeriggio da una seconda ondata di trentotto SM, 79 e dodici CR. 42 Falco. Tutti velivoli della 2ª Squadra aerea, che dai suoi usuali acquarteramenti in Veneto e in Friuli era stata trasferita pochi giorni prima in Sicilia, su basi come Palermo e Comiso, in ottemperanza al piano di mobilitazione PR12 (“Piano Radunata 12”). Da circa 4500 m le bombe italiane fioccarono sul porto di Grand Harbour, su La Valletta e anche sulle piste d’aviazione di Hal Far, Luqa e Takali, causando pochi danni. I velivoli della Regia, [...] disperdevano gli ordigni da una quota troppo elevata, inconveniente che riduceva di molto la loro efficacia.<sup>158</sup>

Mentre nel Mediterraneo avvenivano le prime piccole ed isolate azioni offensive su Malta, nel nord-Italia, in particolare nell’area del nord-ovest, la Regia Aeronautica eseguì principalmente crociere di ricognizione sul territorio francese<sup>159</sup> e pattugliamenti diurni a difesa del territorio metropolitano in particolare dei centri industriali:

L’11 fu una giornata di calma, solo una missione di sorveglianza sul litorale di Savona. Gli impianti siderurgici, di cockeria, chimici, meccanici, elettrochimici, ed elettrotecnici di Vado Ligure e di Savona dovevano essere difesi. Le crociere lungo la costa da Ventimiglia a Genova e lungo l’arco delle Alpi Marittime si ripetevano tutti i giorni, ma erano voli sprecati, inutile perdita di energie, perché i francesi in quel momento rimanevano sulla difensiva.<sup>160</sup>

Nonostante il profilo difensivo adottato nell’Italia del nord e la protezione naturale offerta dalla catena montuosa delle Alpi, su Torino nella notte fra l’11 e il 12 giugno 1940 avvenne il primo raid di bombardieri sul territorio italiano da parte di una trentina di aerei inglesi *Whitley* decollati dalle loro basi in Inghilterra che provocarono circa una quindicina di morti, una trentina di feriti e danni marginali alla città.<sup>161</sup>

Tale attacco mise in evidenza: l’inconsistenza del mito propagandistico sull’invulnerabilità dello spazio aereo e del territorio italiano, così come la millantata “insormontabilità” delle Alpi; l’inadeguatezza dei sistemi di difesa contraerea, ossia il sistema DiCAT (Difesa Contro-Aerea Territoriale) soprattutto nelle ore notturne; l’impreparazione della Regia Aeronautica sia nel coordinamento con gli apparati da osservazione-individuazione a terra, sia nella specialità della caccia notturna.<sup>162</sup>

Dalla Francia il 12 giugno partirono i primi attacchi aerei francesi contro la costa ligure, nel mentre anche la Regia Aeronautica si stava mobilitando per le sue prime azioni offensive contro gli ex alleati della Grande Guerra, in risposta al bombardamento della notte precedente partirono delle missioni di bombardamento contro le basi aeree della Francia meridionale come Fayence ed Hyères, e la base navale di Tolone. Il giorno seguente l’equipaggio di un bombardiere italiano, precedentemente abbattuto dalla caccia francese, patirono l’odio della popolazione civile locale in collera sia per i bombardamenti sulle loro città, sia per la dichiarazione di guerra contro la Francia percepita come una vera e propria “pugnalata alle spalle” da parte degli italiani:

---

<sup>158</sup> Cit. Molteni, *L’aviazione italiana 1940-1945*, p. 25.

<sup>159</sup> Ivi, p. 26: «La prima missione contro la Francia fu, nella mattinata dell’11, la tentata ricognizione su Tolone di un bombardiere Fiat BR. 20 Cicogna dell’8ª Squadriglia. [...] Il maltempo impedì al bimotore di raggiungere Tolone, ma poche ore dopo ci riuscì un altro BR. 20, del 43° Stormo di base a Cameri.»

<sup>160</sup> Cit. Pagani, *Ali d’aquila*, p. 158.

<sup>161</sup> Cfr. Gioannini - Massobrio, *l’Italia bombardata*, pp. 27-35; Molteni, *L’aviazione italiana 1940-1945*, p. 26.

<sup>162</sup> Cfr. Gioannini - Massobrio, *l’Italia bombardata*, pp. 58-98.

La mattina del 13 i Cicogna del 43° Stormo (3<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> Squadriglia) lasciarono il campo di Cascina Costa (Varese), dirigendosi sul mar Ligure per poi virare a nordovest e avventarsi ancora contro gli aeroporti di La Fayette ed Hyeres [sic.], già mitragliati dai caccia, provenendo dal mare. Lo sgancio bellico, [...] avvenne senza problemi, quando ecco arrivare un'agguerrita squadriglia da caccia francese, equipaggiata con i nuovissimi Dewoitine D.520, [...]. Su uno dei bimotori italiani, il "3-7", il primo pilota tenente Aldo Sammartano venne colto dal panico e si gettò col paracadute abbandonando i compagni. Finì in mare, sparendo tra i flutti. I comandi vennero presi dal secondo pilota, il sergente maggiore Giulio Goracci, mentre le pallottole ferivano in successione gli altri membri dell'equipaggio, il motorista Mario Costa, l'aviere Renzo Mangiarotti e l'armiere Natale Vannuzzo, che pure seguiva a sparare dalla torretta dorsale in plexiglass nel vano tentativo di difendere l'aereo dall'assedio dei caccia francesi. [...] Intanto un colpo di cannone arrivò al motore destro, sfasciandolo e costringendo Goracci a ordinare l'abbandono dell'aereo. Mentre i compagni già si lanciavano in paracadute, il pilota virò verso il mare, per evitare che il BR. 20 si sfracellasse sulle case, poi si gettò anch'egli. [...] Goracci e i compagni scendevano sui paesini francesi di Gay e Saint Raphaël. [...] Da terra vennero sparate raffiche che uccisero Costa e Mangiarotti prima che toccassero il suolo, atto incredibile contro degli inermi in paracadute. Nel frattempo, Vannuzzo ebbe la fortuna di scendere nel cortile di una villa privata, dove una signora e suo figlio, prima di consegnarlo alla gendarmeria, gli curarono le ferite. Purtroppo Goracci prese terra presso una folla imbestialita a causa degli attacchi aerei italiani, che, letteralmente, lo linciò a colpi di bastone e perfino di badile e forcone. L'assurda morte gli valse la Medaglia d'Oro alla memoria.<sup>163</sup>

Un evento simile avvenne anche per due piloti da caccia del 3° Stormo, il maggiore Eudo Parmeggiani e il maresciallo Francesco Colombo, costretti a lanciarsi col paracadute e, una volta atterrati, linciati e uccisi dai civili a bastonate.<sup>164</sup>

Per le truppe italiane la guerra contro Francia si fece più intensa a seguito della richiesta da parte del maresciallo Pétain di un armistizio con la Germania il 16 giugno 1940. Mussolini decise di velocizzare le operazioni sul confine terrestre, in particolare sulle Alpi, in modo da riuscire ottenere quel minimo da un paese ormai prossimo alla capitolazione, la quale avvenne il 21 giugno con la Germania e il 24 con l'Italia. Le conquiste territoriali italiane furono relativamente esigue se messe in relazione ai più di 600 morti, 4000 feriti e 600 dispersi della sola frontiera delle Alpi Occidentali.<sup>165</sup>

## 2.3 L'inizio della guerra sulla "Quarta Sponda" (Libia)

Oltre alle prime operazioni contro l'isola di Malta in mano inglese e alla breve se pur cruenta campagna di Francia, l'altro fronte operativo delle forze armate italiane nel giugno 1940 fu l'Africa settentrionale. L'idea fu di utilizzare la Libia come trampolino di lancio per penetrare in Egitto (anch'esso in mano agli inglesi) e puntare alla conquista del Canale di Suez, in modo da controllare il varco di accesso al Mediterraneo e tagliare una parte considerevole dei rifornimenti diretti a Malta.

Il governatore della Libia all'epoca era l'ex ministro dell'Aeronautica Italo Balbo:

Il maresciallo Balbo, quando scoppia la guerra ha alle sue dipendenze, sulla carta, un formidabile esercito. Oltre 200.000 soldati, 340 carri armati leggeri. 1.800 pezzi d'artiglieria, 8.000 automezzi e circa 500 aerei.<sup>166</sup> Il 20 giugno, dopo soli dieci giorni di ostilità, Balbo è già alla disperazione. Scrive a Badoglio che lo sollecita a dar inizio all'offensiva contro le forze inglesi schierate in Egitto: «I nostri carri d'assalto, ormai vecchi e armati solo di

<sup>163</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 27-28; Cfr. Pagani, *Ali d'aquila*, p. 158; Rocca, *I disperati*, p. 109.

<sup>164</sup> Cfr. Pagani, *Ali d'aquila*, p. 160.

<sup>165</sup> Cfr. Rocca, *I disperati*, p. 110.

<sup>166</sup> Altre fonti indicano la metà degli aeroplani, si veda: Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 28.



mitragliatrice, sono ampiamente sorpassati...autoblindo non ne abbiamo, i mezzi anticarro sono per la più parte di ripiego; quelli moderni difettano in genere del munizionamento adatto».<sup>167</sup>

La Libia, oltre alle carenze di materiale, presentava condizioni ambientali e climatiche di difficile gestione per i soldati italiani, così riporta Giacomo Metellini della sua esperienza nell'Africa settentrionale italiana:

Le condizioni climatiche erano dure da sopportare. Durante il giorno faceva molto caldo, condizione accentuata dalla pesante combinazione da volo che dovevamo sempre tenere addosso quando svolgevamo servizio d'allarme vicino all'apparecchio. Ancora peggio era starsene seduti sulla cabina di pilotaggio, a terra, nell'attesa di decollare, dato che la lamiera dell'apparecchio<sup>168</sup> era rovente a causa dei raggi del sole. [...] La notte, invece, per il cielo terso e la forte depressione termica, il freddo era altrettanto intenso ed era necessario dormire ben avvolti nelle coperte. [...] Ciò a cui invece non riuscì mai ad abituarmi furono le mosche, terribilmente fastidiose, specie in occasione delle tempeste di ghibli (il vento del deserto), che soffiava e portava con forza la sabbia finissima e quasi impalpabile ovunque. [...] Poi c'erano le zanzare, enormi e fastidiose, parevano degli elicotteri per le loro dimensioni.<sup>169</sup>

Per i piloti della Regia Aeronautica fu proprio la sabbia il fattore ambientale che rappresentò il maggiore ostacolo alle loro operazioni belliche sul fronte libico-egiziano:

Per quanto riguardava gli aeroplani, la situazione si rivelò presto drammatica. Infatti, la fittissima sabbia del deserto s'infilava dappertutto, in particolare nelle prese d'aria dei motori. Ciò comportava un grosso logorio dei congegni meccanici, nonché un esagerato consumo d'olio lubrificante per cercare di mantenere efficienti i vari elementi. Naturalmente nell'impreparazione generale della nostra forza armata, eravamo stati mandati in Africa con apparecchi privi di filtri e pertanto, nel giro di un paio di settimane, l'efficienza del nostro reparto era già scesa sotto il 50%. A ciò si aggiunsero le frequenti rotture ed i danni agli ammortizzatori, ai carrelli e ai ruotini di coda causati dai bruschi atterraggi sulle accidentate e sconnesse piste di sabbia.<sup>170</sup>

L'errore di aver dislocato in Libia piloti e aerei provenienti dalla penisola troppo in fretta, senza un adeguato equipaggiamento al clima e al territorio, fu uno sbaglio che le altre aviazioni non ripeterono, gli inglesi continuarono ad utilizzare i loro biplani già attrezzati all'ambiente sabbioso impiegati sulle piste egiziane in attesa dei rifornimenti.

Le missioni dell'aeronautica sul fronte libico seguirono la logica dell'aviazione come supporto all'avanzata (o di copertura in caso di ritirata) delle truppe di terra, non troppo dissimile a quanto già avvenuto nei conflitti in Etiopia e Spagna, nello specifico l'aviazione ebbe il compito di scovare e attaccare le rapide colonne inglesi e le autoblindo che si muovevano nel deserto mentre cercavano di compiere attacchi veloci ed improvvisi contro le postazioni italiane lungo la linea del fronte:

Più che combattere in cielo, dobbiamo continuamente attaccare le colonne nemiche a terra (a volte si tratta di tre e quattro camionette armate). Siamo tutti diventati assaltatori, anche gli S. 79 da bombardamento li hanno fatti diventare degli assaltatori! Voliamo bassi per poter scorgere quei pochi punti neri che si muovono nel deserto. Il che logora terribilmente gli aerei costretti ad agire in zone di aria satura di sabbia, ad alta temperatura. Ogni tanto, un C.R. 42 scivola d'ala, affonda verso il basso, gli altri lo seguono: una nuvola che si innalza da terra ci segnala mezzi meccanizzati in movimento... Tutti i giorni così, si picchia, si mitraglia, si torna su in quota e si ricomincia. Ancora e poi ancora.<sup>171</sup>

<sup>167</sup> Cit. Rocca, *I disperati*, p. 110.

<sup>168</sup> Volava sul velivolo Fiat G. 50 che era completamente in metallo; Appendice, Foto di alcuni aerei citati nella tesi, Figura 12.

<sup>169</sup> Cit. Metellini, *Un pilota racconta*, pp. 48-49.

<sup>170</sup> Ivi, p. 49.

<sup>171</sup> Cit. Lazzati, *I soliti quattro gatti*, p. 6.

Nel complesso, tuttavia, non si puntava solamente a distruggere i mezzi inglesi ma, dove possibile, tentare di catturarli e requisirli, così da sopperire almeno parzialmente la carenza cronica di mezzi e materiali delle truppe italiane. Balbo a questo scopo ideò una strategia che prevedeva l'utilizzo di aeroplani come esche per ingannare l'equipaggio delle autoblindo e tenerli distratti il tempo sufficiente affinché le truppe di terra potessero circondarli.<sup>172</sup> Ma Italo Balbo non vide né il proseguo della sua strategia né l'evoluzione del conflitto: perse la vita il 28 giugno 1940 a seguito di un fatale caso di "fuoco amico" quando si apprestava ad atterrare col suo S.M. 79 all'aeroporto di Tobruk, dopo che quest'ultimo, poco prima, era stato posto sotto attacco da parte dei bombardieri inglesi. L'antiaerea dell'aeroporto e dell'incrociatore *San Giorgio*, ancorato nella rada del porto, pensando ad un secondo passaggio dei bombardieri, colpirono in pieno l'aereo di Balbo che si schiantò al suolo senza lasciare scampo ai membri dell'equipaggio. A seguito della morte di Balbo il ruolo di governatore della Libia fu affidato al già capo di stato maggiore dell'Esercito Rodolfo Graziani.

Sebbene per l'aeronautica la maggioranza delle missioni riguardarono l'attacco alle colonne di autoblindo inglesi, vi furono occasioni anche per la caccia di cimentarsi in scontri con i piloti e gli aerei della R.A.F. (Royal Air Force). In tale circostanza ci si trovò in una sorta di sostanziale equilibrio fra le parti; infatti, sia i piloti italiani che quelli inglesi operavano su biplani poco veloci e non pesantemente armati: CR. 42<sup>173</sup> gli italiani e i Gloster Gladiator<sup>174</sup> gli inglesi.

## 2.4 Fronti europei del 1940: Battaglia d'Inghilterra e Campagna di Grecia

### 2.4.1 il Corpo Aereo Italiano (ottobre - dicembre 1940)

A seguito della vittoriosa conclusione della campagna di Francia, alla Germania di Hitler restò solamente un unico nemico in Europa, il Regno Unito governato dall'energico primo ministro Winston Churchill. Superata l'iniziale convinzione di Hitler di riuscire a stipolare un patto con i britannici, nell'estate del 1940 iniziò la "Battaglia d'Inghilterra", il tentativo da parte delle forze armate tedesche di privare il Regno Unito, in primo luogo della difesa aerea costituita dalla Royal Air Force, poi della difesa marittima garantita dall'imponente Royal Navy, ed infine di pianificare un sbarco sulle coste dell'Inghilterra meridionale.<sup>175</sup>

In autunno per volontà di Mussolini, «ansioso di dimostrare fattivamente l'appoggio italiano allo sforzo bellico germanico»,<sup>176</sup> fu creato, nell'arco di appena un mese, e successivamente spedito in Belgio, al comando del gen. Rino Corso Fougier un contingente italiano noto come "Corpo Aereo Italiano".<sup>177</sup>

Fra i piloti inviati sul fronte della Manica ci fu Giuseppe Ruzzin che, nella sua biografia, descrisse la carenza di equipaggiamenti adeguati allo scenario operativo, alla quale i piloti e gli specialisti italiani riuscirono a fra fronte soprattutto grazie alle forniture dei tedeschi:

Devo ammettere che la nostra presenza in Belgio fu quasi più di intralcio che di aiuto alla Luftwaffe. [...] Emersero da subito gravi problemi la cui risoluzione fu merito ancora dei tedeschi. Anzitutto per affrontare le varie missioni

---

<sup>172</sup> Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 30: «Il 21 giugno riuscì così a requisire un mezzo inglese a Bir El Gobi, quando nel corso di un'ispezione ne avvistò uno dal suo trimotore S.M. 79. Prontamente atterrato e sceso dall'aereo presso la locale base italiana, il trasvolatore ordinò al suo secondo pilota Ottavio Frailich di ridecollare e circuitare sopra l'autoblindo inglese per intimorire l'equipaggio, mentre lui avrebbe radunato e truppe di terra su blindo italiane per circondare, come poi fece, gli incursori.»

<sup>173</sup> Appendice, Foto di alcuni aerei citati nella tesi, Figura 10.

<sup>174</sup> Appendice, Foto di alcuni aerei citati nella tesi, Figura 11.

<sup>175</sup> Cfr. Gilbert, *La grande storia della Seconda guerra mondiale*, pp. 139-149; Martelli, *La battaglia d'Inghilterra*, pp. 75-118.

<sup>176</sup> Cit. Natalini, *I rapporti tra aeronautica italiana e tedesca durante la Seconda guerra mondiale*, p. 21.

<sup>177</sup> Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 47-54; Appendice, Regia Aeronautica 1940-1943, Figura 22.

nelle rigide mattine nordiche occorre riscaldare i motori. Nessuno aveva previsto che nelle regioni del Belgio in inverno si raggiungevano punte di -25°. [...] Altro grosso favore dei tedeschi fu la fornitura di moderni salvagente, costituiti da un corpetto gonfiabile sia mediante una piccola bomboletta ad aria compressa sia per mezzo di un bocchettone, all'occorrenza usando la bocca. Completava la dotazione un sacchetto contenente il colorante fluorescina [sic.], un sale di xantilio in grado, in caso di caduta in mare, di allontanare pesci e facilitare l'avvistamento del pilota naufrago da parte degli aerei di soccorso. [...] Altre forniture tedesche furono i calzari di volo termici e ben imbottiti e splendidi stivaloni d'uso molto partico per il personale a terra che, inizialmente, aveva le solite scarpe fornite dall'amministrazione ed era sottoposto a sofferenze ed umiliazioni se paragonati ai camerati della Luftwaffe. Questi provvedimenti non contribuirono a far brillare la nostra organizzazione. Ci sentivamo come i parenti poveri.<sup>178</sup>

Quando il contingente italiano arrivò in Belgio tra la fine di settembre e gli inizi di ottobre 1940, la Battaglia d'Inghilterra nel complesso poté considerarsi pressoché conclusa. I comandi tedeschi stavano già pensando di richiamare alcune unità in patria in modo da riorganizzarle. Nonostante il numero di attività aeree sul Regno Unito stesse via via diminuendo, anche i piloti del C.A.I. ebbero modo di confrontarsi con la caccia inglese, soprattutto con i moderni monopiani Hawker Hurricane<sup>179</sup> e Supermarine Spitfire<sup>180</sup> come avvenne l'11 novembre 1940 nella zona del porto di Harwich, missione dove fu presente Ruzzin:

In quel momento avvistai, a qualche centinaio di metri sotto, un rilevante numero di aerei da caccia, monopiani Spitfire ed Hurricane che salivano a spirale, disposti quasi in fila indiana. [...] Il combattimento si tramutò immediatamente in un carosello di duelli individuali. Trascrivo da vecchi appunti: «La furiosa mischia ha ormai inizio. Quanti sono 'sti bastardi, valorosissimi piloti ed armatissimi Spitfire [sic.] che sbucano da tutte le parti? Ormai nessuno di noi intende più nulla. Si gioca d'istinto cercando di aiutarci con l'acrobazia e la solidarietà dei gregari. [...] I nostri CR. 42 hanno ormai rotto la formazione ed altrettanto i caccia britannici. Che begli aerei sono quelli! Tutti ci frammischiamo in modo indistinguibile, sparandoci furiosamente. Lampi rossi e gialli, guizzi di tracciate, qualche fiammata, strisce di fumo. Ogni pilota ha fisso in mente il solito assioma dei piloti da caccia: riuscire a piazzarsi in coda ad un aereo nemico, rafficare fulmineamente e non consentire a nessun costo ad alcun avversario di posizionarsi alle proprie spalle. [...] In particolare un Hurricane lo colsi al culmine di una forte cabrata, era quasi in verticale, in piedi come ci esprimiamo noi e a quota inferiore, vidi l'aereo quasi scampanare e in quell'istante gli scaraventai una nutrita, aggiustata raffica; cadde subito in avvitamento lasciando una lunga scia di fumo nerissimo». [...] A me fu assegnata una vittoria individuale, l'abbattimento di un Hurricane.<sup>181</sup>

La presenza del Corpo Aereo Italiano nei campi di volo a ridosso della Manica proseguì fino al dicembre del 1940, quando i reparti iniziarono ad essere richiamati in patria per poter essere reimpiegati in fronti di guerra più utili, come il già citato nord Africa e il nuovo fronte greco-albanese.

#### 2.4.2 L'invasione della Grecia (28 ottobre 1940 - 23 aprile 1941)

Negli intenti di Mussolini, mentre la Germania conduceva sua campagna nell'Europa centro-settentrionale, l'Italia doveva condurre la sua guerra parallela nella sua area di interesse, ossia il bacino mediterraneo e la penisola greco-balcanica. Una guerra gestita in autonomia, inoltre, avrebbe dimostrato ai tedeschi le reali capacità combattive delle forze armate italiane riequilibrando i rapporti di forza dopo il ritardo nell'entrata nel conflitto e gli scarsi risultati ottenuti durante la breve campagna di Francia e le prime offensive in nord

<sup>178</sup> Cit. Pagani, *Ali d'aquila*, p. 172; Per maggiori dettagli sull'impreparazione tecnica ed addestrativa del C.A.I. si veda: Natalini, *I rapporti tra aeronautica italiana e tedesca durante la Seconda guerra mondiale*, pp. 29-33.

<sup>179</sup> Appendice, Foto di alcuni aerei citati nella tesi, Figura 13.

<sup>180</sup> Appendice, Foto di alcuni aerei citati nella tesi, Figura 14.

<sup>181</sup> Cit. Pagani, *Ali d'aquila*, pp. 174-177.

Africa.<sup>182</sup> Quindi il 28 ottobre 1940 (diciottesimo anniversario della marcia su Roma) si diede inizio all'invasione via terra del Regno di Grecia partendo dal Protettorato italiano dell'Albania (costituito nel 1939). A supporto dei movimenti dell'esercito iniziarono ad operare l'appena rafforzata "Aeronautica di Albania" agli ordini dell'ex asso della Prima guerra mondiale Ferruccio Ranza<sup>183</sup> più alcuni velivoli della Regia Aeronautica distaccati nelle basi pugliesi, per un totale di quasi 400 velivoli complessivi,<sup>184</sup> un imponente numero di velivoli se messi a confronto dell'esigua forza aerea ellenica che poteva disporre di appena centocinquanta aerei non modernissimi e di provenienza assai variegata, dall'Inghilterra alla Polonia. Il vantaggio derivato della superiorità numerica venne quasi del tutto annullato, oltre dalla topografia montuosa del territorio ellenico, dalle condizioni climatiche dalla stagione autunnale. Il maltempo spesso bloccava a terra numerose squadriglie impedendo sia il supporto alle truppe di terra che accusarono le maggiori difficoltà di tutta la Campagna di Grecia, sia la caccia all'aeronautica ellenica, la quale si avvale presto del prezioso supporto della R.A.F.

Abbiamo un ospite, un pilota del 154° Gruppo da caccia, che si è fatto tutta la Grecia, e, in licenza da queste parti è venuto a trovarci. E comincia a narrarci le sue peripezie:—Ah, dite che la Grecia era facile? Che solo giù in Africa? Tutte puzzonate. Provatevi un po' a volare per sei mesi, con tempo balordo: se non c'è la neve, tu ci avevi la nebbia, e se no, acqua o nebbia e acqua insieme. E, sotto, sempre montagne, montagne che non finivano mai, roba che se l'aereo ti faceva qualche scherzo, come ti salvavi? Ogni tanto, gl'inglesi addosso. Sì, perché, almeno in aria, la guerra in Grecia ce la siamo fatta noi con gli inglesi. Soltanto noi e loro. [...] Loro erano, sì, più lenti, ma stringevano in virata che era un piacere, mentre noi, con i nostri 450 km/h, per virare, ci voleva mezzo chilometro. E, come ti rigiravi, zàcchete, te li trovavi in coda e ce ne voleva per scrollarteli di dosso. Capita l'antifona, Mastragostino ci aveva dato ordini precisi: attaccare subito in affondata o in cabrata a seconda di come ti si presentava il nemico, allontanarsi e riattaccare sempre in linea retta, mai farsi prendere in mezzo ad un combattimento manovrato. Per fortuna (o sfortuna), in quella zona ed in quei mesi, c'erano sempre nubi in quantità, così che era facile arrivare o scomparire all'improvviso, ma dato che questo giochetto potevano farlo anche loro, ci volevano sempre occhi dappertutto per non avere sorprese.<sup>185</sup>

Nonostante alcune squadriglie italiane fossero equipaggiate con il monoplano Fiat G. 50 "Freccia", velivolo di concezione moderna e più veloce (anche se non meglio armato) rispetto al biplano Gloster Gladiator, quest'ultimo era molto più maneggevole ed affidabile rispetto al caccia italiano, soprattutto nelle situazioni dove il combattimento aereo prendeva la forma di un inseguimento fra caccia, il così detto *dog-fight*,<sup>186</sup> questo, paradossalmente, rendeva più conveniente per i piloti italiani usare il lento ma maneggevole biplano CR. 42 nei combattimenti contro i Gladiator inglesi, come stava già accadendo in Libia.<sup>187</sup>

La campagna di Grecia per le forze di terra fu un fallimento sotto tutti i punti di vista: mobilità e trasporto delle truppe, catena logica e capacità di provvedere ai rifornimenti, condizioni climatiche (pioggia, neve, nebbia, etc.), morale delle truppe e reazione delle forze militari elleniche.<sup>188</sup> Per l'aeronautica la situazione

---

<sup>182</sup> Cfr. Gilbert, *La grande storia della Seconda guerra mondiale*, pp. 161-163.

<sup>183</sup> Cfr. punto 1.6.3

<sup>184</sup> Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 55.

<sup>185</sup> Cit. Lazzati, *I soliti quattro gatti*, p. 24, 28-29.

<sup>186</sup> Letteralmente "scontro fra cani", il nome presumibilmente deriva dalla tendenza dei cani a fuggire e farsi inseguire in tutte le direzioni prima di azzuffarsi, in modo simile i piloti da caccia cercano, sfruttando al massimo le capacità dei loro velivoli, di compiere manovre evasive o inseguimenti per non farsi abbattere oppure per colpire l'aereo nemico.

<sup>187</sup> Cfr. punto 2.3; Sulla scarsa affidabilità del Fiat G. 50 si veda la testimonianza del sergente pilota Emilio Piva della 395ª Squadriglia all'epoca stanziata a Valona (Albania) in: Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 59: «Il G. 50 era un "mattoncino". Era assai facile entrare in vite e rischiare di schiantarsi. Una volta mi capitò [...] riuscii a portare con molta calma la cloche al centro. Molti altri piloti, nella concitazione, tiravano la cloche bruscamente verso di loro, vi si aggrappavano e non facevano altro che aggravare la situazione.»

<sup>188</sup> Cfr. Bedeschi, *Centomila gavette di Ghiaccio*, pp. 1-129; Rocca, *I disperati*, pp. 129-139.

fu leggermente più confortante. Nonostante le difficoltà climatiche che aggravavano le già rudimentali e poche basi di partenza in Albania, la pericolosità del montuoso terreno della Grecia e la sempre crescente presenza di aerei e piloti inglesi, gli equipaggi della Regia Aeronautica, nel complesso, riuscirono ad eseguire i loro compiti in modo tutto sommato discreto, soprattutto gli equipaggi dei “Servizi Aerei Speciali” che si occuparono realizzare un vero e proprio “ponte-aereo” per la consegna dei rifornimenti dall’Italia all’Albania tramite velivoli SM. 81, SM. 82 E Junkers Ju 52 prestati dai tedeschi.<sup>189</sup> Anche l’Arma Azzurra, come in ogni scenario di guerra, subì delle perdite:

ricordate Graffer? Durante i primi giorni di guerra, era in servizio a Caselle Torinese ed una notte ti arrivano gl’inglesi. Sono i primi bombardamenti sulle nostre città. Graffer è sul campo, non ha mai fatto caccia notturna né il suo velivolo è equipaggiato per questo genere di impiego. In cielo, ha inizio lo sciabolare rapido delle fotoelettriche; gli aerei nemici si sentono ma non si vedono. Graffer fa mettere in moto e, con un gregario, dà «tutta manetta» e tira su in candela verso quel buio immenso. Dopo aver volato alla cieca per un po’, cercando di vedere qualche cosa, intravede le luci rossastre dei gas di scarico di un velivolo inglese. Appena è abbastanza vicino, apre il fuoco, ma viene quasi subito colpito da una raffica che gli blocca le armi. Graffer non perde tempo, dà motore, e si butta con l’aeroplano addosso all’inglese; questi con difficile manovra riesce a scansarsi, ma Graffer è deciso e per la seconda volta lo carica. Il nostro caccia ed il bimotores nemico precipitano insieme. Graffer si salva all’ultimo momento col paracadute. Eppure, il 28 novembre, anche lui va sotto. Durante un duello accanito con i soliti *Gloster*, quattro di loro vengono abbattuti ma anche tre dei nostri cadono. Uno di questi è il capitano pilota Giorgio Graffer.<sup>190</sup>

Nell’inverno 1940, l’offensiva sembrava sul punto di trasformarsi in una disfatta totale per le truppe italiane, la quali furono costrette ad arretrare fin all’interno del protettorato albanese concedendo parte di esso alle truppe di Atene. La situazione mutò repentinamente quando la Germania, a seguito di precedenti pianificazioni sul come operare nella penisola balcanica, nell’aprile 1941 decise di aiutare l’alleato italiano attuando un attacco simultaneo alla Jugoslavia e alla Grecia. L’imponente forza militare tedesca travolse le armate greche le costrinse alla resa incondizionata conclusiva il 23 aprile 1941.

## 2.5 Al fianco dei tedeschi, 1941: Nord Africa, Mediterraneo-Malta e Russia

### 2.5.1 Nord Africa, Mediterraneo-Malta, primi mesi del 1941

A seguito dei risultati deludenti delle truppe italiane in Grecia e in Libia, sotto esplicita richiesta di Mussolini, Hitler decise di fornire un supporto diretto e costante alle operazioni dell’alleato, questo significò di fatto la fine del concetto di “Guerra Parallela” ideato da Mussolini. A dicembre 1940 fu deciso di inviare in Sicilia il *X Fliegerkorps* in supporto alle operazioni aeronavali nel Mediterraneo ed in particolare per compiere attacchi contro la roccaforte di Malta, in gennaio cominciò l’invio in nord Africa al comando del generale Erwin Rommel un contingente di truppe tedesche che in seguito avrebbe preso il nome di “Afrika Korps”. Con il supporto tedesco lo scontro nel Mediterraneo e nell’Africa settentrionale cominciò a volgere a favore delle forze dell’asse. Le rotte di rifornimento che gli inglesi impiegavano per rifornire Malta furono pesantemente bersagliate dai tedeschi, soprattutto dai bombardieri da picchiata Junkers Ju 87 *Stuka*, e in nord Africa, grazie a Rommel, il fronte ritornò a stabilizzarsi sul confine libico-egiziano dopo che, nei mesi precedenti, le truppe inglesi con l’operazione Compass erano giunte fino ad Agedabia.

---

<sup>189</sup> Cfr. Molteni, *L’aviazione italiana 1940-1945*, p. 60; Rocca, *I disperati*, pp. 137-138.

<sup>190</sup> Cit. Lazzati, *I soliti quattro gatti*, pp. 27-28; La vicenda del pilota trentino Giorgio Graffer e dell’abbattimento del bombardiere inglese su Torino nella notte fra il 13 e il 14 agosto 1940 è riportata anche in: Gioannini - Massobrio, *l’Italia bombardata*, pp. 73-74.

All'offensiva diede un generoso contributo l'aviazione italiana, pur nei suoi limiti tecnici. [...] L'8 aprile, l'85<sup>a</sup> Squadriglia di quel reparto, al comando del capitano Giuntella, fu distaccata sulla base El Fetiah di Derna, a esplicita protezione della guarigione tedesca. [...] Presto, la difesa di quella pista offrì l'occasione per l'esordio di uno dei più famosi assi italiani della Seconda guerra mondiale. Si trattava dell'emiliano Luigi Gorrini, un sergente maggiore allora ventiquattrenne, che militava nella squadriglia del capitano Giuntella. La mattina del 16 aprile, Gorrini decollò col suo CR.42 per un volo di pattuglia, una cosiddetta "crociera di protezione" e avvistò incursori inglesi mentre navigava a circa 3500 metri di quota sopra il porto e la costa. Erano due bimotori Bristol Beaufighter, forse i primi che si vedevano in Nordafrica [sic.]. [...] Malgrado fosse un biposto, il Beaufighter, perlomeno nelle sue prime versioni, non aveva armi in torretta e ciò deve aver facilitato Gorrini che li assalì con la foga fidando della maggiore agilità del suo biplano. Le raffiche del pilota italiano trapassano in pieno un aereo che si incendiò e precipitò. L'altro caccia fu danneggiato e si salvò ritirandosi verso est, anche se lasciava una lunga scia di fumo nero. Gorrini festeggiava la sua prima vittoria.<sup>191</sup>

Nel mentre anche sul Mediterraneo e sui cieli di Malta gli scontri non mancarono per i piloti italiani, in particolare per coloro che effettuavano missioni di scorta ai bombardieri italiani o tedeschi contro l'isola o il naviglio da e per essa:

Siamo partiti in dodici. Il mare, sotto di noi, è presto scomparso, ed ecco, in fondo, tra la caratteristica nebbia dovuta alla differenza termica, Malta, la base inglese, che dà tanto fastidio ai nostri convogli di rifornimenti destinati in Libia. Siamo di scorta indiretta ad un gruppo di B.R. 20, del 43° Stormo bombardieri, che devono attaccare la zona di La Valletta. Arrivando contro sole, sei Hurricane si sono inseriti fra noi che siamo in quota, ed i 20, gettandosi sopra i bombardieri. Ci accorgiamo di loro, perché gli Hurricane, nello scivolare d'ala, per attaccare, fanno luccicare le loro ali. Ci buttiamo addosso, con rabbia, per esserci fatti giocare, ma loro, effettuato il primo passaggio sui B.R., si allontanano bassi verso il suolo, per poi poter ritornare in quota e tentare di ricominciare il giochetto. I nostri *Macchi* li seguono. Come i cani, la volpe. Anch'io sono al massimo di velocità. Avanti a me, ancora troppo lontano per potergli sparare, vedo il «mio» *Hurricane*: vola basso sulla costa e sfrutta tutta la sua conoscenza della zona, cercando di sfuggirmi. Tengo la quota leggermente più alta della sua, attendo che una sua manovra mi permetta di averlo a tiro. Finalmente! L'inglese vira verso sinistra e cabra per evitare la collina. Quello che volevo. Le sue ali mimetizzate a larghe chiazze verdi e marrone mi si presentano in tutta la loro ampiezza. Le coccarde inglesi spiccano su di esse. In mezzo allo stretto tettuccio brilla il sole. Do manetta, viro stretto anch'io a sinistra; in ciò l'*Hurricane* non può competere con il mio 200, e, quando sono a giusta distanza sparo! Vedo i colpi sgranarsi lungo tutto il cofano motore dell'inglese. Di colpo, una vampata di fumo nerissimo esce violentemente dal velivolo nemico. L'*Hurricane* sbanda disordinatamente, poi, si abbatte a terra, dove si fracassa con una striscia di fumo, fuoco e pezzi lanciati lontano. Devo subito cabrare perché nella foga del combattimento non mi sono accorto che sono terribilmente addosso alla collina.<sup>192</sup>

Per i piloti dei reparti terrestri<sup>193</sup> che si trovarono ad operare sopra il Mediterraneo in aree troppo distanti dai loro aeroporti di partenza (nelle due isole maggiori o nel sud Italia), dalle coste della Libia oppure dalla stessa isola di Malta, dovettero fare i conti anche con la paura di finire in mare, il che poteva avvenire per

---

<sup>191</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 109-111; Sulla stessa vicenda si veda anche: Rocca, *I disperati*, p. 147; Pagliano, *Aviatori italiani*, p. 263; Sulla carriera e il titolo di asso di Luigi Gorrini: Massimello - Apostolo, *Gli assi italiani della seconda guerra mondiale*, pp. 122-124; Del 18° Gruppo faceva parte anche il pilota Giuseppe Ruzzin che non prese parte ai combattimenti in nord Africa perché doveva recarsi a Caserta a sostenere gli esami orali di ammissione per l'Accademia Aeronautica: Pagani, *Ali d'aquila*, pp. 186-187.

<sup>192</sup> Cit. Lazzati, *I soliti quattro gatti*, pp. 37-38; Probabilmente il pilota fa riferimento alla capacità del *Macchi* 200 di virare più stretto rispetto all'*Hawker Hurricane*, non ad una superiorità totale del velivolo italiano sul caccia inglese; Appendice, Foto di alcuni aerei citati nella tesi, Figura 16.

<sup>193</sup> Tutti coloro che volavano su aeroplani non "idrovolanti" quindi sprovvisti di galleggianti.

molteplici ragioni: un abbattimento da parte degli inglesi (aerei o contraerea), un guasto meccanico, oppure per l'esaurimento del carburante durante il volo:

Gli aerei divorano miglia marine, ma il mare divora benzina ed il pilota deve continuamente controllare il «televel»<sup>194</sup> perché sotto di lui non ci sono possibilità di atterraggi di fortuna. C'è solo l'acqua e l'acqua per un velivolo terrestre vuol dire la fine. Per questo, volare sul mare è brutto: senza punto di riferimento, con l'ansia della ricerca delle navi da attaccare, con i combattimenti da sostenere con la caccia nemica, e da ultimo i fiocchi della contraerea. Inoltre, c'è da tornare. [...], noi dobbiamo rifare centinaia di chilometri prima di poter mettere giù le ruote. E se cadi in mare? Chi ti trova?!<sup>195</sup>

L'effetto immediato del coinvolgimento tedesco nel fronte del mediterraneo fu una parziale attenuazione delle attività belliche e dei rifornimenti verso l'isola di Malta, in questa fase la Regia Aeronautica ricoprì un ruolo di secondo piano “delegando” ai tedeschi la maggior parte delle operazioni contro la roccaforte inglese.<sup>196</sup> Tuttavia si trattava di una situazione momentanea in quanto con i preparativi dell'attacco all'Unione Sovietica, il Corpo Aereo Tedesco era prossimo al rientro in patria per poter essere rischierato sul futuro fronte orientale lasciando quindi il compito di continuare le incursioni sull'isola, che nel mentre stava continuando a rafforzare il proprio dispositivo di difesa aerea,<sup>197</sup> alle unità della Regia Aeronautica.

## 2.5.2 Ali italiane nelle pianure sovietiche, estate-inverno 1941

Nei piani di Hitler, una volta terminate le operazioni sul fronte occidentale, si dovevano concentrare la maggioranza degli sforzi bellici verso oriente in modo da conquistare i terreni nei quali nel prossimo futuro la popolazione tedesca avrebbe dovuto proliferare ed espandersi come indicato nella teoria dello “spazio vitale” (*Lebensraum*),<sup>198</sup> e al contempo annientare il principale nemico politico della Germania nazista, l'Unione Sovietica.

Su questi presupposti il 22 giugno 1941 prese avvio l'operazione “Barbarossa”, l'attacco delle truppe del III Reich ai territori dell'U.R.S.S.<sup>199</sup> La rapida avanzata dei tedeschi in territorio sovietico fece presagire a Mussolini una facile vittoria dell'alleato nell'arco di pochi mesi, per questa ragione, esattamente come accadde per il C.A.I. l'anno prima,<sup>200</sup> il 10 luglio venne costituito il Corpo di spedizione italiano in Russia (C.S.I.R.), al comando del gen. Giovanni Messe.

Quasi subito Superaereo<sup>201</sup> mise a disposizione anche un contingente aereo integrato nel CSIR. Un paio di settimane dopo, il 25 luglio, venne creato così il Comando aviazione CSIR, di base a Tudora e sotto il comando del colonnello Carlo Drago. La Regia Aeronautica mandò [...] in Russia, nel settore meridionale del fronte, presso il bacino del Dnepr, un contingente di novantanove aeroplani. Il nerbo era costituito da trentadue bimotori da ricognizione caproni Ca.311 del 61° Gruppo osservazione aerea, comandato dal tenente colonnello Giuseppe Chierighini, e da cinquantuno caccia Macchi MC. 200 Saetta del 22° Gruppo, guidato dal maggiore Giovanni Borzano, oltre a sedici velivoli da

<sup>194</sup> Indicatore del livello di benzina.

<sup>195</sup> Cit. Lazzati, *I soliti quattro gatti*, pp. 39-40.

<sup>196</sup> Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 164: «In marzo, la Luftwaffe attaccò Malta quattordici volte, mentre la Regia partecipò solo scortando con caccia i velivoli tedeschi in cinque missioni. In aprile, nonostante alcune squadriglie del Reich fossero state inviate nei Balcani per l'attacco alla Jugoslavia e alla Grecia, il CAT [Corpo Aereo Tedesco] poté compiere undici incursioni, mentre l'aviazione italiana solo due da bombardamento e quattro mitragliamenti radenti.»; Si veda anche: Natalini, *I rapporti tra aeronautica italiana e tedesca durante la Seconda guerra mondiale*, p. 76.

<sup>197</sup> Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 165.

<sup>198</sup> Cfr. «<https://www.treccani.it/vocabolario/lebensraum>».

<sup>199</sup> Cfr. Gilbert, *La grande storia della Seconda guerra mondiale*, pp. 389-403.

<sup>200</sup> Cfr. Natalini, *I rapporti tra aeronautica italiana e tedesca durante la Seconda guerra mondiale*, p. 43; Punto 2.4.1.

<sup>201</sup> La denominazione dello Stato Maggiore della Regia Aeronautica durante il conflitto.

trasporto e collegamento per esigenze logistiche, una congerie eterogenea di SM.81, SM.82. Ca.133, BR.20 e Ca.164.<sup>202</sup>

Il primo combattimento tra piloti italiani e sovietici avvenne il 27 agosto quando, sopra i cieli ucraini, i Macchi del 22° Gruppo impegnati in una crociera di sorveglianza attaccarono una formazione di vecchi bombardieri Tupolev SB-2 e caccia Polikarpov I-16<sup>203</sup> di scorta, lo scontro si risolse a favore degli italiani con sei bombardieri e due caccia sovietici abbattuti senza nessun Macchi abbattuto.<sup>204</sup> Questa azione convinse l'aeronautica sovietica (*Voyenno Vozdushni Sili*, V.V.S.) a limitare le operazioni nel settore interessato dagli italiani. Proprio l'assenza di una presenza significativa dell'aeronautica sovietica indusse i reparti della Regia, nei primi mesi di campagna, ad operare quasi esclusivamente in funzione delle truppe terrestri con compiti di ricognizione e mitragliamento, «tanto che anche gli MC.200, pur nati come intercettori, furono adattati al ruolo di assaltatori trasportando due bombe alari da 50 kg.»<sup>205</sup> L'arrivo della stagione invernale avrebbe dimostrato che i comandi italiani avevano compreso nulla sull'importanza di possedere equipaggiamenti adeguati, soprattutto aeroplani, per un clima particolarmente rigido, nonostante le lezioni della spedizione a ridosso della Manica e la Campagna di Grecia, così testimoniò il sergente maggiore Fausto Fornaci, appartenente alla 362ª Squadriglia del 22° Gruppo:

In dicembre, la temperatura era sempre attorno ai trenta trentacinque gradi sotto zero [sic.]. Avevamo messo in funzione delle stufe rudimentali, con un tubo flessibile che convogliava aria calda addosso ai motori dei nostri 200, racchiusi in una coperta termica. Dopo un'ora circa di preriscaldamento, si poteva cominciare a mettere in moto. Guai a spegnerlo, una volta partito, perché il solo fermarsi qualche minuto faceva di nuovo rapprendere l'olio ed il motore si rimetteva a non rispondere. Si decollava col parabrezza ghiacciato, il carrello che spesse volte si rifiutava di rientrare perché era gelato l'olio del circuito idraulico, a volte saltavano i martinetti. In volo, poi, il 200 ha l'abitacolo semiaperto e dopo qualche minuto si diventa pezzi di ghiaccio: casco, passamontagna, unguento, pellicciotto. Eppure, a volte, si deve atterrare, perché il nevischio formava uno strato di ghiaccio sugli occhialoni che toglieva completamente la visibilità, e levarsi gli occhiali non giovava per niente, tanto si sarebbe rimasti accecati dall'aria gelida. E a terra tutto sotto zero [sic.], tutto ghiacciato, anche gli uomini. In particolare, gli specialisti, obbligati a lavorare all'aperto e che erano completamente colpiti da congelamento.<sup>206</sup>

Mentre i caccia/assaltatori in caso di clima estremo annullavano le missioni e rimanevano alla base in attesa di migliori condizioni meteo, ai velivoli da trasporto non era concesso fermarsi così come ai piloti del 61° Gruppo osservazione aerea, sempre Fornaci ricorda:

In quelle giornate, volava solo la gente dei trasporti, con gli *S. 81*, avanti e indietro da Tudora a Zaporozze, a Stalino, a portare rifornimenti ai nostri reparti in linea, e nel viaggio di ritorno caricavano i feriti. Avanti e indietro in mezzo alla neve e al gelo, senza nessuna assistenza. Come facessero, devo ancora capirlo. [...] dei nostri compagni del 61° Gruppo da osservazione aerea. Ragazzi in gamba, volavano con i loro *Caproni 311*, con qualsiasi tempo, con o senza scorta, e tante volte facevano anche i bombardieri, andando a spezzonare le linee russe, bassi sulla neve e su boschi immensi. Talmente bassi che mettevano, talvolta, paura perfino a noi.<sup>207</sup>

---

<sup>202</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 144.

<sup>203</sup> Lo stesso modello di aereo, anche se aggiornato e potenziato, incontrato durante la guerra di Spagna e soprannominato dai nazionalisti "Rata" (Topo/Ratto).

<sup>204</sup> Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 145; Natalini, *I rapporti tra aeronautica italiana e tedesca durante la Seconda guerra mondiale*, p. 45.

<sup>205</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 145.

<sup>206</sup> Cit. Lazzati, *I soliti quattro gatti*, pp. 193-194.

<sup>207</sup> Cit. Ivi, p. 193, 195.



A dicembre inoltrato l'Armata Rossa iniziò una serie di controffensive e la presenza della V.V.S. ricominciò a farsi significativa soprattutto nei bombardamenti sulle postazioni italiane, i reparti da caccia, sfidando le temperature estreme che compromettevano l'operatività dei velivoli, fecero tutto il possibile per assicurare la protezione dalle truppe di terra dai bombardieri sovietici, senza riuscirvi, oltre ai mezzi, a causa di una catena logistica già scarsa e resa sempre meno efficiente dal continuo spostarsi della linea del fronte e dallo scarso interesse di Mussolini per il fronte russo, erroneamente convinto che in pochi mesi la guerra contro l'Unione Sovietica si sarebbe conclusa con una netta vittoria tedesca senza che fosse necessario un grande impegno italiano.

## 2.6 L'anno più lungo, 1942: Mediterraneo-Malta, nord Africa, e Russia

### 2.6.1 Le novità di fine anno 1941

La fine del 1941 portò novità importanti per l'evoluzione della guerra, l'evento di maggiore rilievo fu l'entrata in guerra degli Stati Uniti a seguito dell'attacco giapponese alla loro flotta a Pearl Harbour nelle isole Hawaii, la mattina del 7 dicembre 1941, su quell'evento Giuseppe Ruzzin, che in quel periodo stava completando gli studi presso l'Accademia aeronautica di Caserta, elaborò questa riflessione:

Tutti noi ci rendemmo conto all'epoca dell'attacco giapponese a Pearl Harbour che la guerra improvvisamente si estendeva a tutto il globo. Persino il Brasile ci dichiarò guerra, e così per l'Italia ebbe inizio una lenta, tragica agonia. Allora noi non potevamo ancora cogliere tutto il significato di questi drammatici eventi perché la mentalità del giovane entusiasta si opponeva a tante realtà. La nostra esuberanza giovanile ci impediva di riflettere quanto stava effettivamente per accadere.<sup>208</sup>

L'Italia aveva perso definitivamente il suo "impero" il 27 novembre con la caduta dell'ultima sacca di resistenza nella cittadella di Gondar (Etiopia). Negli scontri aerei di quel teatro bellico, nel dicembre 1940 si era distinto l'asso istriano Mario Visintini, soprattutto per l'eroico salvataggio del suo comandante costretto da un atterraggio di emergenza in territorio nemico, e recuperato con un «atterraggio magistrale» su un terreno accidentato.<sup>209</sup> Intanto a Roma, a seguito di alcuni episodi che dimostrarono l'incapacità da parte dell'aeronautica di garantire la sicurezza dei convogli navali dall'Italia alla Libia, il 14 novembre avvenne un cambio di vertice nella Regia Aeronautica, al gen. Francesco Pricolo subentrò il gen. Rino Corso Fougier. Infine, per i piloti, un'importante novità fu l'arrivo nei reparti del nuovo caccia, il Macchi-Castoldi 202 "Folgore"<sup>210</sup> alimentato dal motore tedesco Daimler-Benz DB 601.<sup>211</sup> Su questo nuovo aereo le prime considerazioni dei piloti furono generalmente positive nonostante qualche accorgimento spontaneo durante la messa a confronto con le macchine avversarie, soprattutto per quanto riguardava l'armamento:

L'ingegner Castoldi, il papà di quest'apparecchio, ci sa fare senz'altro: con un motore dal millecinquanta cavalli, il 202 arriva ad una velocità massima di circa cinquecentonovanta km/h. Se potessimo avere motori sui milletrecento, millecinquecento cavalli, come gli inglesi, allora daremmo veramente la birra a tutti. Quanto a maneggevolezza e a sicurezza di volo, il Macchi penso non sia secondo a nessun velivolo. [...] sul Macchi 202 ho ancora le solite due mitragliatrici da 12,7. Gli inglesi, ora, volano con aeroplani con quattro, sei, otto armi! Il 202, come velocità, autonomia di volo, sicurezza, manovrabilità, sta alla pari di qualunque caccia inglese. Perché allora armarlo con due

<sup>208</sup> Cit. Pagani, *Ali d'aquila*, p. 191.

<sup>209</sup> Cfr. Pagliano, *Aviatori italiani*, pp. 47-48; Rocca, *I disperati*, p. 159; Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 82; Lazzati, *I soliti quattro gatti*, p. 92.

<sup>210</sup> Appendice, Foto di alcuni aerei citati nella tesi, Figura 17.

<sup>211</sup> Cfr. punto 2.1.

sole 12,7? [...] Loro sparano anche in assetti di volo balordi (virate, scivolate d'ala, rovesciamenti, ecc.) in quanto, su quattro, sei od otto binari di proiettili che ti scaricano addosso, qualcuno può sempre trovarsi sulla tua traiettoria.<sup>212</sup>

## 2.6.2 Il piano per l'invasione di Malta, primavera - autunno 1942

Il grande ostacolo alle operazioni sul fronte nord-africano fu l'isola di Malta. Per tutto il 1941 le formazioni aeronavali dell'isola, supportate dai rinforzi provenienti dall'Egitto e da Gibilterra, costituirono una minaccia per le linee di rifornimento italo-tedesche. La minaccia si aggravò a seguito della decisione di Hitler di richiamare il *X Fliegerkorps* per rischiararlo nell'offensiva contro l'Unione Sovietica, lasciando la conduzione delle operazioni contro la roccaforte inglese sotto l'iniziativa della Regia Aeronautica.<sup>213</sup> La presa di quest'ultima si rivelò insufficiente e gli inglesi ricominciarono con i bombardamenti sui campi di volo italiani sia in Libia che nella stessa Sicilia, costringendo Hitler a dover riposizionare in Sicilia il *II Fliegerkorps*. Per far fronte a questo problema nella primavera del 1942 si cominciarono a definire dei piani per l'invasione di Malta ed in Sicilia cominciarono ad attrezzarsi i campi di volo per i reparti che avrebbero preso parte al futuro assedio dell'Isola, come testimoniato da Martino Aichner,<sup>214</sup> all'epoca sottotenente nella 281<sup>a</sup> squadriglia, 132° Gruppo Autonomo Aerosiluranti (successivamente nominato "Gruppo Buscaglia"):

In Sicilia, nella primavera del 1942 si stavano preparando le basi per l'operazione C3 che mirava alla conquista di Malta. Aveva finalmente prevalso nei comandi italo-tedeschi la tesi della necessità di eliminare quella punta avanzata dell'Inghilterra che tanti guai aveva arrecato, e avrebbe continuato ad arrecare, alle nostre operazioni di guerra. Nella piana di Catania in pochi mesi erano sorti cinque grandi aeroporti, anzi, grandi spianate di terra battuta che avrebbero dovuto servire come basi per gli stormi da bombardamento e da trasporto per la conquista dell'isola. Il nostro gruppo fu confinato su una di quelle piste, quella più vicina al paese di Gerbini, alle falde dell'Etna. Questa pista era asfaltata, quindi più adatta ai sovraccarichi con cui noi avremmo dovuto decollare di lì a qualche tempo.<sup>215</sup>

Così anche Giacomo Metellini venne rischierato in Sicilia:

Nel maggio 1942 il 2° Gruppo si trasferì in Sicilia, all'aeroporto di Santo Pietro di Caltagirone, vicino Catania. [...] In totale circa 30 velivoli, compresi quelli in manutenzione, in riparazione e di riserva. [...] Iniziammo subito le operazioni su Malta con due tipi di missioni: scorta diretta agli apparecchi da bombardamento, che consisteva nel volare accanto a loro fornendo una protezione ravvicinata dagli attacchi nemici, e azioni di caccia libera, che significava arrivare sull'isola e cercare di impegnare gli aerei inglesi in combattimento.<sup>216</sup>

Il piano per l'invasione denominata "Operazione C.3" o "Operazione Hercules" (dai tedeschi) fu concepito dallo Stato Maggiore italiano e prevedeva la distruzione delle difese aeree ed antiaeree dell'isola a cui sarebbe dovuta seguire un'invasione via mare e via aria da parte di forze congiunte italo-tedesche. Gli alti comandi tedeschi, memori del massacro di paracadutisti avvenuto l'anno prima durante l'invasione di Creta,<sup>217</sup> decisero prima di ritardare e successivamente di non procedere all'attuazione definitiva del piano convinti del fatto che la contemporanea avanzata delle truppe comandate dal gen. Rommel avrebbe presto ottenuto la vittoria sul fronte nord-africano con la conquista dell'Egitto e di Suez e che la caduta di Malta non sarebbe stata altro che una conseguenza successiva di tale vittoria. Intanto i combattimenti sopra i cieli

<sup>212</sup> Cit. Lazzati, *I soliti quattro gatti*, pp. 77-78.

<sup>213</sup> Cfr. punto 2.5.1

<sup>214</sup> Appendice, Foto piloti di cui si è studiata la biografia, Figura 7.

<sup>215</sup> Cit. Aichner, *Il gruppo Buscaglia*, p. 32.

<sup>216</sup> Cit. Metellini, *Un pilota racconta*, p. 57.

<sup>217</sup> Cfr. Rocca, *I disperati*, pp. 155-157.

dell'isola e i bombardamenti su di essa continuarono per tutta l'estate diventando sempre più intensi e feroci. Quest'*escalation* non fece altro che alimentare la rabbia della popolazione civile maltese nei confronti dei piloti dell'asse, i quali, se abbattuti e in procinto di scendere a terra col paracadute, rischiavano di essere massacrati dalla folla come già avvenuto durante la campagna di Francia:

La popolazione dell'isola, infatti, esasperata ed allo stremo delle forze, aveva subito gravi lutti a causa degli incessanti bombardamenti. [...] Molti piloti, perciò, furono uccisi dai civili appena toccarono terra, senza nemmeno aver fatto in tempo a liberarsi dell'imbracatura del paracadute: li attendeva una piccola folla inferocita armata di forconi, vanghe, bastoni e qualsiasi altro oggetto riuscissero a trovare.<sup>218</sup>

### 2.6.3 L'offensiva della "Volpe del Deserto", primavera - autunno 1942

Dai primi mesi del 1942 le truppe dell'Asse guidate dal gen. Rommel avevano iniziato un attacco in direzione est puntando come obiettivo la riconquista della città di Tobruk, la quale era rimasta in mano agli inglesi a seguito dell'offensiva inglese dell'inverno 1940. A seguito dell'offensiva primaverile contro Malta, i convogli di rifornimenti provenienti dall'Italia poterono raggiungere il contingente italo-tedesco con maggiore sicurezza ed in questo modo creare le condizioni per rendere l'offensiva ancora più incisiva così da indebolire le postazioni avanzate inglesi ed in seguito consentire alle truppe di terra di penetrare nel profondo territorio anglo-egiziano. La Regia Aeronautica prese parte all'offensiva con compiti di attacco alle postazioni avanzate britanniche:

Il foglio operativo, in data 26 maggio 1942, dice: «4° e 1° Stormo, caccia libera sul cielo dell'aeroporto di Gambut, con compiti di scorta indiretta ai velivoli del 150° Gruppo d'assalto, impegnati in azione di mitragliamento dell'aeroporto stesso...». [...] Gambut è un campo trampolino di grande importanza per gli inglesi, che in questo periodo vi hanno ammassato varie squadriglie di *Hurricane* e di *P.40*, i quali, ogni giorno, attaccano le nostre colonne avanzanti e i nostri capisaldi di prima linea. Vi dovremmo giungere di sorpresa, o così almeno speriamo, in modo che i *Macchi 200* del 150° possano compiere un buon lavoro distruttivo. [...] La sorpresa è riuscita in pieno, si vedono avieri che corrono verso gli apparecchi, personale che mette in moto, una camionetta che attraversa velocissima la pista. [...]; vedo gli aeroplani del 150° Gruppo confondersi con il suolo, davanti a loro nuvolette di sabbia sollevate dalle pallottole delle loro 12,7. Due o tre *Hurricane* stanno bruciando ad inizio pista.<sup>219</sup>

Il primo grande risultato dell'offensiva della "Volpe del Deserto" fu la conquista di Tobruk e del suo prezioso porto il 21 giugno 1942 per poi proseguire oltre il confine libico arrestandosi nei pressi di El Alamein (Egitto) alla fine dello stesso mese. La rapida avanzata italo-tedesca comportò non pochi problemi logistici in quanto i continui trasferimenti allungavano le tratte di percorrenza e di conseguenza le tempistiche per far giungere i materiali necessari alle truppe, come accadeva per i piloti:

Il nostro fronte avanza e molto celermente, troppo celermente per noi dell'aviazione, che dobbiamo continuamente spostarci su nuovi campi. In meno di un mese, da Bengasi a Tobruk, a Marsa Matruh e ancora si va avanti. [...] Sembra un assurdo, ma anche se abbiamo gli aeroplani che vanno forte, i nostri spostamenti, sono, in proporzione, più lenti di quelli delle colonne terrestri. Che gli aeroplani del gruppo o dello stormo con un volo di mezz'ora, un'ora, atterrino su una nuova pista, a cento o duecento chilometri di distanza, ciò non vuol dire che il trasferimento sia compiuto. [...] La provvisorietà delle cose che ci stanno attorno, dei nostri aeroplani – macchine inutili senza il complesso dei servizi –, di noi stessi, pesa su di noi e assume il suo più completo significato. Noi piloti, [...], viviamo

<sup>218</sup> Cit. Metellini, *Un pilota racconta*, p. 59.

<sup>219</sup> Cit. Lazziati, *I soliti quattro gatti*, pp. 104-105; Sullo stesso fatto: Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 224.

nel regno del provvisorio, siamo ormai fatti di questo vivere senza domani, spostati continuamente da un aeroporto all'altro, e buttati in volo da un ordine che ti arriva sempre all'improvviso.<sup>220</sup>

Anche questa offensiva, esattamente come quanto avvenuto sul fronte orientale l'anno precedente, fu l'ennesima prova della disorganizzazione e dell'inefficienza degli apparati logistici italiani in confronto a quelli della macchina bellica tedesca.

#### 2.6.4 Le battaglie di “mezzo giugno” e di “mezzo agosto”

A seguito dell'intensificarsi degli attacchi primaverili contro Malta, che stavano erodendo la resistenza dell'isola avvicinandola sempre di più al collasso,<sup>221</sup> gli alti comandi britannici agli inizi di giugno decisero di far partire due missioni navali da Gibilterra e da Alessandria d'Egitto chiamate in codice “Harpoon” e “Vigorous” per giungere una grossa mole di approvvigionamenti necessari alla roccaforte sotto assedio. La missione “Harpoon” salpò da Gibilterra il 12 giugno, nel convoglio furono presenti anche due portaerei la *Argus* e la *Eagle*, mentre il giorno successivo da Alessandria, salpò la missione “Vigorous”. Il confronto fra le forze aeronavali inglesi ed italiane avvenne fra il 14 e il 16 giugno da cui prese il nome di “battaglia di mezzo giugno”, a tale scontro parteciparono i piloti Giacomo Metellini e Martino Aichner in veste di “cacciatore di scorta” il primo e “siluratore” il secondo:

Per tutta la giornata del 14 giugno il convoglio partito da Gibilterra fu ripetutamente attaccato dai vari reparti aerei italo-tedeschi [...]. Verso le 19.00, alla quota di 1000 metri, avvistammo il convoglio inglese nei pressi dell'isola di La Galite. Dalle portaerei (in particolare dall'*Eagle*, perché l'*Argus* trasportava solo lenti biplani *Swordfish*) decollano subito i caccia di scorta, i *Sea Hurricane*, che affrontavamo per la prima volta. [...] Mentre gli aerosiluranti puntavano sulle navi mercantili noi dovevamo impegnarci al massimo per proteggerli e, allo stesso tempo, per proteggere noi stessi. [...] una serie di complicati combattimenti manovrati per cercare di impedire ai difensori inglesi di raggiungere e colpire i nostri siluranti. [...] In combattimento ho sempre cercato di non rimanere mai fermo per più di qualche istante. Non ho mai nemmeno provato a mettermi in coda a qualche aereo nemico. La mia tattica consisteva nell'evolvere continuamente finché, quando avevo l'occasione di vedere sfrecciare qualche apparecchio avversario nelle vicinanze, facevo una rapida puntata e sparavo una breve raffica. Subito dopo cercavo di togliermi dalla zona senza preoccuparmi di accertarmi se i miei colpi fossero andati a segno. [...] Ricordo bene la gran confusione, gli scoppi della contraerea, le numerose navi inglesi, gli aerosiluranti che volavano bassi sul mare per prepararsi all'attacco; ricordo anche un *Hurricane* che cercava di mettersi in coda a un nostro *S.79*. Me ne accorsi e puntai dritto nella sua direzione, sparando una raffica di mitragliatrice; mi sembrò di averlo colpito, ma non ne ero certo. Venni poi a sapere che altri piloti del mio Gruppo avevano visto quell'apparecchio precipitare in mare e, perciò, fui accreditato del mio primo aereo nemico abbattuto.<sup>222</sup>

Martino Aichner quel giorno assistette al decollo e al successivo rientro dei compagni andati all'attacco del naviglio inglese:

Finché sono occupato a smistare i velivoli, salutare e dare ordini, tutto va bene; ma quando l'ultimo *S 79* sparisce all'orizzonte, mi sento un nodo alla gola [...]. Ad un tratto, il rombo ritmico di un *S 79*, poi subito un altro e un altro ancora, e ecco alla fine tutta la formazione; no, non tutta! Sono soltanto undici e ne erano partiti tredici. I velivoli

---

<sup>220</sup> Cit. Lazzati, *I soliti quattro gatti*, pp. 106-107.

<sup>221</sup> Cfr. Rocca, *I disperati*, p. 191.

<sup>222</sup> Cit. Metellini, *Un pilota racconta*, pp. 64-65; Probabilmente la scelta di non ingaggiare un vero e proprio combattimento aereo ma di continuare a compiere manovre evasive era dettata dall'addestramento dei piloti della Regia Aeronautica improntato più sull'acrobazia che su una reale tecnica di combattimento aereo, inoltre, va considerata la circostanza in cui il pilota affrontava per la prima volta un tipo di aereo nemico di cui non conosceva ancora né le capacità tecniche né i punti deboli.

vengono all'atterraggio uno alla volta, ma il ritmo degli atterraggi e dei giri è diverso da quello delle rituali esercitazioni di addestramento. Ora è più nervoso [...] Corro incontro al primo velivolo; è quello di Graziani che mi fa segni dal posto di pilotaggio che non riesco a capire. [...] dal velivolo non ancora fermo Graziani scende precipitosamente e mi investe: «Fa' presto, arrivano dei velivoli con feriti a bordo; fa' venire le ambulanze le autoblancos e i vigili del fuoco.» Mi precipito al comando con la camionetta del campo e subito l'autoblancos e il carro dei vigili del fuoco si spostano verso fondo pista. [...] Poco dopo si sente un rumore di motori al massimo, non è il caratteristico ritmico dei *roon-roon* dell'S 79 [...] Questo è il rumore rabbioso di uno sforzo teso al massimo. Ecco che all'orizzonte si profila l'S 79 di Moretti, riesce a malapena a superare la collinetta in fondo al campo e subito sprofonda e atterra duro sulla pista [...] I mezzi di soccorso si precipitano e sono i primi ad arrivare [...]. Sembra incredibile, nell'ala destra c'è uno squarcio enorme e un alettone è quasi staccato, non riesco a capire come abbia potuto volare per oltre quattrocento chilometri in quelle condizioni.<sup>223</sup>

Il giorno seguente, proprio Aichner si rese protagonista del colpo di grazia al cacciatorpediniere inglese *Bedouin*, tale affondamento aprì un contenzioso con la Regia Marina, la quale si considerava la vera artefice dell'affondamento della nave inglese in quanto l'aveva già gravemente danneggiata in un cannoneggiamento precedente. Il pilota trentino, convinto della sua ragione, portò avanti la sua teoria fino a dopo la guerra quando incontrò l'allora comandante in seconda del *Bedouin*, Sherard Manners, il quale confermò la versione di Aichner.<sup>224</sup> La battaglia di "mezzo giugno" si concluse il 16 giugno quando giunsero a Malta solo due dei cargo previsti dalle due operazioni simultanee, lo scontro si poté definire come un successo aeronavale dell'asse: «a Malta erano arrivate le briciole, solo 15.000 tonnellate di provvigioni sulle oltre 100.000 dei due convogli "Harpoon" e "Vigorous".»<sup>225</sup>

Ad agosto, gli inglesi decisero di ripetere il tentativo di un massiccio rifornimento al loro avamposto nel mediterraneo, questa volta il convoglio non sarebbe stato diviso in due tronconi bensì in un'unica grande formazione con base di partenza Gibilterra, il nome in codice di questa operazione fu "Pedestal".

Il 10 agosto 1942 lasciò Gibilterra una imponente squadra che, per proteggere tredici piroscafi carichi di cibo, benzina e munizioni, schierava ben quattro portaerei, la *Eagle*, la *Furious*, la *Indomitable* e la *Victorious*, oltre alle corazzate *Nelson* e *Rodney* e a sette incrociatori, più trentaquattro cacciatorpediniere, otto sommergibili e altro naviglio minore.<sup>226</sup>

Le forze dell'asse si prepararono a ricevere la squadra navale inglese riposizionando i loro velivoli nei campi di volo più occidentali della Sicilia o direttamente in Sardegna, il 12 agosto iniziarono i combattimenti per i piloti italo-tedeschi. Anche in questa battaglia, denominata "battaglia di mezzo agosto", furono coinvolti il "siluratore" Aichner e il "cacciatore" Metellini. Durante i giorni degli scontri, oltre ai quotidiani compiti delle loro due specialità del tutto analoghi a quanto svolto durante la battaglia di "mezzo giugno", il primo sperimentò gli effetti di un bombardamento aereo sulla propria base di partenza, Pantelleria, nella notte tra il 12 e il 13 agosto:

Rullo piano piano per il timore di incappare in qualche buca nascosta nell'oscurità; il posto di decentramento assegnatomi è quello all'estremo angolo dell'aeroporto verso il mare. Sto per arrivarci quando il campo si illumina a giorno: blocco il freno di parcheggio e mi precipito allo sportello già aperto dal motorista. Dall'alto scendono due grappoli di razzi illuminanti: lentamente, lasciandosi dietro una coda serpentina di fumo azzurrognolo. È facile capire

<sup>223</sup> Cit. Aichner, *Il gruppo Buscaglia*, pp. 53-55, l'aereo che non tornò alla base fu quello del tenente Giannino Negri, tutto l'equipaggio perì durante l'attacco abbattuto dalla caccia nemica; Appendice, Foto di alcuni aerei citati nella tesi, Figura 15.

<sup>224</sup> La descrizione completa dell'attacco e dell'affondamento del cacciatorpediniere *HMS Bedouin* con annessa documentazione è riportata in: Aichner, *Il gruppo Buscaglia*, pp. 59-65, 66-88, 155-162 e 181-195.

<sup>225</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 204.

<sup>226</sup> Cit. Ivi, p. 205.

quel che seguirà. Con un balzo, seguito da tutto l'equipaggio, sono a terra e con velocità da record corro verso il muro di roccia che delimita il campo. Lì c'è una trincea e vi precipitiamo dentro, uno sull'altro, senza accorgerci delle graffiature alle mani e del fetore lasciatovi da qualche sprovveduto. Inizia subito la manfrina dei bombardieri in quota; le esplosioni sono violente, rincalzate dal crepitare delle nostre mitragliatrici e dei sassi lanciati sopra le nostre teste.<sup>227</sup>

Il secondo sfuggì alla morte di pochi centimetri quando, il 13 agosto durante una missione di scorta agli aerosiluranti, un proiettile perforò il rivestimento in vetro del suo abitacolo proprio all'altezza della testa:

Fu sufficiente che fermassi le mie evoluzioni per qualche istante per ricaricare la mitragliatrice inceppata (azionando una maniglia posta sul cruscotto) che fui colpito da una lunga raffica di un caccia avversario. Non mi accorsi di nulla; avvertii solo un colpo secco, sul lato sinistro del tettuccio, che attirò la mia attenzione. Voltandomi, vidi il foro di un proiettile sul vetro, all'altezza della mia testa...Avevo evitato la morte solo di qualche centimetro: la testa era un po' inclinata in avanti, nell'atto di ricaricare, e forse per questo il colpo del nemico mi mancò!<sup>228</sup>

Nel complesso, anche la battaglia di "mezzo agosto" si risolse in un successo tattico per le aggressive forze aeronavali dell'asse, ma quei "pochi" materiali che riuscirono a raggiungere Malta si rivelarono vitali per il sostentamento dell'isola, la quale riuscì a resistere all'assedio fino all'autunno, quando lo scenario in nord Africa stava mutando in favore degli alleati, anche in vista dell'imminente sbarco delle truppe americane.

### 2.6.5 Arresto e ritirata, nord Africa autunno-inverno 1942

Sul fronte nord-africano l'avanzata del gen. Rommel dalla fine di giugno si tramutò in una guerra di logoramento fra la stazione di El Alamein e la depressione di El Qattara. La stabilizzazione del fronte consentì il costante rafforzamento delle truppe inglesi dell'8<sup>a</sup> Armata ai comandi del gen. Bernard Montgomery, le quali continuavano a ricevere rifornimenti, soprattutto di nuovi mezzi di fattura americana, tramite le loro sicure reti logistiche dal Mar Rosso e dall'Africa equatoriale, mentre i cargo degli italo-tedeschi lungo il canale di Sicilia furono un bersaglio costante per i bombardieri inglesi. Tale afflusso andò ad alimentare una crescente sproporzione di forze che divenne presto nota ai piloti dell'asse impiegati sul continente africano, già in autunno cominciarono a trovarsi in inferiorità numerica rispetto alle sempre più folte squadriglie della R.A.F. inquadrata nella "Desert Air Force":

Gl'inglesi ci attaccano ogni giorno ed ogni giorno con forze sempre più numerose e sempre meglio armate. I loro mezzi corazzati investono massicciamente il nostro fronte terrestre. Per ora, si resiste. Ma fino a quando i nostri fanti, bersaglieri, carristi, paracadutisti, potranno tener duro? [...] Da qualche tempo, gl'inglesi qui in Nord Africa [sic.], usano anche dei quadrimotori avuti dagli americani, i *B-24*, o come li chiamano loro, i *Liberator*. Quando una squadriglia di *B-24* scarica le sue bombe, ben poco rimane dove esse cadono. Vengono giù a grappoli e sembrano non finire mai. Noi del 4<sup>o</sup> siamo continuamente in volo, ma gli aerei efficienti diminuiscono con rapidità spaventosa. La fila dei *Macchi* in riparazione si allunga sempre di più. I nostri specialisti fanno miracoli: lavorano in mezzo alla sabbia, lavorano senza ricambi, ché, qui a Fuka, ne arrivano pochi. Abbiamo bisogno di motori, motori nuovi. Invece bisogna andare in volo con i vecchi rabberciati alla meglio. Quelli nuovi, con gli altri ricambi, quasi sempre si fermano a metà strada tra la Sicilia e noi, nel mezzo del Mediterraneo, dove le nostre navi vengono regolarmente affondate dagli inglesi. I combattimenti si fanno sempre più duri; loro, sono sempre più di noi. Ma, Cristo, dove vanno

<sup>227</sup> Cit. Aichner, *Il gruppo Buscaglia*, pp. 115-116.

<sup>228</sup> Cit. Metellini, *Un pilota racconta*, p. 78.

a prenderli tutti quegli aeroplani? Ne abbattiamo cinque, dieci, e al prossimo allarme ti arrivano in trenta; al prossimo ancora in quaranta.<sup>229</sup>

Grazie all'approdo costante di materiali, macchine e munizioni, gli inglesi e i loro alleati poterono pianificare un'imponente controffensiva. Nella sera del 23 ottobre 1942 ebbe inizio l'attacco alla prima linea italo-tedesca disposta tra El Alamein e El Qattara, in pochi giorni, al netto di strenue resistenze, gli alleati avanzarono soprattutto a nord costringendo le forze dell'asse alla ritirata nel deserto verso postazioni più difendibili. La battaglia di El Alamein segnò un punto di svolta della campagna in nord Africa e di tutta la Seconda guerra mondiale, da quel momento le forze italo-tedesche non avrebbero fatto altro che perdere terreno dinanzi all'imponente avanzata anglo-alleata, prima solo da est con l'8<sup>a</sup> Armata di Montgomery, poi, a seguito dello sbarco delle truppe americane in Marocco l'8 novembre, anche da ovest. Proprio su questo fronte, nella baia algerina di Bougie, il 12 novembre 1942 venne abbattuto il celebre asso degli aerosiluranti Carlo Emanuele Buscaglia. Aichner, che partecipò all'azione, fornì i dettagli dell'avvenimento:

A mezza mattina finalmente si mette in moto. [...] Si inizia con una rotta verso il mare aperto. In vista dell'isola di La Galite, netta accostata a sud per inoltrarci nell'Africa a volo radente. Sorvoliamo la Tunisia e ci inoltriamo in Algeria a ridosso delle montagne che corrono parallele alla costa. [...] A un certo tratto accostiamo a nord e ci infiliamo in un avvallamento che sale lievemente in quella direzione nella catena dell'Atals Tellien. Sopra di noi le nuvole fan tetto, un tetto bianco e omogeneo. La navigazione procede tranquilla. Il tetto di quella piccola valle vergine, a noi che abbiamo l'abitudine del mare aperto e senza protezioni, dà un sereno senso di tranquillità. [...] D'improvviso ci appare davanti l'infinito e luminoso mare, con un tetto compatto di nuvole bianche. [...] Davanti a noi, a pochi chilometri, sono alla fonda numerose grosse navi da trasporto in attesa di sbarcare i rifornimenti. Sul davanti pendolano le navi da guerra in attesa difesa. [...] A pochi chilometri dai bersagli, d'improvviso crepitano sopra di noi le «venti millimetri» di sette Spitfire, mentre le batterie delle navi da guerra aprono il fuoco di sbarramento che ci avvolgerà nella fase di scampo con una violenza mai vista prima. [...] Gli Spitfire si accaniscono proprio contro di lui [il comandante Buscaglia] che era in testa e lo colpiscono con le prime raffiche. Sul suo apparecchio si sviluppa subito un incendio e certamente qualcuno dell'equipaggio è ferito: abbiamo ancora negli occhi e nell'animo l'immagine di quell'aeroplano che tira dritto con la scia di fumo che diventa sempre più grossa. [...] Vedo il ventre del suo S 79 e il carosello degli Spitfire che si accaniscono contro di lui, trascurando noi gregari: hanno capito che quella è la preda grossa. [...] Darei qualsiasi cosa per essere lì ala su ala. Fin dalla partenza m'ero sentito in forma, con la soddisfazione e la sicurezza di avere alla testa il comandante nel quale avevo la più assoluta fiducia; era la prima volta che andavo all'attacco con lui, e l'ultima. [...] Benché mortalmente colpito, l'aereo di Buscaglia superò senza esitazione l'anello di fuoco delle navi da guerra, diresse contro un grosso piroscifo alla fonda e sganciò mentre l'incendio divampava a bordo. Il velivolo scese come per un ammaraggio verso la parte occidentale del golfo; quando toccò l'acqua esplose e la benzina in fiamme si sparse sul mare [...] L'equipaggio di Buscaglia era composto da: maggiore pilota Buscaglia Carlo Emanuele, sergente maggiore pilota Sogliuzzo Francesco, sergente marconista Balestri Edmondo, primo aviere armiere Vecchiarelli Walter, primo aviere motorista Vercesi Vittorio, aviere scelto fotografo Maiore Francesco.<sup>230</sup>

## 2.6.6 Breve storia dell'Aeronautica fronte orientale, autunno-inverno 1942

Nell'estate del 1942, Mussolini, contrariamente a quanto pensava nel 1941, decise di aumentare il numero di soldati impiegati nel fronte orientale contro i sovietici, in questo modo quello che in precedenza era denominato C.S.I.R. crebbe di numero ed assunse il nome di Armata italiana in Russia (ARM.I.R.) al comando del gen. Italo Gariboldi.

<sup>229</sup> Cit. Lazzati, *I soliti quattro gatti*, pp. 151-152.

<sup>230</sup> Cit. Aichner, *Il gruppo Buscaglia*, pp. 128-131.

Sotto l'aspetto aeronautico, il contingente della Regia assunse il nome di CAFO, o Comando Aeronautica fronte orientale, al cui vertice venne confermato Pezzi,<sup>231</sup> ma che prevedeva avvicendamenti fra reparti combattenti. Così al 22° Gruppo Caccia subentrò il 21° del maggiore Ettore Foschini e al 61° Gruppo da osservazione aerea, il 71° del tenente colonnello Achille Fanelli. Immutati i tipi principali di aerei, sempre MC.200 e Caproni Ca.311/312. Solo alcuni mesi dopo sarebbero arrivati a dar manforte piccole aliquote di MC.202 e Fiat BR.20M.<sup>232</sup>

I compiti affidati ai piloti dell'*Aeronautica fronte orientale* erano sostanzialmente gli stessi svolti con il C.S.I.R.: supporto ai reparti del Regio Esercito, ricognizione e talvolta qualche scorta anche a velivoli tedeschi da trasporto, ricognizione o bombardamento. Nell'autunno-inverno del 1942 si distinsero soprattutto le squadriglie da trasporto equipaggiate con i velivoli S.M. 81 "Pipistrello" che si prodigarono nel rifornire le truppe italiane lungo tutto il fronte, dall'Ucraina orientale fino alle pianure russe adiacenti a Stalingrado (oggi Volgograd). Proprio su un velivolo S.M. 81, il 29 dicembre 1942 nei cieli sopra Certkovo, trovò la morte il gen. Enrico Pezzi, comandante del C.A.F.O. Il generale si era imbarcato per prendere parte ad una missione di soccorso volta ad evacuare i feriti italiani bloccati nella sacca di Certkovo, ma una volta ripartito con i feriti, alle ore 14 circa, l'aeroplano scomparve nel nulla e non venne più ritrovato.<sup>233</sup> Le operazioni del C.A.F.O. così come quelle dell'ARM.I.R. sarebbero durante ancora pochi mesi, fino a quando la definitiva vittoria sovietica a Stalingrado nel febbraio del 1943 decretò l'inizio del ripiegamento delle truppe dell'asse da tutto il fronte orientale. Per fare un punto sulla situazione dell'Aeronautica: «dall'inizio della guerra – 10 giugno 1940 – al 31 dicembre 1942 aveva perduto in combattimento 495 aerei e 864 per altre cause di guerra. I morti erano stati 971, i dispersi 1.842, i prigionieri 4.800.»<sup>234</sup>

## 2.7 L'anno della rottura, 1943

### 2.7.1 Nord Africa prossimo al collasso, inverno-primavera 1943

Con la battaglia di El Alamein e lo sbarco americano in Marocco dell'anno precedente. Nei primi mesi del 1943, l'arretramento delle truppe dell'asse, dalla Libia cominciò a convergere in direzione della Tunisia. Lo scopo della ritirata fu di riorganizzarsi e ristabilire una nuova linea difensiva in modo che le forze alleate non avessero a disposizione basi aeronavali sufficientemente vicine da consentire uno sbarco sul continente europeo, nella fattispecie in Italia.

La Regia Aeronautica aveva racimolato i resti della 5ª Squadra aerea del generale Bernasconi, schierandoli soprattutto sulle basi di El Hamma, El Alouina e Sfax. Si trattava di novantadue aeroplani da combattimento, fra cui i moderni MC.202 Folgore erano non più di cinquantacinque. [...] Agli aerei italiani si aggiungevano 140 velivoli germanici.<sup>235</sup>

La resistenza delle forze italo-tedesche in Tunisia divenne sempre più dura a causa della crescente sproporzione di forze, in particolare per quanto riguardava il potere aereo alleato nei cieli del nord Africa,<sup>236</sup> che rendeva mortali anche le operazioni di sbarco delle truppe negli aeroporti di arrivo, come testimoniato da Giuseppe Ruzzin:

---

<sup>231</sup> Gen. Enrico Pezzi, in precedenza già nominato comandante del CSIR.

<sup>232</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 235-236.

<sup>233</sup> Cfr. Ivi, p. 243; Lazzati, *I soliti quattro gatti*, pp. 196-197.

<sup>234</sup> Cit. Rocca, *I disperati*, p. 225.

<sup>235</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 298.

<sup>236</sup> Ivi, p. 298: «la Regia Aeronautica e la Luftwaffe potevano gettare insieme nei cieli tunisini non più di 1100 apparecchi, contro i 2400 anglo-americani, contando anche quelli stanziati a Malta.»



Ero all'aeroporto di Tunisi dopo una missione di scorta ai convogli aerei che facevano la spola tra le due sponde, in attesa del mio MC.200 per il ritorno a Chinisia [sic.], quando una grossa formazione di bombardieri, apparsi improvvisamente a media quota, sganciò sull'area di parcheggio di fronte al punto in cui mi trovavo e proprio nel momento in cui decine e decine di soldati della Wehrmacht sbarcavano dai trimotori appena atterrati. Ricordo ancora oggi i frammenti delle lamiere, urla disperate, fumi soffocanti, esplosioni di materiali bellici, membra di uomini straziati lanciati in aria. Una scena infernale, caotica, persino la terra tremava. Alcuni aerei in fase di atterraggio vennero investiti dai resti dei trimotori [...]. Nessun allarme veniva più segnalato e sul campo non esistevano né ripari né bunker, non rimaneva che porsi in salvo correndo o distendendosi al suolo.<sup>237</sup>

Dalla Sardegna proseguirono i tentativi degli aerosiluranti di rallentare gli sbarchi americani sul territorio algerino, anche per questi equipaggi le missioni stavano diventando sempre più difficili in quanto: costretti a decollare dalle proprie basi di notte, completamente al buio per evitare che l'aeroporto venisse individuato ed attaccato dai velivoli anglo-americani; operavano sopra il mare divenuto un'indistinguibile massa nera senza una preparazione al volo notturno; e soprattutto volavano senza la scorta caccia. Ad una di queste missioni prese parte Martino Aichner, il quale dopo l'attacco alle navi nemiche visse una delle esperienze più dure della sua carriera di pilota militare, l'ammiraggio di notte, in inverno, e da ferito:

Il 22 [gennaio] siamo ancora in volo partendo da Decimomannu alle ore 20 per un'azione di siluramento notturno nella baia di Bona. [...] Appena effettuato lo sgancio in mezzo alle miriadi di traccianti, alle quali ormai abbiamo fatto l'abitudine, dirigiamo subito verso nord per rientrare alla base. [...] Navighiamo da un'ora circa sulla via del ritorno a una quota di circa cinque-seicento metri, quando ci troviamo al centro di una fontana saliente di proiettili. Evidentemente stiamo sorvolando un convoglio scortato da navi da guerra e non lo abbiamo avvistato perché la notte è buia e il mare nero come la pece. [...] quando ci sembra di essere riusciti a passare, di colpo i tre motori si fermano. [...] Mentre il comandante, con provvidenziale prontezza, dà l'ordine di trasmettere «in chiaro» il messaggio di S.O.S. mi accingo all'ormai nota, per me, manovra di ammiraggio. [...] Tocchiamo l'acqua ad una velocità superiore a duecento chilometri [orari] e nell'urto siamo proiettati in avanti e vado a sbattere con la mano e la fronte sull'apparecchio di puntamento che è composto da un quadrante metallico con alcune leve acuminata e spigolose. Vi sbatto violentemente e ne ho spappolato il pollice [...] L'occhio destro gronda sangue e non riesco più a vedere. [...] Siamo tutti feriti; l'acqua salata brucia e accentua il dolore ma ci tiene bene svegli. Qualcuno è riuscito a mettere in acqua il battellino di salvataggio e riusciamo incredibilmente a entrarvi senza cadere in mare. [...] Gli indumenti sono tutti inzuppati: per remare e per muoverci dobbiamo toglierli e restare in canottiera. Così passeremo una intera notte di gennaio, con pochi gradi sopra lo zero [...] Siamo andati a mare alle 22; ora sono le 5 e il cielo è ancora scuro. [...] Le ferite bruciano, il freddo sferza, la fame morde, la sete arde, la stanchezza ci prende con la preoccupazione di non farcela. [...] Quando l'alba sbianca il cielo a oriente [...] Uno scafo bianco si avvicina nella bruma; c'è la bandiera della nostra marina. È un dragamine mandato proprio per noi dall'isola di Sant'Antioco. Due marinai sporgendosi dallo scafo, ci tirano a bordo, dove il comandante ci dà il benvenuto.<sup>238</sup>

La morsa attorno alle truppe dell'asse si strinse ancora di più agli inizi di aprile 1943, quando le forze congiunte della United States Army Air Force (U.S.A.A.F.) e della R.A.F. diedero inizio all'Operazione "Flax", ossia una campagna di interdizione, realizzata da squadriglie equipaggiate con moderni velivoli P. 38 *Lightning*, e i più vecchi P. 40, con lo scopo di bloccare il ponte aereo dell'asse sopra il canale di Sicilia e quindi tagliare i rifornimenti al contingente in nord Africa.<sup>239</sup> Un mese dopo, l'13 maggio, avvenne il crollo definitivo del fronte africano, l'obiettivo successivo era l'Italia.

<sup>237</sup> Cit. Pagani, *Ali d'aquila*, p. 216.

<sup>238</sup> Cit. Aichner, *Il gruppo Buscaglia*, pp. 145-148.

<sup>239</sup> Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 304.

## 2.7.2 Tentativi di contrasto ai bombardamenti e lo sbarco in Sicilia, primavera-estate 1943

Contemporaneamente all'accerchiamento delle forze italo-tedesche in Tunisia, anche il territorio metropolitano italiano stava subendo in modo crescente gli effetti della guerra aerea, in particolare dei bombardamenti sulle città, come accadde a Napoli a causa del suo porto, vitale punto di partenza dei rifornimenti destinati al nord africa.<sup>240</sup> A difesa delle città italiane divenute bersaglio di imponenti bombardieri, americani di giorno ed inglesi di notte, oltre alla già citata DiCAT,<sup>241</sup> vennero impiegate alcune squadriglie di caccia terrestri con nuovi compiti di intercettazione diurna, un esempio di questo genere fu il sottotenente Pier Paolo Paravicini<sup>242</sup> inquadrato nella 360<sup>a</sup> squadriglia, 155° Gruppo, 51° Stormo; trasferito da Ciampino all'aeroporto di Capua col compito di difendere la città di Napoli, affrontò le formazioni di quadrimotori americani B 24 *Liberator*:<sup>243</sup>

10 aprile 1943. Cielo di Napoli, 8000 m. [...] stanno per arrivare. Sono una trentina. Siamo a circa 800 m sopra di loro. Non mi fanno nessuna impressione, sembrano piccoli e buffi giocattoli colorati di giallo, mentre in realtà ci troviamo in mezzo alle traccianti, che mi fanno solo l'effetto di fuochi artificiali. Seguo meccanicamente Dodo, il quale attacca malissimo, quasi in coda. [...] Mi trovo proprio in coda a un Liberator, una cascata di traccianti mi investe. Sparo una raffica e tiro via. [...] Secondo attacco di fianco [...] Davanti a me un 202 lascia una scia di fumo bianco. Non ci penso perché sono a tiro e sto collimando... Sparo a lungo, mi rovescio, non vedo più la formazione. [...] Attacco dal di sotto male, la torretta inferiore mi spara per fortuna anche lei male, [...] questa volta è andata bene. Quel 202 era il sergente Bocchi; colpito si è lanciato col paracadute e lo hanno trovato morto nel golfo.<sup>244</sup>

Altri piloti andarono direttamente a rafforzare le fila della caccia notturna, come accadde nel caso di Giacomo Metellini, rischierato a difesa dell'Italia nord-occidentale:

Alcuni di noi, me compreso, furono trasferiti all'aeroporto di Treviso presso il 1° Nucleo Addestramento intercettori [...] A Treviso iniziammo l'addestramento alla caccia notturna. Gli aeroplani in dotazione erano gli stessi utilizzati di giorno, i RE 2001 e i CR 42, solo che quelli adibiti alla caccia notturna erano, per ovvi motivi dipinti di nero; per il resto non c'era nient'altro di diverso. [...] Il nostro periodo d'addestramento consistette solamente in atterraggi e decolli notturni. [...] Più che di addestramento, si dovrebbe [...] parlare di autodidatta perché, non essendo ancora sviluppata l'arte del volo strumentale, e non esistendo simulatori, occorreva imparare tutto da soli. [...] Terminato l'addestramento a Treviso, fui mandato con il 2° Gruppo a Sarzana, vicino La Spezia, con il compito di intercettare le formazioni di bombardieri nemici che, di notte, attaccavano le città dell'Italia Settentrionale. Nonostante la buona volontà, la nostra attività si rivelò da subito assai deludente. La storia era sempre la stessa: nel momento in cui scattava l'allarme, ci veniva ordinato di partire immediatamente "per intercettare una numerosa formazione di bombardieri in avvicinamento da Ovest". Purtroppo, nel tempo che impiegavamo a salire a bordo degli aerei, decollare e portarci in quota per cercare di raggiungerli, i bombardieri si erano già allontanati o si trovavano in una posizione diversa da quella che ci era stata segnalata. Di conseguenza, non vidi mai un solo aeroplano nemico in tutte le azioni di intercettazione effettuate. [...] Questa serie di inutili tentativi d'intercettazione proseguirono per tutta la prima parte del 1943.<sup>245</sup>

A seguito della vittoria in Africa settentrionale, gli Alleati iniziarono a radunare le forze in previsione dell'assalto contro l'Italia considerata "il ventre molle dell'asse". Fra i mesi di maggio e giugno, si fecero

---

<sup>240</sup> Cfr. Gioannini - Massobrio, *l'Italia bombardata*, pp. 278-280; per una panoramica generale sui bombardamenti nel sud-Italia: *ivi*, pp. 133-173.

<sup>241</sup> Cfr. punto 2.2.

<sup>242</sup> Appendice, Foto piloti di cui si è studiata la biografia, Figura 8.

<sup>243</sup> Appendice, Foto di alcuni aerei citati nella tesi, Figura 18.

<sup>244</sup> Cit. Paravicini, *Pilota da caccia*, pp. 33-34.

<sup>245</sup> Cit. Metellini, *Un pilota racconta*, pp. 80-82.

particolarmente intensi i bombardamenti e i mitragliamenti alleati contro le basi aeree della Sicilia. Gli anglo-americani stavano creando le condizioni per il dominio totale dei cieli così da facilitare l'inizio dell'invasione, come testimoniato da Giuseppe Ruzzin:

Negli ultimi giorni di maggio la musica cambiò. Il 20, alle 12.00, mentre eravamo a pranzo nel casermone, la sirena lanciò l'allarme. Uscendo di corsa, già sulle nostre teste 74 quadrimotori stavano sganciando centinaia di bombe. Evidentemente il loro primo scopo era di distruggere le infrastrutture dell'aeroporto. [...] Da quel giorno i B-17 in grandi formazioni che si preannunciavano con un rombo sordo, cronometricamente ci fecero tre visite quotidiane: alle 08.00, alle 12.00 e alle 18.00. Bombardavano quanto esisteva, cancellando tutto, resti di fabbricati militari, piste in terra battuta, attendamenti di fortuna, aerei nascosti sotto gli ulivi. Poiché negli ultimi giorni non esistevano più obiettivi paganti per i bombardieri, comparvero allora gli Spitfire, Curtiss P-40, Lightning e Mustang che decollavano dalla vicina Malta o dai campi africani. Sembravano tanti rapaci, decisi a cancellare qualsiasi residuo difensivo con i loro micidiali mitragliamenti rasoterra. Il costante martellamento disintegrò ben presto ogni mezzo di comunicazione; persino la Flak, pur munita dei temibili e precisi pezzi da 88, fu fatta tacere.<sup>246</sup>

Dopo più di un mese di pesanti attacchi aerei, la mattina del 10 luglio prese avvio l'operazione Husky, l'invasione della Sicilia, da subito la situazione sprofondò nel caos. L'aeronautica, con pochi aerei ancora efficienti sull'isola e nell'Italia meridionale, tentò di opporsi alla soverchiante forza d'assalto degli alleati pagando un consistente prezzo in termini di caduti.<sup>247</sup> Con lo sbarco in Sicilia prese avvio il conto alla rovescia alla caduta del governo Mussolini.

### 2.7.3 La caduta di Mussolini e la strada verso l'armistizio

Il regime mussoliniano stava da mesi vivendo una crisi che rendeva il suo futuro sempre più incerto: la guerra "lampo" che avrebbe assicurato all'Italia un ruolo da potenza egemone nella "nuova Europa" si era rivelata, invece, un lungo e logorante conflitto su più fronti contro le maggiori potenze industriali del pianeta che continuava ad inghiottire uomini, materiali e risorse economiche; l'impero tanto celebrato dalla propaganda si era dissolto da più di un anno e in Etiopia era tornato sul trono il *Negus* Hailé Selassié; la penisola stava subendo da mesi i massicci bombardamenti dei quadrimotori alleati di giorno e di notte che, oltre ai danni materiali, abbatterono ulteriormente il morale di una popolazione già provata dai lutti per i parenti morti al fronte e dalle restrizioni che la guerra, inevitabilmente, comportava.<sup>248</sup> Essendo consapevoli di queste condizioni, i tedeschi incominciarono a nutrire dei sospetti sulla volontà italiana di uscire dal conflitto, per chiarire questo dubbio venne fissato un incontro tra Mussolini e Hitler e le rispettive delegazioni militari a Feltre (Belluno) in data 19 luglio 1943 dove i due dittatori avrebbero discusso la linea da adottare a seguito delle evoluzioni del conflitto. Proprio nel mezzo della riunione, Mussolini venne informato che Roma era stata attaccata da più di cinquecento bombardieri americani, si trattava del primo bombardamento della capitale.<sup>249</sup> Il bombardamento su Roma segnò la fine di Mussolini, infatti cinque giorni dopo, nella notte tra il 24 e il 25 luglio, in una seduta del Gran consiglio del fascismo, venne approvato l'*Ordine del giorno Grandi* che prevedeva la deposizione di Mussolini da capo del governo e la riconsegna di tutte le funzioni al re Vittorio Emanuele III, il quale subito nominò Badoglio nuovo capo del governo. Nello stesso giorno, Mussolini venne arrestato dopo essersi recato a colloquio con il re a Villa

---

<sup>246</sup> Cit. Pagani, *Ali d'aquila*, pp. 223-224.

<sup>247</sup> Per i dettagli sui combattimenti e sui caduti durante l'Operazione Husky si veda: Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 374-385; Rocca, *I disperati*, pp. 249-251.

<sup>248</sup> Cfr. Gioannini - Massobrio, *l'Italia bombardata*, pp. 230-277.

<sup>249</sup> Cfr. Ivi, pp. 346-359.

Savoia. La notizia della caduta e dell'arresto di Mussolini arrivò di sera alle truppe dispiegate nelle diverse aree di operazioni, come riportato da Pier Paolo Paravicini, impiegato con suo 51° Stormo in Sardegna:

25 luglio 1943. Il fascismo non c'è più. Mussolini è stato arrestato. Badoglio è stato nominato, dal re Vittorio Emanuele III, capo del governo. Tumulti in tutta Italia e anche nei vari centri della Sardegna. [...] Questo cambiamento per noi piloti non provoca molti effetti. Siamo stati presi in giro da tutto l'ambiente fascista che ci sfrutta, promette, adula, ma all'atto paratrico ci lascia in un abbandono totale.<sup>250</sup>

Il cambio di governo non significò la fine delle ostilità, Badoglio chiari da subito, soprattutto per affievolire i sospetti degli alleati tedeschi, che i combattimenti contro gli anglo-americani dovevano proseguire:

La guerra continua, tutti i giorni: allarmi, ricognizioni, scorte, combattimenti. Il clima di libertà non si sente. [...] Arriva una disposizione dello stato maggiore dell'aeronautica che sopprime i fasci littori dipinti in nero sotto e sopra le ali, così pure quelli vicino alla fascia bianca dei timoni. [...] I piloti della squadriglia sono rimasti quattro gatti, ma si tira sempre avanti con i soliti voli, con gli aeroplani che richiedono una manutenzione più accurata, specialmente i motori, che avrebbero dovuto essere cambiati dopo 50 ore di funzionamento. Abbiamo oltrepassato le 150 ore e non arriva niente. Gli S. 82 da trasporto sono diventati scarsi. Ne sono stati abbattuti troppi in Tunisia e ci sono pochi equipaggi disponibili.<sup>251</sup>

In realtà Badoglio si stava attrezzando per effettuare dei contatti con le autorità alleate e negoziare, all'insaputa dei tedeschi, l'uscita del Regno d'Italia dal conflitto. A metà agosto, il generale Giuseppe Castellano incontrò a Lisbona dei delegati anglo-americani che illustrarono al generale le condizioni per l'Italia di uscita dal conflitto, fra le quali la resa incondizionata. Il generale Castellano rientrò a Roma il 27 agosto per fare rapporto a Badoglio e consegnarli una radio ricetrasmittente con la quale mettersi in contatto diretto con il comando alleato stanziato a Cassibile, in Sicilia.<sup>252</sup>

## 2.8 L'armistizio, 3-8 settembre 1943

A seguito di diversi tentativi per prendere tempo e convincere gli alleati a condizioni di resa più favorevoli per l'Italia, tutti rigettati dagli anglo-americani, Badoglio alla fine decise di accettare le condizioni del cosiddetto "armistizio corto" e il 3 settembre venne convocato a Cassibile il generale Castellano, il quale in veste di plenipotenziario firmò tale armistizio.

In un successivo colloquio quando pone il problema della cobelligeranza italiana a fianco degli alleati riceve un energico diniego. Ed è in quella circostanza che apprende finalmente dell'esistenza del «long armistice» - un testo che non lasciava altra strada all'infuori della resa incondizionata.<sup>253</sup>

La comunicazione dell'armistizio fra le forze armate italiane e le truppe alleate non venne riferito subito. Badoglio aspettò cinque giorni prima di comunicarlo tramite E.I.A.R.<sup>254</sup> alle ore 19:45, quando gli alleati, stancati dai continui tentennamenti del maresciallo d'Italia, lo avevano già fatto autonomamente ai microfoni di radio Algeri un'ora prima. Il messaggio letto da Badoglio fu il seguente:

---

<sup>250</sup> Cit. Paravicini, *Pilota da caccia*, p. 55.

<sup>251</sup> Cit. Ivi, pp. 55-56.

<sup>252</sup> Cfr. Rocca, *I disperati*, p. 260-261.

<sup>253</sup> Cit. Ivi, pp. 261-262.

<sup>254</sup> Ente Italiano per le Audizioni Radiofoniche

*Il Governo italiano, riconosciuta la impossibilità di continuare la impari lotta contro la soverchiante potenza avversaria, nell'intento di risparmiare ulteriori e più gravi sciagure alla Nazione, ha chiesto un armistizio al Generale Eisenhower, comandante in capo delle forze alleate anglo-americane. La richiesta è stata accolta. Conseguentemente, ogni atto di ostilità contro le forze anglo-americane deve cessare da parte delle forze italiane in ogni luogo. Esse però reagiranno ad eventuali attacchi da qualsiasi altra provenienza.*<sup>255</sup>

La lettura dell'armistizio non decretò la fine della guerra in e per l'Italia, da quel momento in avanti la penisola venne divisa in due col centro-nord occupato dai tedeschi coadiuvati dai fascisti, e il sud che ospitava la casa regnante e il governo, entrambi garantiti dagli alleati. Le spaccature non furono solamente geografiche ed istituzionali e si verificarono anche all'interno di tutte le forze armate, Regia Aeronautica inclusa.

---

<sup>255</sup> Il proclama dell'armistizio si può trovare in molteplici volumi e siti internet, personalmente ho utilizzato quello presente nel testo: Lazzati, *Ali nella tragedia*, p. 9.

# Capitolo 3 - Dopo l'armistizio, fra A.C.I. e A.N.R. (1943-1945)

## 3.1 I morti *nell'*armistizio e l'instabilità successiva ad esso

Alle truppe italiane nulla fu comunicato in merito all'armistizio con gli Alleati. Molti soldati italiani morirono proprio nei cinque giorni intercorsi fra la firma e la proclamazione via radio nel tentativo di contrastare l'avanzata anglo-americana che stava giungendo sulla penisola; fra di essi ci fu il comandante del 5° Stormo "tuffatori" Giuseppe Cenni, asso della caccia durante il conflitto spagnolo e pluridecorato per le missioni di bombardamento in picchiata nel conflitto mondiale:

Nella tarda mattinata del 4 settembre, [...] (il) maggiore guidò undici Re.2002, ognuno armato con una bomba da 100 kg, a martellare le teste di ponte inglesi in Calabria, nell'area fra Villa San Giovanni e Reggio. Nella picchiata, i Reggiane con motore stellare infilarono diversi ordigni in almeno quattro grossi mezzi da sbarco [...] che esplosero e affondarono [...]. Gli aerei di Cenni mitragliarono inoltre le truppe e i veicoli già attestati sulla fascia costiera, quando all'improvviso arrivarono dei Supermarine Spitfire. [...] Riempito di proiettili, il Re.2002 del comandante si sfracellò verso le 13.00 in una zona impervia fra Plati e Ardore, dove in seguito i rottami e il corpo di Cenni furono ritrovati grazie alle testimonianze dei pastori calabresi.<sup>256</sup>

Altri piloti scomparvero proprio l'8 settembre a poche ore dalla comunicazione di Badoglio. Come riportato dal sottotenente Pier Paolo Paravicini:

8 settembre...Nel pomeriggio partono il capitano Ascanio Zapponi e il tenete Luciano Ostinelli per una ricognizione armata sulla Tunisia, la solita isola dei Cani-Biserta e ritorno. Sono circa le 14.30 quando ci capita addosso [sic.] una trentina di P-40 che spezzona il campo. Un altro specialista muore. Intanto la ricognizione non rientra. Tutti guardano gli orologi: ormai sono già passate più di due ore e mezzo. [...] Alle 19.45 circa, un operatore al centro radio capta una notizia: il governo ha dichiarato l'armistizio. Il colonnello Fanali raggiunge la postazione radio, si collega con lo stato maggiore della Sardegna e ne ottiene la conferma dal generale Coppi.<sup>257</sup>

La comunicazione dell'armistizio fu un evento inedito per tutti i combattenti delle forze armate, la mancanza di ordini generò situazioni di caos e sbandamento come riportato nella parte finale della biografia del pilota Giuseppe Ruzzin, all'epoca assegnato all'aeroporto di Caselle Torinese:

Alle parole di Badoglio [...]. Mi colse un sentimento di ribellione e di angoscia come cadessi nel vuoto. No, non potevo credere [...] Mi informarono che il colonnello comandante della base aveva radunato tutto il personale e non avendo ricevuto alcun ordine, disse, in sintesi: «Si salvi chi può!». [...] una folla di uomini dall'aria mesta, spaurita, triste, priva di ogni dignità cercava scampo, direi terrorizzata soprattutto dalla presumibile reazione da parte dei tedeschi [...] Mi chiesi se un imprevisto [...] potesse trasformare in modo così radicale uomini abituati alla disciplina,

---

<sup>256</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 409-410; Sul magg. Giuseppe Cenni e sulla sua morte si veda anche: Pagliano, *Aviatori italiani*, pp. 165-188; Rocca, *I disperati*, p. 263; Lazzati, *I soliti quattro gatti*, p. 231; L'Aeronautica Militare ha intitolato al magg. Cenni il 102° Gruppo del 6° Stormo, oltre a conferirgli la medaglia d'oro al valor militare alla memoria.

<sup>257</sup> Cit. Paravicini, *Pilota da caccia*, p. 65; Ostinelli, lanciandosi col paracadute a causa di un guasto al motore, venne tratto in salvo da una nave nei pressi di Capo Carbonara cinque giorni dopo; si veda il rapporto di Fanali sull'avvenimento in: Lazzati, *Ali nella tragedia*, pp. 45-46.

ad una vita all'insegna della frase mussoliniana «Credere, obbedire e combattere», in una massa di sbandati, tanto simile, come videro i miei occhi d'infante, all'esodo di Caporetto.<sup>258</sup>

I tedeschi appena appresero dell'armistizio cominciarono ad attuare il piano *Achse* (Asse) per occupare le aree più importanti del paese (fabbriche, caserme, aeroporti, etc.) e requisire uomini e mezzi soprattutto nel nord Italia,<sup>259</sup> di questa esperienza ne fu testimone diretto Giacomo Metellini il quale si trovava stanziato all'aeroporto di Sarzana (SP):

Non sapendo che cosa fare, ma essendo responsabile degli apparecchi da caccia della Squadriglia, diedi ordine di sistemare una sentinella armata a fianco di ogni aereo per evitare che fosse requisito dai tedeschi. Anche i tedeschi piazzarono una loro sentinella a fianco di ciascun aereo. La notte passò così, in questa situazione surreale. [...] il mattino seguente la situazione non era cambiata, non avevamo ricevuto ordini e i tedeschi avevano iniziato a circondare il campo per impedire che qualcuno vi evadesse. Era ormai chiaro che stavamo per diventare prigionieri di guerra e destinati a qualche campo di concentramento in Germania. Di conseguenza, prima che fosse troppo tardi, decisi di mettere in libertà i pochi piloti rimasti, i sottufficiali e tutti i militari che prestavano servizio al campo, comprese le sentinelle di guardia agli aeroplani, per consentire loro di mettersi in salvo (va detto che prima dell'arrivo dei tedeschi, per precauzione, avevo reso inutilizzabili gli apparecchi). Per quanto mi riguarda feci la stessa cosa, passando attraverso la recinzione del campo, eludendo l'ingresso principale.<sup>260</sup>

## 3.2 La nascita dell'A.C.I. e dell'A.N.R.

### 3.2.1 La nuova situazione politica dell'Italia e le decisioni dei piloti

Il 9 settembre Badoglio e il re abbandonarono la capitale per riorganizzare il governo al sud, a Brindisi, dove la presenza tedesca era nettamente inferiore e presto sarebbero giunti gli angloamericani. Nel mentre, il centro-nord Italia venne occupato dai tedeschi; i quali dopo aver liberato Mussolini dalla prigionia a Campo Imperatore sul massiccio del Gran Sasso, il 12 settembre, lo condussero a Monaco di Baviera. Nella capitale bavarese, il 16 settembre, Mussolini annunciò la sua volontà di ricostituire uno stato fascista nel nord Italia, la Repubblica Sociale Italiana con capitale Salò (BS). In questo nuovo scenario politico, i piloti italiani, come tutti i membri delle forze armate, si trovarono a compiere la difficile scelta: continuare a combattere per l'una o l'altra fazione o rinunciare definitivamente alla guerra facendosi concedere delle licenze illimitate o tentando la fuga verso stati neutrali? Nei giorni immediatamente successivi all'armistizio, alcuni piloti decisero di fuggire con i loro aeroplani all'estero:

Da Venegono, già a pochi minuti di volo dalla frontiera col Canton Ticino, un paio di aeroplani della 234ª Squadriglia da caccia Notturna passarono in Svizzera, atterrando rispettivamente a Magadino e Bellinzona, mentre tre idrovolanti del presidio di Rodi ripararono in Turchia. Più numerosi gli apparecchi fuggiti nella Spagna di Franco, almeno undici, fra cui alcuni grossi SM.82 Marsupiale che dalla base di Fano si diressero parte a Palma di Maiorca, parte a Barcellona. Tre velivoli d'addestramento della Scuola Caccia di Gorizia, un Saiman 202, un Nardi FN.305 e un Avia

---

<sup>258</sup> Cit. Pagani, *Ali d'aquila*, pp. 239-240; Sulla mancanza di comunicazioni e di ordini da parte degli alti comandi della Regia Aeronautica ai vari reparti si veda: Aga Rossi, *Una nazione allo sbando*, pp. 129-135.

<sup>259</sup> Cfr. Aga Rossi, *Una nazione allo sbando*, p. 120; Grassia, *L'8 settembre 1943 e la Regia "fascistissima" Aeronautica*, pp. 8-9.

<sup>260</sup> Cit. Metellini, *Un pilota racconta*, p. 84; Una vicenda simile riguardò anche al capitano Ottorino Triboldi del 59° Gruppo, 41° Stormo Intercettori stanziato nell'aeroporto di Lagnasco (CN). In quell'occasione piloti e specialisti del gruppo barattarono con i tedeschi i loro caccia Reggiane Re.2001 in cambio della libertà. I tedeschi non sapevano che quasi tutti i caccia erano stati manomessi dagli specialisti. Triboldi riuscì a reperire forse l'ultimo velivolo efficiente del Gruppo e con esso riuscì ad ingannare i tedeschi. Quando questi ultimi si accorsero del trucco, Triboldi e i suoi uomini si erano già messi in salvo; Cfr. Govi, *Il caccia re 2001*, pp. 179-181.

FL.3, volarono invece verso sudest, nel cuore della Jugoslavia, prendendo terra in aeree controllate dai partigiani di Tito, a Ribnica e Vogersko.<sup>261</sup>

Anche Paravicini venne tentato dall'idea di fuggire in Spagna, ma il suo ruolo di ufficiale di squadriglia lo fece desistere dall'impulso di abbandonare i suoi compagni, specialmente quelli (come lui) provenienti dall'Italia del nord:

Nessuno sa che pesci pigliare. Prendere un 205 e andarsene a Palma di Maiorca. Traccio la rotta, sono 550 km. In un'ora e dieci arriverei. La sistemazione sarebbe in un albergo requisito e come internato riceverei 5 pesetas al giorno. Ne discuto con Fagiolo per via della responsabilità che abbiamo verso la squadriglia: non sarebbe un buon esempio. Ci sono 130 uomini che in questo momento sono psicologicamente provati. A parte i sardi, quasi tutti gli altri provengono dall'Italia settentrionale e sono molto preoccupati, tornare a casa è loro impossibile, qualcuno è disperato specialmente tra gli ammogliati. [...] Palma di Maiorca sarebbe l'ideale, purtroppo non posso lasciare la squadriglia, la seguirò sempre. Sono un ufficiale e ho il dovere di tenere alto il morale dei miei uomini, partecipando alle sue sorti. La mia coscienza è tranquilla. Ho sempre fatto il mio dovere di pilota e di militare.<sup>262</sup>

In seguito, con il 155° gruppo,<sup>263</sup> entrò a fare parte dell'Aeronautica Cobelligerante Italiana continuando a combattere contro i tedeschi nei Balcani.

Rimasto nel nord Italia, senza ordini e con la squadriglia ormai disciolta, Giacomo Metellini, per circa un anno riuscì farsi concedere delle licenze per non essere richiamato in servizio nella Repubblica di Salò come ufficiale pilota:

Per quanto mi riguardava, a prescindere dal fatto che mi trovassi al nord al momento dell'armistizio, avevo già deciso cosa fare: non era mia intenzione continuare a combattere una guerra già persa insieme ai tedeschi, per i quali non nutrivo simpatia; ma, allo stesso tempo, non me la sentivo di andare a combattere a fianco di coloro che, per molti anni, erano stati miei nemici. Come uomo d'onore, mi sembrava di commettere un tradimento nei confronti dei piloti tedeschi, assieme ai quali avevo condiviso tante battaglie. Ecco spiegate le mie ripetute richieste di licenza, la mia avversione all'arruolamento nella Repubblica Sociale Italiana (di cui non dividevo i valori) e la mia decisione di non cercare di raggiungere le linee alleate, nella speranza che la guerra finisse presto.<sup>264</sup>

Quando si accorse che, a seguito del suo rifiuto di prestare giuramento, i tedeschi e le autorità di Salò lo stavano cercando decise di riparare all'estero:

Decisi allora, come da piano iniziale, di andare in Svizzera e di farmi internare. A tal fine entrai in contatto con alcuni contrabbandieri che conoscevano i sentieri che portavano direttamente in territorio neutrale. Li pagai. Dovevo essere pronto alla fuga in qualsiasi momento: sarebbero passati loro a prendermi alla prima occasione [...]. iniziai una lunga camminata, assieme alle mie guide, che mi condusse, [...] oltre il confine svizzero: era il 12 ottobre 1944.<sup>265</sup>

Nell'autunno del 1943 alcuni piloti rientrarono nei ranghi e continuarono a combattere, chi per il "Regno del Sud" con le coccarde tricolori sulle ali, chi per la "Repubblica di Salò" con i doppi fasci. «La decisione di schierarsi da una parte o dall'altra fu raramente una scelta dettata da considerazioni politiche; piuttosto molto dipendeva da dove l'unità – o la famiglia – del pilota si trovasse l'8 settembre».<sup>266</sup>

---

<sup>261</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 430-431.

<sup>262</sup> Cit. Paravicini, *Pilota da caccia*, p. 69-70.

<sup>263</sup> Successivamente passò al 20° gruppo del medesimo stormo.

<sup>264</sup> Cit. Metellini, *Un pilota racconta*, p. 87.

<sup>265</sup> Cit. *Ibidem*.

<sup>266</sup> Cit. Boyne, *Scontro di ali*, p. 150.



### 3.2.2 Col re e con gli Alleati al sud, l’Aeronautica Cobelligerante Italiana

In concomitanza con la fuga del re e del governo da Roma il 9 settembre, il capo di Stato maggiore della Regia aeronautica gen. Renato Sandalli<sup>267</sup> cercò di comunicare ai reparti di confluire verso gli aeroporti del sud Italia per evitare sbandamento o la cattura da parte dei tedeschi. Per far arrivare questo messaggio, il maggiore Carlo Maurizio Ruspoli<sup>268</sup> ai comandi del suo Macchi 205<sup>269</sup> si mise ad effettuare una serie di “voli staffetta” verso i vari aeroporti dell’Italia centrale, ricordando ai piloti e al personale di terra di mantenere il giuramento fatto al re e di dirigersi a sud.<sup>270</sup> Il messaggio ebbe una diffusione limitata in quanto la confusione stava già montando fra i vari reparti e i piloti decisero di agire di loro libera iniziativa.<sup>271</sup> Fortunatamente alcuni reparti di volo si trovavano già nel sud, fra i quali il 4° Stormo Caccia “Francesco Baracca” agli ordini del colonnello Armando François, lo Stormo si trovava sull’aeroporto di Gioia del Colle vicino Bari quando alla sera del 9 settembre ricevette da parte del comandante di squadra aerea gen. Ferruccio Ranza<sup>272</sup> l’ordine di trasferirsi negli aeroporti di Galatina e Brindisi, ritenuti più sicuri data la scarsa presenza di truppe tedesche. I piloti di François in pochi minuti raggiunsero le piste designate, mentre le autocolonne che trasportavano gli specialisti e i materiali del reparto arrivarono tra il 14 e il 15 settembre.<sup>273</sup> Nei giorni e nelle settimane successive altri reparti e stormi cominciarono a confluire dall’Italia centro-meridionale e dalle isole verso le basi pugliesi, come il 5° Stormo “tuffatori”; o il 51° Stormo, del quale faceva parte il 155° Gruppo (vedi punto sopra) che nei piani iniziali doveva essere sciolto ma grazie all’insistenza del comandante Fanali si decise di mantenerlo operativo.<sup>274</sup> Le prime azioni di guerra contro i tedeschi iniziarono nei cieli di Cefalonia e di Corfù tra il 18 e il 24 settembre dove i piloti del 5° Stormo, del 4° e del 21° Gruppo attaccarono le truppe tedesche che stavano circondando la divisione di fanteria *Acqui* stanziata sulle due isole greche ai comandi del generale Antonio Gandin, il quale si era rifiutato di consegnare le armi ai tedeschi ed aveva ricevuto ordine da Brindisi (nuova sede del Governo e del re) di resistere. In questa battaglia i piloti della Regia aeronautica subirono la loro prima perdita causata dai tedeschi, il 19 settembre morì il tenente del 5° Stormo Felice Fox abbattuto dalla contraerea mentre stava attaccando sulla baia di Corfù il naviglio tedesco intento sbarcare le truppe sull’isola.<sup>275</sup> Due giorni dopo, in Albania, durante una missione di “posta aerea” per consegnare ordini alla divisione di fanteria *Venezia*, venne costretto all’atterraggio di emergenza a Coritza, in territorio nemico, un sottotenente del 4° Stormo, il quale sperimentò la reazione tedesca a seguito della precoce ripresa delle ostilità italiane contro di loro:

Carlo Negri fu infatti catturato quasi subito e fucilato in quanto considerato “traditore badogliano”. Essendo in vigore l’armistizio fra il Regno d’Italia e gli anglo-americani, ma senza una formale dichiarazione di guerra alla Germania, i tedeschi lo considerano un “irregolare”, non protetto dalle leggi di guerra a tutela dei prigionieri.<sup>276</sup>

---

<sup>267</sup> Subentrato al gen. Fougier come capo della forza armata dopo la deposizione di Mussolini.

<sup>268</sup> Sulla figura di Carlo Maurizio Ruspoli si veda: Massimello - Apostolo, *Gli assi italiani della Seconda guerra mondiale*, pp. 110-113.

<sup>269</sup> La versione aggiornata del Macchi 202 “Folgore” con un motore più potente, il Daimler-Benz DB 605.

<sup>270</sup> Testimone di uno di questi voli di Ruspoli fu il pilota Giuseppe Scarinci a Perugia, si veda la sua intervista nel documentario: ISTITUTO LUCE, *Piloti, Uomini e Aerei, nella Seconda Guerra Mondiale*, min: 40:32.

<sup>271</sup> Cfr. Molteni, *L’aviazione italiana 1940-1945*, pp. 429-430.

<sup>272</sup> Cfr. punto 1.6.3.

<sup>273</sup> Cfr. Molteni, *L’aviazione italiana 1940-1945*, pp. 431-432; Lazzati, *Ali nella tragedia*, pp. 16-21.

<sup>274</sup> Cfr. Lazzati, *Ali nella tragedia*, pp. 42-44.

<sup>275</sup> Cfr. Ivi, pp. 24-26.

<sup>276</sup> Cit. Molteni, *L’aviazione italiana 1940-1945*, p. 438.

Il 24 settembre avvenne il primo scontro fra caccia italiani e tedeschi nel mar Ionio fra le isole di Corfù e Cefalonia, in tale occasione l'asso Emanuele Annoni soprannominato "Il Vescovo" ottenne la prima vittoria della caccia "cobelligerante" italiana.

Nel serrato scontro, il "Vescovo" riuscì con abili virate a incollarsi alla coda di uno dei Me.109G, il cui pilota, tenete Heinz Keller, cercava in ogni modo di scrollarselo di dosso. [...] In buona posizione, Annoni aprì il fuoco e i colpi da 20 mm fracassarono le lamiere dell'apparecchio germanico. [...] Keller si salvò.<sup>277</sup>

Lo stesso giorno terminò la resistenza della divisione *Acqui* a Cefalonia, quello che avvenne in seguito prese il nome di "Eccidio di Cefalonia".<sup>278</sup> Le azioni della Regia aeronautica post-armistiziali avevano generato un movente affinché la forza armata non fosse totalmente disciolta come precedentemente pianificato dai vertici militari Alleati, infatti il giorno della firma dell'*armistizio lungo*, il 29 settembre 1943, si stabilì che:

Le forze italiane avrebbero combattuto contro i tedeschi, ma integrate nel meccanismo interalleato e senza reale iniziativa propria, se non nel più basso livello tattico. Di fatto, era come se la Regia Aeronautica diventasse, per così dire, parte della RAF o dell'USAAF. Il testo definitivo dell'armistizio fra il Regno d'Italia e le potenze alleate, che non abbandonò la primitiva formula di "resa senza condizioni", contemplava la condivisione assoluta di qualsiasi informazione militare fra Italiani [sic.] e anglo-americani, oltre al fatto che ogni attività dell'aviazione italiana doveva essere condivisa con i nuovi alleati, come spiegava specificamente l'articolo 8: «Gli aeroplani italiani di qualsiasi genere non decolleranno dalla terra, dal mare, dalle navi, senza previ ordini del comandante supremo delle forze alleate».<sup>279</sup>

Il 13 ottobre 1943 il re dichiarò guerra alla Germania nazista, due giorni dopo si strutturò ufficialmente l'*Aeronautica Cobelligerante Italiana*.<sup>280</sup> Segno evidente del cambiamento fu rappresentato dalle insegne sui velivoli, gli aerei italiani abbandonarono i tre fasci littori neri iscritti in un cerchio bianco per tornare a portare le coccarde tricolori della Prima guerra mondiale.<sup>281</sup>

### 3.2.3 Con Mussolini e con i tedeschi al nord, l'Aeronautica Nazionale Repubblicana

Nei primi giorni dopo l'armistizio; alcuni piloti, che non avevano risposto alla chiamata del generale Sandalli e che non si erano ritirati dal servizio, in assenza di prospettive chiare su cosa fare e su come sarebbero proseguiti gli eventi bellici decisero di continuare a combattere entrando fra le fila tedesche.

Decine di piloti italiani, come il tenente Giuseppe Rosati a Roma o i sergenti maggiori Nazzari e Sancristofaro nella lontana base di Rodi, [...] avevano ricominciato subito a volare per la Luftwaffe, dopo che i loro velivoli erano stati incorporati nell'aviazione tedesca e ridipinti con la croce nera sulle ali e la svastica sulla coda.<sup>282</sup>

Al contempo, alcuni ufficiali, fra i quali il famoso colonnello Ernesto Botto ("Gamba di Ferro"),<sup>283</sup> cominciarono a studiare un modo per strutturare una sorta di "legione straniera (italiana) aerea" nella Luftwaffe. Si trattava di una scelta dettata non tanto da simpatie politiche, Botto stesso aveva forti dubbi se

<sup>277</sup> Cit. Ivi, p. 439; sullo stesso evento si veda anche: Lazzati, *Ali nella tragedia*, p. 30.

<sup>278</sup> Per un approfondimento sul tema si veda: Aga Rossi, *Cefalonia*.

<sup>279</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 442.

<sup>280</sup> Appendice, Il dopo 8 settembre 1943, Figura 23.

<sup>281</sup> Appendice, Il dopo 8 settembre 1943, Figura 25.

<sup>282</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 453.

<sup>283</sup> Cfr. punto 1.10.2

collaborare ancora con i tedeschi, ma dalla necessità di evitare a molti piloti, soprattutto ufficiali, di rimanere (nel caso fossero già stati catturati) o diventare prigionieri dei tedeschi col rischio di essere spediti nei lager, oltre all'intento di difendere l'Italia del nord dai bombardieri Alleati.<sup>284</sup> La liberazione di Mussolini il 12 settembre e il messaggio, quattro giorni dopo, da Radio Monaco della volontà dell'ex capo del governo di ricostituire un governo fascista e collaborazionista nell'Italia del nord, simile a quello presente in Francia con Vichy o in Norvegia con Quisling, per Botto e colleghi semplificò notevolmente i piani. La presenza di un governo italiano (almeno nominalmente) avrebbe consentito la costituzione di un'aeronautica indipendente evitando che i piloti italiani, in modo particolare i "cacciatori", si disperdessero fra le fila della Luftwaffe, con il rischio di essere impiegati in fronti lontani dall'Italia. Fra il 12 e il 14 ottobre, il tenente colonnello Botto, precedentemente designato sottosegretario all'Aeronautica, predispose un bando per i piloti "secessionisti"<sup>285</sup> disponendone l'arruolamento nella nascente "Aeronautica di Salò".<sup>286</sup> A motivare l'arruolamento nella forza armata si evidenziarono due elementi: il concetto dell'*onorabilità dell'Italia* nel mantenere la parola data all'alleato tedesco e la *necessità di continuare a difendere il territorio dai bombardamenti anglo-americani*; per i piloti provenienti dall'Italia centro-settentrionale fu soprattutto il secondo elemento che li convinse a tornare a combattere con i pochi aeroplani ancora in loro possesso.<sup>287</sup>

La nascita dell'ANR viene annunciata il 27 ottobre del 1943 dal sottosegretario all'Aeronautica, tenente colonnello Ernesto Botto. Nelle intenzioni di "Gamba di Ferro" [...] l'aeronautica della RSI deve strutturarsi in 2 Gruppi caccia (ne sarà costituito anche un terzo nel tardo 1944, mai entrato in azione); 2 gruppi trasporto, che opereranno in supporto ai tedeschi sul fronte orientale; 1 Gruppo Aerosiluranti, quest'ultimo protagonista di attacchi alla testa di ponte americana a Nettunia.<sup>288</sup>

### 3.3 A.C.I. nei Balcani ed A.N.R. in Italia settentrionale, 1944

#### 3.3.1 Aerei al limite, il supporto ai partigiani jugoslavi e il riequipaggiamento su velivoli alleati

Agli inizi del 1944, mentre gli Alleati combattevano lungo la linea Gustav,<sup>289</sup> i reparti dell'Aeronautica Cobelligerante Italiana, sotto disposizione alleata, ricominciarono ad operare nella penisola balcanica con missioni di supporto delle operazioni dei partigiani jugoslavi. In quel periodo tutto il personale dell'Aeronautica Cobelligerante, piloti e specialisti a terra, stava riscontrando molteplici difficoltà non solo per le avverse condizioni meteorologiche dalla stagione invernale che spesso costringevano gli equipaggi a terra,<sup>290</sup> ma anche a causa della mancanza di rifornimenti di ogni genere, dal vestiario alle componenti di ricambio per i velivoli, le cui fabbriche si trovavano in prevalenza nell'Italia settentrionale, proprio questa

<sup>284</sup> Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 453.

<sup>285</sup> In confronto ai piloti che avevano seguito il re al sud e che nominalmente facevano ancora parte della Regia Aeronautica.

<sup>286</sup> Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 457; Il proclama del colonnello Botto è riportato in: Lazzati, *Ali nella tragedia*, pp. 147-148.

<sup>287</sup> Si rimanda alla testimonianza dell'asso emiliano serg. magg. Luigi Gorrini in: Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 601: «Noi non avevamo nessun partito, noi difendevamo le città italiane dai bombardamenti dei liberatori [sic.], le nostre case e il nostro onore. La guerra sapevamo tutti che era persa con El Alamein»; Per un'analisi sull'adesione al fascismo da parte del personale della Regia Aeronautica e il processo di epurazione dopo la guerra si veda: Grassia, *L'8 settembre 1943 e la Regia "fascistissima" Aeronautica*, pp. 12-18.

<sup>288</sup> Cit. Petrelli, *A difendere i cieli d'Italia*, p. 30; Appendice, Il dopo 8 settembre 1943, Figura 24.

<sup>289</sup> Linea di fortificazioni difensive organizzata dai tedeschi che si estendeva dalla costa tirrenica alla costa adriatica, nello specifico dalla foce del fiume Garigliano alla foce del fiume Sangro; Cfr. «[https://www.treccani.it/enciclopedia/linea-difensiva\\_%28Enciclopedia-Italiana%29/](https://www.treccani.it/enciclopedia/linea-difensiva_%28Enciclopedia-Italiana%29/)».

<sup>290</sup> Paravicini, *Pilota da caccia*, p. 98: «L'inverno è di un umido impressionante e piove quasi tutti i giorni. Il campo si è trasformato in un pantano.»

mancanza stava determinando il progressivo logoramento dei macchinari, oramai al limite delle capacità operative.

Ai reparti non restava altro che “arrangiarsi”. Proprio l’arte di improvvisare soluzioni per sopperire alle mancanze di rifornimenti consentì a molti piloti di continuare ad operare su dei mezzi rimessi in efficienza tramite “cannibalizzazione” di altri velivoli ormai inutilizzabili.

Nelle basi di Lecce-Galatina, Manduria e Brindisi, i meccanici riuscirono a trasformare alcuni MC.202 tossicchianti in assai più prestanti MC.205, data l’estrema affinità e intercambiabilità di componenti fra i due velivoli, sostituendo ove possibile i motori DB.601 coi DB.605 e integrando altri dettagli vitali, come l’elica o l’impianto di alimentazione o il carrello. Fonte dei pezzi, altri MC.205 troppo danneggiati per volare, relitti, quindi abilmente riciclati. [...] I meccanici dell’Aeronautica cobelligerante racimolavano per ogni dove ferro e alluminio da rottami, vecchio scatolame e cianfrusaglie assortite ottenute dai contadini meridionali. Raddrizzavano a martellate eliche accartocciate e pannelli ammaccati. E giunsero a costruirsi dei rudimentali forni in cui fondere i metalli, ricavandoli da grossi bidoni d’acciaio rivestiti internamente con uno strato di creta refrattaria.<sup>291</sup>

Per fornire supporto ai partigiani jugoslavi si svolsero sia missioni di attacco ad infrastrutture (aeroporti, stazioni ferroviarie, ponti e strade) e mezzi (navi da sbarco, treni, autocolonne) tedeschi; sia trasporto di rifornimenti alle bande presenti sulla penisola, anche a due ex-divisioni del Regio Esercito, la *Venezia* e la *Taurinense* riunite in un’unica divisione “partigiana” denominata *Garibaldi* ed inserita nel 2° Corpus jugoslavo.<sup>292</sup> La presenza di soldati italiani non fu gradita ai partigiani jugoslavi come testimoniato da Paravicini:

Altre azioni, scorta a dei Cant Z. che vanno a rifornire la nostra divisione «Garibaldi», passata sotto il controllo degli slavi. Più della metà dei rifornimenti se li prendono loro, lasciando congelare i nostri soldati su quelle maledette montagne della Croazia. Veniamo a sapere che, durante le azioni, mandano avanti i nostri, dietro i mitra spianati, verso i campi minati.<sup>293</sup>

Fra la fine dell’inverno e l’inizio della primavera, dopo mesi di osservazione da parte dei comandi alleati e dopo una precisa richiesta da parte del nuovo comandante dell’A.C.I., gen. Piacentini,<sup>294</sup> i piloti italiani poterono cominciare ad equipaggiarsi con aeroplani alleati così da dismettere i loro velivoli più logorati. I primi ad effettuare il cambio furono quelli del 4° stormo che ricevettero il cacciabombardiere americano Bell P-39 “Airacobra”.<sup>295</sup> Per i “cacciatori” del “Francesco Baracca”, spediti in addestramento a Campo Vesuvio (NA), non fu facile abituarsi al nuovo aereo:

Non siamo più uno stormo da caccia, bensì dei cacciabombardieri, dei distruttori come dicono gli americani. Certo, il P. 39, con il suo poderoso armamento (due armi da 12,7 [mm] in fusoliera, due da 12,7 in gondole alari, un cannoncino da 37, che spara attraverso il mozzo dell’elica), è adatto a condurre attacchi al suolo. Senonché eravamo abituati al 202 ed al 205: il che non ci fa avere in estrema simpatia il nuovo aeroplano assegnatoci. [...] gli aerei, alti sulla gamba del carrello anteriore, lunga e sottile (per noi, il carrello triciclo anteriore è una novità), con la loro forma inusitata, erano uno schifo! Per non parlare dell’abitacolo. Con quella porta di accesso laterale, identica a quella delle automobili, e l’affare del motore posteriore... Insomma, è una macchina dalle caratteristiche tecniche ed esteriori decisamente rivoluzionarie. Sarà, senz’altro, un bell’assaltatore; i russi che li hanno ricevuti in gran quantità, sembra

<sup>291</sup> Cit. Molteni, *L’aviazione italiana 1940-1945*, p. 476.

<sup>292</sup> Cfr. Ivi, p. 449-450.

<sup>293</sup> Cit. Paravicini, *Pilota da caccia*, p. 99.

<sup>294</sup> Cfr. Molteni, *L’aviazione italiana 1940-1945*, p. 486-487.

<sup>295</sup> Appendice, Foto di alcuni aerei citati nella tesi, Figura 19.

li usino con successo, ma per noi abituati all'apparecchio da caccia *puro*, almeno per ora il *P. 39* rimane un aereo che non «sentiamo». Poi, dovrà farsi perdonare i nostri tre morti ed i vari feriti, causati quasi sempre da «piantata» di motore, che abbiamo avuto nel periodo di addestramento.<sup>296</sup>

Il 24 maggio 1944, in un discorso alla Camera dei Comuni, il primo ministro inglese Winston Churchill si complimentò con gli aviatori cobelligeranti italiani promettendo che avrebbe provveduto affinché potessero ottenere efficienti velivoli di fabbricazione alleata.<sup>297</sup> Gli inglesi fornirono alcuni Spitfire che furono assegnati al 20° gruppo del 51° stormo, come testimoniato da Paravicini:

Finalmente arrivano gli Spitfire. Gran gioia al 20° gruppo. Sono stati assegnati a noi. [...] Siamo tutti felici. Ne arrivano 24. Naturalmente Fanali si prende il più bello, quello con la punta delle ali tagliate, ed è anche il più veloce. 17 settembre. Oggi ho fatto il primo passaggio. È un aeroplano facilissimo. Un giocattolo in confronto al MC.205. È di una grande manovrabilità, docile. Purtroppo non cammina molto dato che è il tipo V, ed è già in linea da un paio di anni. Possiede una radio meravigliosa con cinque canali in VHF (Very High Frequency), di una limpidezza e modulazione sorprendente. L'arrivo e la consegna degli Spitfire inglesi determina un profondo cambiamento in tutta la nostra situazione militare. [...] I nostri Macchi 202 vengono consegnati all'8° gruppo autonomo. Il 51° Stormo (mio) viene ristrutturato con un gruppo di 24 Spitfire. Ai due gruppi rimanenti del 51° vengono assegnati i Macchi 205.<sup>298</sup>

Anche i piloti dell'ormai ex gruppo aerosiluranti di cui facevano parte alcuni veterani del "Gruppo Buscaglia" (132°), come il maggiore Massimiliano Erasi<sup>299</sup> o Giulio Cesare Graziani,<sup>300</sup> ricevettero in consegna i bombardieri americani "Martin Baltimore",<sup>301</sup> e oltre ai velivoli, gli americani riportarono al gruppo anche l'ex comandante ed asso degli aerosiluranti: Carlo Emanuele Buscaglia. Il quale, dato per morto nell'attacco alla baia di Bougie,<sup>302</sup> in realtà fu tratto in salvo da una nave americana e trattenuto in un campo di prigionia negli Stati Uniti. A seguito dell'armistizio decise di tornare a combattere per il re e per gli alleati al sud, ma il pilota novarese morì durante la fase di addestramento, come riportato da Giorgio Evangelisti nel volume di Aichner:

Il 23 agosto 1944 a Campo Vesuvio, mentre tutti erano a mensa, salì su un Baltimore e dette manetta; agli occhi di quanti accorsero fuori dalla mensa in quell'assolato pomeriggio [sic.], apparve il Baltimore che in piena velocità imbardava a sinistra, veniva strappato da terra per correggere tutto con il decollo, si impennava e ripiombava al suolo incendiandosi. Buscaglia, sbalzato fuori dall'aereo, aveva riportato ferite gravissime, [...] fu fatto l'impossibile per strapparlo alla morte ma inutilmente. Il 24 agosto 1944 il grande asso chiudeva gli occhi per sempre.<sup>303</sup>

---

<sup>296</sup> Cit. Lazzati, *I soliti quattro gatti*, p. 248-249.

<sup>297</sup> Il discorso di Churchill si può consultare online sul sito della Camera dei Comuni: «[https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1944/may/24/foreign-affairs#S5CV0400P0\\_19440524\\_HOC\\_300](https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1944/may/24/foreign-affairs#S5CV0400P0_19440524_HOC_300)».

<sup>298</sup> Cit. Paravicini, *Pilota da caccia*, p. 122.

<sup>299</sup> Sul magg. altoatesino Massimiliano Erasi si veda: Pagliano, *Aviatori italiani*, pp. 230-237.

<sup>300</sup> Nipote dell'allora capo delle forze armate della Repubblica Sociale Italiana.

<sup>301</sup> Da lì furono inseriti in quello che prese il nome di "Stormo Baltimore" o "Stormo Baltimora"; Appendice, Foto di alcuni aerei citati nella tesi, Figura 20.

<sup>302</sup> Cfr. punto 2.6.5.

<sup>303</sup> Cit. Aichner, *Il gruppo Buscaglia*, pp. 167-168; Sulla stessa vicenda si veda anche: Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 555-557; Rocca, *I disperati*, pp. 271-272; Lazzati, *I soliti quattro gatti*, pp. 254-255 (lì indicato con la data sbagliata di "7 agosto").

### 3.3.2 Poche squadriglie da caccia, gli attacchi dei siluranti e l'Operazione Phönix

Nell'aeronautica di Salò, i primi piloti a diventare operativi furono quelli del I Gruppo Caccia "Asso di Bastoni" stanziato momentaneamente a Torino e suddiviso in tre squadriglie.<sup>304</sup> In particolare, alla I Squadriglia venne affidata la prima missione di guerra:

L'occasione del battesimo del fuoco per l'Aeronautica Nazionale Repubblicana arrivò il 3 gennaio 1944, quando la rete radar tedesca rilevò una massiccia formazione di Fortezze Volanti B-17 del 99° Bomber Group dell'US Army Air Force. I quadrimotori erano scortati da caccia P-38 Lightning e dovevano colpire la fabbrica di cuscinetti a sfera RIV di Villar Perosa. Dopo una rapida telefonata al campo di Lagnasco, Visconti partì col suo Veltro alla testa di altri otto MC. 205 in forte cabrata. [...] La squadriglia italiana si portò fino a 9500 m, un bel po' più in alto dei bombardieri nemici, che invece stavano sugli ottomila. A questo punto Visconti ordinò per radio ai compagni: «Farsi avvistare dai caccia di scorta. Quando i Lightning saliranno in cabrata, buttarsi in picchiata sui bombardieri esterni della formazione. Non perdetevi il contatto col capopattuglia».<sup>305</sup>

In seguito, il I Gruppo Caccia venne rischierato in Friuli per assecondare la volontà tedesca di porre un ostacolo alla rotta dei bombardieri americani che, decollando da Foggia e risalendo l'Adriatico, sarebbero dovuti passare nell'aerea compresa fra il Veneto e il Friuli prima di superare le Alpi e puntare ai centri industriali o alle città della Germania meridionale.

Sempre in Friuli, a Gorizia, il capitano Carlo Faggioni ricostituì, con gli S.79, un gruppo di aerosiluranti intitolando al suo ex comandante (creduto) defunto: "Buscaglia". Il "Gruppo Buscaglia" dell'A.N.R. entrò in azione per la prima volta nella notte del 10 marzo 1944 quando sei trimotori decollarono dal campo avanzato (o campo trampolino) di Perugia con l'obiettivo di colpire il naviglio alleato tra Anzio e Nettunia che stava rifornendo la testa di ponte alleata nel Lazio. La missione portò all'affondamento di un piroscafo da settemila tonnellate, ma la successiva reazione della caccia notturna alleata causò la perdita di uno degli aerosiluranti e di tutti e cinque gli uomini dell'equipaggio.<sup>306</sup> Quattro giorni dopo venne ripetuta la stessa incursione sulle medesime navi alleate, i risultati furono pressoché identici. Tuttavia, pochi giorni dopo, il gruppo di aerosiluranti venne costretto ad abbandonare Gorizia a seguito di un attacco alleato sul loro aeroporto in risposta ai siluramenti avvenuti nei pressi del litorale laziale.

Il gruppo si trasferì a Lonate Pozzolo (VA) dove riprese ad effettuare siluramenti contro il naviglio alleato presente nel mar Tirreno. Proprio nel mar Tirreno, il 10 aprile 1944, in un'azione di fronte alla costa di San Felice Circeo, l'aereo del capitano Faggioni venne colpito dalla contraerea navale che ne causò lo schianto sulla superficie dell'acqua e la conseguente morte di tutto l'equipaggio. In quell'attacco andarono persi tre velivoli in una formazione di quattro. L'unico che riuscì a tornare alla base di Lonate Pozzolo fu l'equipaggio del capitano Irnerio Bertuzzi al quale «*toccherà l'ingrato compito di redigere il rapporto dell'azione [sic.]*»<sup>307</sup> Il gruppo di aerosiluranti sopravvisse al suo comandante e in onore di Faggioni si decise di rinominare il gruppo in "Buscaglia-Faggioni".<sup>308</sup> Il capitano Bertuzzi continuò a volare per il

<sup>304</sup> Petrelli, *A difendere i cieli d'Italia*, p. 83: «La I Squadriglia "Larsimont" (stemma asso di bastoni) comandata dal capitano (poi maggiore) Adriano Visconti; la II Squadriglia "Bobba" (vespa quale stemma) del capitano Marco Marinone, la III Squadra "Ocarso" del capitano Pietro Calisti (l'arciere quale stemma del reparto).»

<sup>305</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 460-461; Sul magg. Adriano Visconti si veda anche: Pagliano, *Aviatori italiani*, pp. 283-297; Massimello - Apostolo, *Gli assi italiani della Seconda guerra mondiale*, pp. 127-129.

<sup>306</sup> Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 496.

<sup>307</sup> Testimonianza dell'aviere scelto Gian Battista Giroldi, armiere del Gruppo "Buscaglia-Faggioni" dell'A.N.R. riportato in: Petrelli, *A difendere i cieli d'Italia*, p. 118.

<sup>308</sup> Si pensò pure di rimuovere il nome di Buscaglia quando si scoprì della sua decisione di combattere con gli alleati.

medesimo gruppo riuscendo a compiere nella notte fra il 4 e 5 giugno 1944 una rischiosa missione di siluramento alle navi presenti nella rada di Gibilterra.<sup>309</sup>

Sopravvissuto alla guerra, Irnerio continuò a volare come pilota civile di DC6 per l'Alitalia. Nel 1958 venne scelto dal presidente dell'ENI Enrico Mattei quale comandante della flotta aziendale. Si racconta che Mattei, ex capo partigiano, si fidasse ciecamente del militare dell'ANR. Morirono insieme il 27 ottobre 1962, quando l'aereo pilotato da Bertuzzi e con a bordo l'industriale e il giornalista americano William McHale, precipitò a Bascapé (PV).<sup>310</sup>

Per tutta la primavera-estate del 1944, i piloti dell'A.N.R., con pochi velivoli a loro disposizione, continuarono ad ingaggiare le formazioni di bombardieri e caccia alleati che sorvolavano i cieli dell'Italia settentrionale. Nonostante l'impegno militare che stavano dimostrando i piloti dell'A.N.R. anche con la morte di comandanti esperti,<sup>311</sup> i tedeschi continuarono a tollerare a fatica l'indipendenza dell'arma aerea di Salò, soprattutto a causa del progressivo richiamo dei loro piloti e aerei in Germania nel tentativo di difenderla dai bombardieri alleati provenienti da molteplici fronti: Nord (Inghilterra), Sud (Italia Meridionale) ed Est (avanzata sovietica). La necessità di mantenere un saldo controllo sulla Repubblica Sociale Italiana, in particolar modo sulle sue forze armate, e la possibilità di distogliere i piloti italiani dalla difesa del loro paese per integrarli in squadriglie tedesche con compiti più ampi di difesa dello spazio aereo del Reich indussero alcuni generali della 2<sup>a</sup> Luftflotte, in particolare il feldmaresciallo Wolfram Von Richthofen,<sup>312</sup> a tentare l'azzardo. Il 25 agosto 1944 scattò l'*Operazione Phönix*, il tentativo di assorbire integralmente l'A.N.R. riconvertendola in un'effettiva "legione straniera" agli ordini diretti della Luftwaffe. Le maggiori basi aeree italiane furono circondate da soldati tedeschi e ai piloti italiani fu chiesto di scegliere se continuare a volare con i loro aerei entrando nelle forze armate tedesche oppure rimanere nell'aeronautica italiana però facendo parte solo della difesa contraerea terrestre.<sup>313</sup> La maggioranza dei piloti dell'A.N.R., avallati dai loro comandanti, decisero di non cedere al ricatto tedesco preparandosi allo scontro a fuoco se fosse stato necessario. Fra i più determinati a resistere ci fu l'allora comandante del II Gruppo Caccia "Gigi Tre Osei", il tenente colonnello ascolano Aldo Alessandrini,<sup>314</sup> come testimoniato dal sergente cervese Gualberto Benzi,<sup>315</sup> pilota nella I squadriglia del "Gigi Tre Osei":

Una mattina arrivò un Colonnello tedesco con due subalterni, chiese al nostro Colonnello, Alessandrini, comandante del gruppo, di fare l'adunata perché ci doveva parlare. Il tedesco disse «Ormai la RSI non esiste più, l'Esercito e la Marina hanno accettato la nostra proposta, cioè quella di vestire la divisa tedesca e combattere sotto la bandiera della Germania». «Chi accetta faccia un passo avanti», disse il Colonnello, ma rimanemmo tutti fermi. Quando il tedesco affermò che il Paese era circondato da una loro divisione, Alessandrini rispose che se non se ne fosse andato via subito lo avrebbe mandato fuori a calci nel sedere. Così fecero *dietrofront* [sic.] e se ne andarono. Ci dividemmo le

---

<sup>309</sup> Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 524-525.

<sup>310</sup> Cit. Petrelli, *A difendere i cieli d'Italia*, p. 118.

<sup>311</sup> Un esempio fu la morte del comandante, il capitano veneto Giovanni Bonet, della squadriglia autonoma "Montefusco" alla prima missione di protezione di Torino riportata in: Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 499-501: «Il comandante Bonet guidò cinque dei suoi uomini in battaglia il 29 marzo 1944, per intercettare uno degli scaglioni dei quattrocento fra B-17 e B-24 americani che stavano arrivando in massa sul Nord Italia. [...] Erano ben centocinquanta gli aerei USA diretti verso Torino e provenienti dal mar Ligure. I sei G. 55, [...] attaccarono [...] a seimila metri sopra il confine tra Piemonte e Liguria e abbattendo tre B-17. [...] L'impresa fu pagata a caro prezzo, perché subito arrivarono i P-47 di scorta. I caccia dell'USAAF braccarono i G.55 e si avventarono in tre contro uno su Bonet, colpendolo in pieno. [...] La Squadriglia Autonoma *Montefusco* aveva perso il suo comandante fin dalla prima azione.»

<sup>312</sup> Cugino del "Barone Rosso".

<sup>313</sup> Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 534-535.

<sup>314</sup> Sul ten. col. Aldo Alessandrini si veda: Petrelli, *A difendere i cieli d'Italia*, pp. 79-82.

<sup>315</sup> Appendice, Foto piloti di cui si è studiata la biografia, Figura 9.

poche armi che avevamo, e aspettammo. Rimanemmo circondati per tre giorni, poi se ne andarono portandosi via tutti gli aerei.<sup>316</sup>

L'*Operazione Phönix* si risolse in un fallimento perché i piloti italiani decisero di inviare una delegazione di comandanti dell'A.N.R. in udienza da Mussolini fra i quali «si distinse ancora una volta Visconti, che a un certo punto gli disse: “Io sono un pilota e desidero rimanere con i miei piloti condividendone, come ho fatto finora, i rischi e le sorti fino in fondo”».<sup>317</sup> Mussolini decise allora di inviare un telegramma urgente ad Hitler lamentando il fatto che questo evento avrebbe potuto compromettere la coesione fra tutti i combattenti italiani della R.S.I. e i soldati tedeschi della Wehrmacht. Il telegramma sortì i suoi effetti: «il 1° settembre Von Richthofen annullò il suo piano e su ordine di Hitler venne poche settimane dopo rimpatriato, sostituito al comando della 2<sup>a</sup> Luftflotte dal generale Maximilian Von Pohl.»<sup>318</sup> L'A.N.R. continuò ad esistere come forza armata della R.S.I. ma ormai era chiaro la guerra non sarebbe durata ancora molto; agli inizi di giugno gli Alleati avevano liberato Roma (4-5 giugno) ed aperto un nuovo fronte di guerra nella Francia settentrionale (6 giugno), intanto l'Armata Rossa continuava ad avanzare nell'Europa orientale. La sconfitta definitiva dell'Asse era solamente una questione di mesi e i piloti dell'A.N.R. lo avevano capito e continuarono a compiere le loro missioni mossi dal loro senso del dovere.

### 3.4 Gli ultimi mesi di guerra, 1945

#### 3.4.1 Le ultime missioni dell'Aeronautica Cobelligerante Italiana

Le forze partigiane jugoslave avallate da supporto degli anglo-americani e dall'avanzata sovietica ad est stavano respingendo le forze tedesche verso il nord del loro paese. Anche il personale dell'Aeronautica Cobelligerante Italiana dovette spostarsi nelle basi più settentrionali tra Puglia e Molise così, in base all'autonomia dei loro velivoli, continuare a fornire supporto aereo alle truppe partigiane, come testimoniato da Paravicini:

25 gennaio 1945. Trasferimento a nord, pista di Canne, vicino Termoli. [...] Dopo qualche giorno dedicato alla riorganizzazione del gruppo si riprende a volare. Per il momento con ricognizioni offensive a largo raggio [...] 7 febbraio. Ordine di mitragliamento su una divisione tedesca in ritirata verso Lubiana-Celje; rientro su rotta Zagabria-Lissa. Siamo in sei sul mare a 4.000 m con Tullio capo pattuglia. Entriamo in costa ad est di Trieste, proseguendo per Lubiana; la stazione ferroviaria è vuota. Proseguiamo verso Celje, ed ecco vicino a Dolsko un lungo treno che va a tutto vapore in direzione nord. [...] Il primo passaggio fa sì che il treno si fermi sbuffando, mentre centinaia di soldati tedeschi saltano nella neve cercando di correre il più lontano possibile. Mi fanno molta pena e, nel passaggio a volo radente, sparo con tutte le mie armi ma soprattutto sulla locomotiva. Mi accorgo che il gregario, sergente Turchi, esegue un passaggio con le mitragliatrici. Comprendo Turchi, è da poco con noi, prima ha fatto il partigiano sugli Appennini combattendo duramente contro le forze tedesche e russe collaborazioniste.<sup>319</sup>

Lo spostamento delle operazioni nel nord della Jugoslavia e lungo la costa Istriano-dalmata comportò alcuni problemi per i piloti dell'Aeronautica Cobelligerante, non per la possibilità di incontrare in combattimento gli ex compagni arruolati nell'A.N.R., eventualità che nessuna delle due parti prese seriamente in considerazione ma, soprattutto fra i bombardieri dello “Stormo Baltimore”, per il timore di colpire civili italiani ancora presenti in quelle terre. Ci furono anche dei casi di ammutinamento da parte di piloti che si

<sup>316</sup> Cit. Benzi, *La vita di un'aquila stanca*, pp. 100-101; Dello stesso gruppo si veda anche la testimonianza del sottotenente padovano Franco Benetti riportata in: Petrelli, *A difendere i cieli d'Italia*, pp. 44-46.

<sup>317</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 537.

<sup>318</sup> Cit. Ibidem.

<sup>319</sup> Cit. Paravicini, *Pilota da caccia*, pp. 129-131.



rifiutarono di andare a bombardare quello che consideravano ancora parte del territorio italiano.<sup>320</sup> Proprio durante una di queste missioni venne abbattuto il comandante del 132° Gruppo da bombardamento dello “Stormo Baltimore”, l'ex silurista magg. Massimiliano Erasi, soprannominato dagli inglesi “Mister Bridge”:<sup>321</sup>

la mattina del 21 febbraio 1945, poco prima di partire dalle piste sul Biferno, il maggiore Erasi raccomandò al suo navigatore puntatore, sottotenente Stelio Di Stefano: «Stelio, punta bene perché lì è terra italiana». Alle 11.45 si alzano dodici Baltimore del 132° Gruppo [...] A Bordo del Baltimore di Erasi, oltre al sottotenente Stelio Di Stefano, c'erano pure il marconista sergente maggiore Felice Sciamannini e l'armiere sergente Costantino Rossi. Mentre si avvicinano all'Arsa attorno alle 13.00, a quota di 3.000 m, la contraerea tedesca tuonava come non mai. [...] Sfortuna volle che proprio il giorno prima fosse arrivato nella zona un temibile reparto della FLANK con micidiali cannoni da 88 mm [...] L'aereo di “Mister Bridge” fu centrato quando aveva appena richiuso il portellone [...] Il bimotore italiano era precipitato proprio sull'argine destro del fiume [...] il corpo [...] si abbatté sulla terraferma a pochi centimetri dalla riva sinistra.<sup>322</sup>

Le missioni degli “assaltatori” nella penisola balcanica settentrionale spesso prevedevano l'atterraggio nella base aerea di Lissa, gestita dagli inglesi in collaborazione con gli jugoslavi, prima di riprendere la rotta verso l'Italia meridionale. In questa base aerea i piloti italiani constatarono l'astio nei loro confronti da parte dei combattenti jugoslavi. L'anno e mezzo di cobelligeranza insieme agli anglo-americani non aveva cancellato dalla memoria gli anni di abusi del regime fascista nei confronti delle popolazioni slave dell'Istria e della Dalmazia, né la successiva invasione della Jugoslavia. Di questo risentimento ne fu testimone diretto Paravicini:

I servizi dell'aeroporto sono espletati dai partigiani titini. Dimostrano apertamente un'ostilità verso noi. [...] L'insofferenza degli jugoslavi, particolarmente verso noi italiani, si manifesta in ogni momento, dal ritardo nel rifornimento dei velivoli alla lentezza nel trasporto delle bombe alle nostre piazzole.<sup>323</sup>

Intanto nella penisola italiana i combattimenti si facevano sempre più intensi. Gli Alleati cominciarono l'attacco alla Linea Gotica, l'ultimo ostacolo per poter accedere alla pianura padana e di conseguenza al cuore dell'ormai morente Repubblica Sociale Italiana. In primavera la Linea venne superata. Il Comitato di Liberazione Nazionale, (C.L.N.), in accordo con il Comitato di Liberazione Nazionale dell'Alta Italia (C.L.N.A.I.) che riuniva le formazioni partigiane, proclamò l'insurrezione generale, il 25 aprile Milano venne liberata e Mussolini, insieme ai suoi ultimi fedelissimi e ai tedeschi, fuggì verso Nord nel vano tentativo di raggiungere la Svizzera, la sua autocolonna venne fermata a Dongo (Como) ed in seguito, il 28 aprile, venne fucilato dai partigiani in una strada nei paraggi. Mentre Mussolini tentava la fuga dall'Italia, i piloti dell'A.N.R., sopravvissuti agli ultimi mesi del conflitto, restarono nei loro campi di volo, in attesa dell'arrivo dei partigiani.

---

<sup>320</sup> Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 562.

<sup>321</sup> Il soprannome era dovuto al fatto che nel dicembre 1944 il gruppo di Erasi riuscì a distruggere un ponte vicino a Podgoriza al primo attacco, mentre gli inglesi, a seguito di molteplici tentativi, lo avevano sempre mancato; Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 559-560.

<sup>322</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 562-564.

<sup>323</sup> Cit. Paravicini, *Pilota da caccia*, pp. 131-133.

### 3.4.2 La fine dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana

Nel 1945 la rilevanza bellica dell'A.N.R. era quasi del tutto trascurabile. Nonostante l'intensificarsi dell'attività di volo di entrambi i gruppi da caccia, la supremazia aerea degli alleati nei cieli della penisola risultava pressoché totale, soprattutto in vista del superamento della Linea Gotica.

Era sempre più un quadro di "guerriglia aerea", più che di guerra, poiché all'impiego massiccio di formazioni anglo-americane, le poche squadriglie della Repubblica di Salò potevano opporre intercettazioni che intaccavano marginalmente la consistenza dell'USAAF e della RAF.<sup>324</sup>

Inoltre, anche il supporto tedesco sia in termini di uomini che di macchine (Messerschmitt Me. 109 G/K) venne reso inutile dai bombardamenti alleati sulla Germania; infatti, quasi tutti i piloti della Luftwaffe disponibili vennero richiamati in patria e le fabbriche colpite bloccarono la produzione sia di aerei che di componenti di ricambio per i velivoli già in servizio.<sup>325</sup>

In seguito alla liberazione di Milano, i membri dell'A.N.R. distrussero gli ultimi aeroplani rimasti ed iniziarono le trattative o con i partigiani locali, come fece a Gallarate il comandante del 1° Gruppo Caccia:

Adriano Visconti intavolò negoziati con gli esponenti locali del CLN e anche con due emissari della Regia Aeronautica dal Sud, il tenente colonnello Sacchi e il colonnello Giannotti, perché ufficiali e personale del 1° Gruppo *Asso di Bastoni* potessero consegnarsi con tutte le garanzie, essendo combattenti non politicizzati. Dopo lunghe traversie, la mattina del 29 aprile 1945, Visconti e i suoi ufficiali accettarono di essere trasportati a Milano per essere consegnati alle autorità italiane o alleate come prigionieri di guerra. I sottufficiali e gli avieri furono lasciati liberi, dopodiché, a bordo di un camion, gli ufficiali del gruppo arrivarono a Milano, dove i partigiani, [...] li fecero "accomodare" in uno stanzone della caserma *Savoia Cavalleria* di via Monti.<sup>326</sup>

Lo stesso giorno, per cause mai del tutto chiarite, il maggiore Adriano Visconti e il sottotenente Valerio Stefanini (suo attendente) mentre si stavano dirigendo a compiere un interrogatorio in un'altra stanza del medesimo complesso furono uccisi, fucilati alle spalle.

La morte di Visconti segnò l'epilogo dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana.

## 3.5 Piloti, Partigiani e l'epurazione successiva alla guerra

A seguito dell'8 settembre 1943, con la progressiva costituzione delle bande partigiane nei territori del paese occupati dai nazifascisti, come avvenne per tutte le forze armate, diversi ufficiali, sottufficiali, piloti e specialisti della Regia aeronautica<sup>327</sup> decisero di aderire ai movimenti di resistenza dei vari schieramenti politici.<sup>328</sup> Ci fu anche il caso di un ex allievo dell'Accademia aeronautica di origine italo-croata, il s. ten.

---

<sup>324</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 592.

<sup>325</sup> Cfr. Ivi, p. 597.

<sup>326</sup> Cit. Ivi, p. 600.

<sup>327</sup> Grassia, *L'8 settembre 1943 e la Regia "fascistissima" Aeronautica*, p. 11: «Circa quattromila uomini della Regia Aeronautica che, trovandosi fisicamente nel centro-nord Italia nei giorni seguenti l'armistizio, non risposero al bando del tenente colonnello Botto e non si incamminarono verso Brindisi per darsi invece alla macchia insieme ai primi componenti delle formazioni partigiane: di questi, 117 vennero poi uccisi dal nemico.»

<sup>328</sup> Alcuni esempi: l'ufficiale "anziano" ten. coll. Paride Sacchi aderì alla Brigata *Appennini Matteotti* che faceva capo al Partito Socialista; il s. ten. Giacomo Prandina fu commissario politico della divisione partigiana *Vicenza*, poi confluita nelle Brigate *Fiamme Verdi* facenti capo alla Democrazia Cristiana; l'ex comandante di bombardieri magg. Ugo Macchieraldo divenne capo di Stato Maggiore della 76ª Brigata *Garibaldi* organizzata dal Partito Comunista; Cfr. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, pp. 567, 570.

Luigi Rugi che, dopo aver scelto di aderire alla resistenza jugoslava, divenne parte dell'*aeronautica partigiana jugoslava*:

Nonostante avesse poca esperienza di volo, Rugi si aggregò [...] alle due squadriglie iugoslave [sic.] di caccia che vennero addestrate dalla RAF in Africa, nella base di Benina, a partire dal 3 maggio 1944. [...] cominciarono ad operare in agosto dalla base pugliese di Canne. Quasi subito, però, Rugi e alcuni compagni vennero trasferiti sulla pista dell'isola di Lissa.<sup>329</sup>

Nella medesima isola, il 30 marzo 1945, il tenente Paravicini fu testimone della morte del giovane pilota italo-jugoslavo:

Durante una delle nostre soste, Tullio viene chiamato alla torre di controllo per assistere uno Spit jugoslavo in emergenza. Il pilota ha qualche difficoltà con l'inglese ma parla italiano. È proprio l'ex allievo dell'Accademia: non gli si è sganciata la bomba [...] In questo caso è imperativo lanciarsi con il paracadute. La motovedetta inglese era già stata avvertita e Tullio raccomanda al pilota di eseguire la procedura. Risponde che deve salvare l'aeroplano per la sua Patria, la Jugoslavia, e quindi tenterà di atterrare. Tutti scappano per mettersi al riparo [...] tocca il suolo, le ruote corrono per un centinaio di metri quando la bomba si stacca e tutto salta per aria.<sup>330</sup>

Nell'Italia occupata dai nazifascisti avvennero degli incontri fra gruppi partigiani e il personale dell'A.N.R.: uno di questi avvenne fra gli uomini delle Brigate Osoppo e una parte II Gruppo Caccia "Gigi Tre Osei" dislocato nella pista di Osoppo tra dicembre 1944 e gennaio 1945, come testimoniato dal s. ten. padovano Franco Benetti:

Gli incontri proseguirono per un paio di sere, verso mezzanotte. Cosa che se ci beccavano i tedeschi! Quelli delle Osoppo ci proposero di cedere loro le armi; in cambio avremmo ottenuto documenti coi quali allontanarci. Ci rifiutammo.<sup>331</sup>

In altri casi i partigiani svolsero un ruolo attivo nel tentativo di bloccare le missioni dell'A.N.R. come testimoniato dal serg. magg. Luigi Gorrini, pilota del I Gruppo Caccia "Asso di Bastoni" intervistato nell'aprile del 2014 da Marco Petrelli:

*Non avete mai subito azioni di sabotaggio degli apparecchi e del materiale?*

Quello purtroppo è successo. Sono stati sabotati gli aeroplani e anche i paracadute, con alcuni dei nostri che ci hanno lasciato le penne.<sup>332</sup>

A conflitto terminato, come stabilito dagli accordi firmati con gli alleati,<sup>333</sup> per lo Stato italiano ci fu la necessità di epurare i soggetti maggiormente compromessi col regime fascista. Per la Regia aeronautica furono istituite delle commissioni apposite dove si giudicarono sia gli ufficiali superiori, sia gli ufficiali inferiori e il personale di truppa. In queste commissioni oltre ad analizzare i fascicoli personali dei singoli aviatori si chiedeva esplicitamente a questi ultimi, in particolare agli ufficiali, di dimostrare attraverso un questionario la loro posizione riguardo: i rapporti col PNF, i rapporti con l'aspetto pubblico ed istituzionale

---

<sup>329</sup> Cit. Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 571.

<sup>330</sup> Cit. Paravicini, *Pilota da caccia*, pp. 133-134.

<sup>331</sup> Cit. Petrelli, *A difendere i cieli d'Italia*, p. 43.

<sup>332</sup> Cit. Ivi, p. 96.

<sup>333</sup> Cfr. Grassia, *L'8 settembre 1943 e la Regia "fascistissima" Aeronautica*, p. 12, nota 45.

del fascismo, e il comportamento militare tenuto prima e dopo l'8 settembre.<sup>334</sup> Di questo sistema di accertamento fu testimone l'ufficiale pilota Giacomo Metellini al momento del suo ritorno dalla Svizzera nel luglio 1945:

Fui obbligato a presentare una relazione nella quale dichiaravo di non aver aderito alla RSI, che mi ero presentato al bando di Botto esclusivamente per regolare la mia posizione e che, a seguito del rifiuto di giurare fedeltà, non solo ero passato dalla parte dei ricercati ma la mia fuga in Svizzera si era resa necessaria per evitare di essere deportato in Germania. Dovetti presentare copia dei documenti con i quali dimostravo che avevo fatto domanda di congedo, pur di non aderire all'Aviazione Repubblicana. [...] Alla fine, verso la fine del luglio 1946, fui discriminato positivamente [...] e ripreso in servizio permanente effettivo in Aeronautica.<sup>335</sup>

Provvedimenti di epurazione andarono avanti fino alla loro definitiva revoca nel 1949, ma già tre anni prima, con il decreto presidenziale del 22 giugno 1946 riguardante l'amnistia e l'indulto per i reati comuni, politici e militari, nota anche come: "Amnistia Togliatti", alcuni piloti (ufficiali e non) che avevano militato nell'A.N.R. poterono essere reintegrati nella forza aerea della neonata Repubblica Italiana: l'Aeronautica militare. Tale concessione venne giustificata dal definirsi della nuova situazione politica internazionale della "guerra fredda" e dall'esigenza dell'Italia di reperire personale già addestrato e qualificato per le proprie forze armate.

Fra gli ex piloti dell'A.N.R. che decisero di rientrare nell'Aeronautica militare ci furono alcune importanti figure della storia post bellica della forza armata, come il fondatore della pattuglia acrobatica della 51<sup>a</sup> Aerobrigata, le "Tigri Bianche", il colonnello fiorentino Mario Bellagambi,<sup>336</sup> al quale succedette un altro ex pilota dell'A.N.R., il tenente livornese Roberto di Lollo che tra il 1960 e il 1961 collaborò alla costituzione del 313<sup>o</sup> Gruppo addestramento acrobatico, "Pattuglia acrobatica nazionale" o "Frecce tricolori", e del quale divenne comandante nell'ottobre 1963.<sup>337</sup>

---

<sup>334</sup> Cfr. Ivi, pp. 14-16.

<sup>335</sup> Cit. Metellini, *Un pilota racconta*, pp. 92-93.

<sup>336</sup> Cfr. Petrelli, *A difendere i cieli d'Italia*, pp. 67-74.

<sup>337</sup> Cfr. Ivi, pp. 101-105.

# Conclusioni

Il secondo conflitto mondiale è stato uno degli avvenimenti di maggiore rilievo nella storia dell'umanità, e per approfondirne alcune conseguenze specifiche si può circoscrivere l'analisi a elementi o a gruppi ben definiti, come nei casi di una tra le nazioni coinvolte nel conflitto, o una delle diverse componenti interne di una popolazione: uomini, donne, lavoratori, soldati, etc.

Nel caso di questa indagine, condotta su una frazione specifica e limitata delle forze armate italiane, e tenendo conto dei limiti riportati nell'introduzione, si possono ricavare tre conclusioni di carattere generale:

- I miti sorti nei primi anni dell'aviazione, in particolare durante la Prima guerra mondiale, ad esempio la concezione di *“sfide nel cielo fra gentiluomini”* o di *“onesti duelli fra cavalieri della modernità”*, ultimi retaggi di un'interpretazione sportiva del volo militare, nella Seconda guerra mondiale svanirono definitivamente. I combattimenti aerei (dove non era affatto garantito il “rispetto” da parte dell'avversario), rivelarono da subito la loro brutalità in fatto di ferite, dolore fisico, sangue e morte, una morte che, talvolta, poteva giungere all'improvviso, per un banale guasto al motore mentre si volava sopra in mare aperto, per un proiettile vagante che buca l'abitacolo all'altezza della testa,<sup>338</sup> o dopo aver effettuato il lancio col paracadute sopra un territorio avversario, dove la popolazione civile, provata dai bombardamenti, vedeva nel pilota nemico l'invasore e il portatore di morte.<sup>339</sup> Nessun *“onore cavalleresco”* nella guerra aerea ma un conflitto feroce con le sue specificità che, anche se non faceva vedere la morte da vicino come nei combattimenti terrestri, provocava anch'esso un gran numero di vittime, distruzione e sofferenza.
- Si dimostrò la totale incapacità del regime fascista e degli apparati industriali e militari, collusi con esso, di sostenere una guerra moderna. Le grandi imprese aviatorie degli anni Venti e Trenta<sup>340</sup> e le due guerre in Etiopia e Spagna<sup>341</sup> sopravvalutarono le capacità della Regia Aeronautica facendo sì che diversi elementi di miglioramento per la forza armata venissero del tutto trascurati, dall'addestramento dei piloti<sup>342</sup> allo studio di aeroplani moderni o di sistemi che potessero modernizzare i velivoli già esistenti.<sup>343</sup> Con l'opportunistica scelta di Mussolini di entrare nel conflitto nell'estate del 1940, a fianco dell'allora vittoriosa Germania di Hitler, i piloti italiani si resero davvero conto delle reali condizioni in cui versava la Regia Aeronautica in fatto di preparazione bellica e capacità logistiche, trovandosi ad operare con mezzi inadeguati in molteplici scenari di guerra: dal deserto nordafricano alle pianure dell'Europa orientale. Per tutta la prima fase della guerra, parte delle necessità dei piloti della Regia Aeronautica furono sopperite soprattutto dagli aiuti tedeschi, mentre strumenti che potevano cercare di rendere, almeno parzialmente, la Regia Aeronautica competitiva nei teatri di guerra arrivarono troppo tardi e in quantità esigua, quando la situazione politico-militare del paese era già a ridosso del collasso.<sup>344</sup>

---

<sup>338</sup> Cfr. punto 2.6.4

<sup>339</sup> Cfr. punto 2.2

<sup>340</sup> Cfr. punto 1.9

<sup>341</sup> Cfr. punto 1.10

<sup>342</sup> Cfr. punto 2.2

<sup>343</sup> Cfr. punto 1.9

<sup>344</sup> Si veda la voce “Aeronautica” in: Isnenghi - Albanese (a cura di), *Gli Italiani in guerra*, Vol IV - Tomo 2, pp. 737-738.

- La significativa varietà di scelte intraprese dai piloti all'indomani dell'armistizio. Tra chi si rifiutò di continuare a combattere una guerra considerata ormai già persa e decise di tornarsene a casa svestendo la divisa oppure di riparare all'estero;<sup>345</sup> chi per fedeltà verso i propri comandanti o verso le istituzioni monarchiche continuò a volare al fianco degli Alleati nella guerra contro i tedeschi nei Balcani;<sup>346</sup> chi prese direttamente parte alla guerra di liberazione dell'Italia entrando a far parte dei gruppi di resistenza affini alla personale coscienza politica;<sup>347</sup> e chi, invece, continuò a combattere al fianco dei nazifascisti nei cieli dell'Italia settentrionale nel tentativo di impedire, o quanto meno di limitare, i bombardamenti del Nord Italia; proprio di questi piloti ha sintetizzato lo storico Gianni (Giovanni) Oliva:

Gli aviatori della RSI erano sicuramente uomini in buona fede. [...] Si tratta(va) di volontari, mediamente molto giovani, coinvolti in un'esperienza in cui si rischia(va) ogni momento la morte. [...] Detto questo, però bisogna ricordare che la "buona fede" è una categoria morale che si applica alla biografia degli individui. [...] Quando invece si fa la biografia di una nazione (cioè quando si fa "storia") non è la buona fede dei singoli a contare, ma il "progetto" per il quale gli uomini si sono battuti. [...] Quale Italia (e quale Europa) avremmo avuto se avesse vinto quel progetto?<sup>348</sup>

---

<sup>345</sup> Cfr. punto 3.2.1

<sup>346</sup> Cfr. punto 3.2.2

<sup>347</sup> Cfr. punto 3.5

<sup>348</sup> Cit. Petrelli, *A difendere i cieli d'Italia*, p. 131.

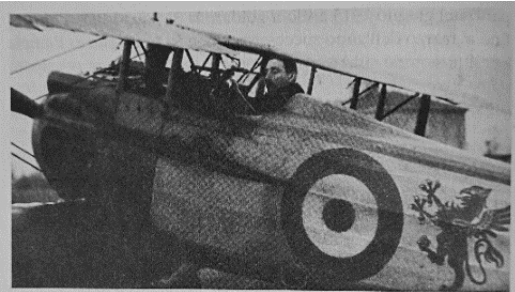
# Appendice

## Foto assi della Prima guerra mondiale



*Carlo "Francis" Lombardi davanti allo SPAD VII da lui impiegato alla 77<sup>a</sup> Squadriglia. (AAA Novara)*

Figura 1 - Carlo "Francis" Lombardi<sup>349</sup>



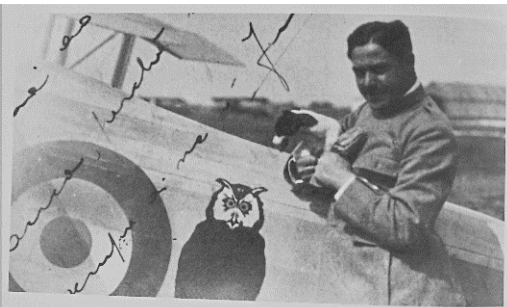
*Piccio nell'abitacolo di uno SPAD VII con il Grifone della 91<sup>a</sup> Squadriglia, che cominciò a essere dipinto sulle fusoliere a partire dall'aprile 1918. Dopo la ritirata italiana Baracca fece cadere la conversazione sulla scelta di un'insegna di reparto che esaltasse la comune appartenenza a quella unità d'élite e il sulfureo futurista Guido Keller suggerì il mitico animale, metà aquila e metà leone, simbolo di forza e di eccellenza nell'aria come a terra.*

Figura 2 - Pier Ruggero Piccio<sup>350</sup>



*Scaroni e il suo fidato armiere Luigi Botter sul campo di Casoni all'inizio dell'estate 1918. Nelle sue memorie Scaroni riconosce la parte avuta nelle sue vittorie al personale di terra, il motorista "Toni" e Botter, soprannominato "il Bigio". Quest'ultimo aiutava l'asso a controllare con cura i proiettili, arrivando a scartarne il 70 per cento, e a verificare l'allineamento delle armi nel balpedio. (Bernardo Sclerandi)*

Figura 3 - Silvio Scaroni<sup>351</sup>



*Il cucciolo che Ranza tiene in braccio ringhia al gufo dipinto sulla fusoliera dello SPAD VII S4691. Dopo la morte di Sabelli, Ranza adottò l'insegna della scala nera usata dall'amico, citata nel rapporto di missione dei tenenti Pagliano e Gori il 26 agosto 1917. Quel giorno in volo su Lokre con il bombardiere dell'8<sup>a</sup> Squadriglia c'era anche il poeta Gabriele D'Annunzio. (Fotomuseo Panini)*

Figura 4 - Ferruccio Ranza<sup>352</sup>

<sup>349</sup> Varriale, *Gli assi italiani della grande guerra*, p. 93.

<sup>350</sup> Ivi, p. 132.

<sup>351</sup> Ivi, p. 168.

<sup>352</sup> Ivi, p. 140.

## Foto piloti di cui si è studiata la biografia



Figura 5 - Giuseppe Ruzzin<sup>353</sup>

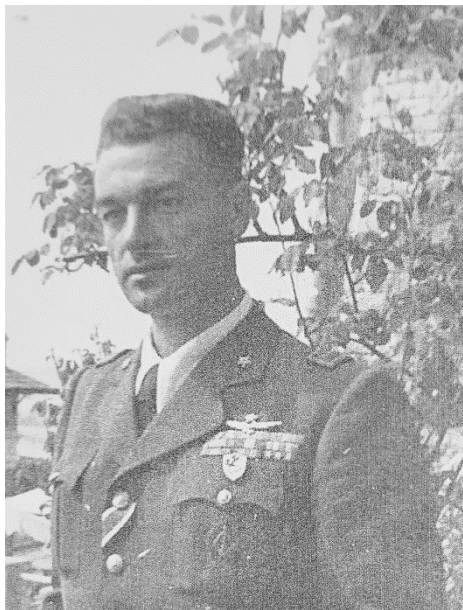


Figura 6 - Giacomo Metellini<sup>354</sup>

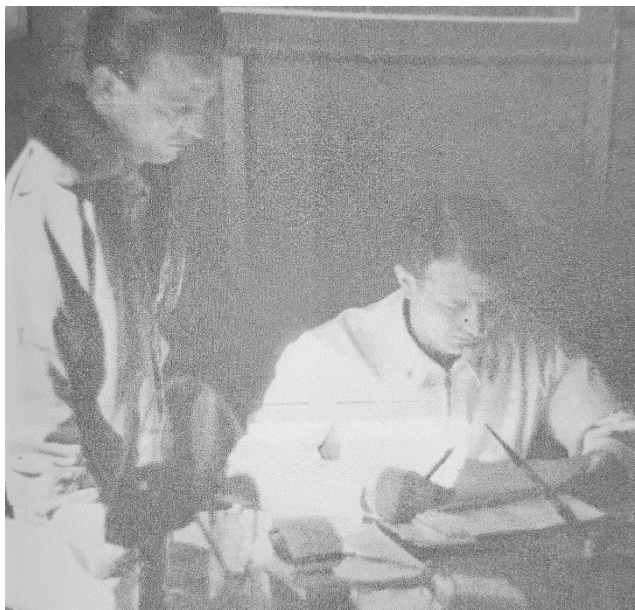


Figura 7 - Martino Aichner e Carlo Emanuele Buscaglia<sup>355</sup>



Figura 8 - Pier Paolo Paravicini<sup>356</sup>

<sup>353</sup> Pagani, *Ali d'aquila*, pagina non numerata tra le pagine 118 e 119.

<sup>354</sup> Metellini, *Un pilota racconta*, pagina non numerata tra le pagine 100 e 101.

<sup>355</sup> Aichner, *Il gruppo Buscaglia*, pagina non numerata tra le pagine 88 e 89.

<sup>356</sup> Paravicini, *Pilota da caccia*, pagina non numerata tra le pagine 72 e 73.





Figura 9 - Gualberto Benzi<sup>357</sup>

## Foto di alcuni aerei citati nella tesi



Figura 10 - Fiat CR 42 "Falco"<sup>358</sup>

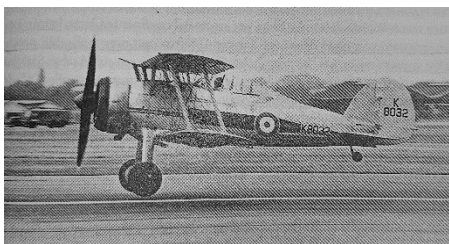


Figura 11 - Gloster Gladiator<sup>359</sup>



Figura 12 - Fiat G 50 "Freccia"<sup>360</sup>

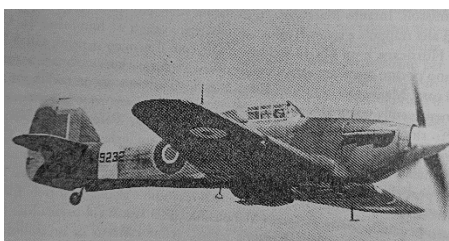


Figura 13 - Hawker Hurricane<sup>361</sup>

<sup>357</sup> Benzi, *La vita di un'aquila stanca*, p. 77.

<sup>358</sup> Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 77.

<sup>359</sup> Ivi, p. 45.

<sup>360</sup> Ivi, p. 62.

<sup>361</sup> Ivi, p. 75.

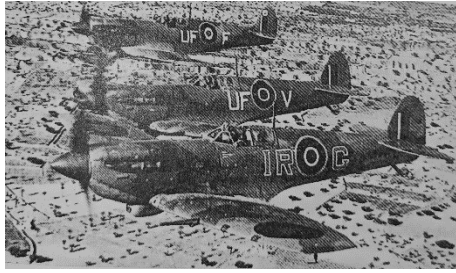


Figura 14 - Supermarine Spitfire<sup>362</sup>



Figura 15 - S.M.79 Sparviero<sup>363</sup>

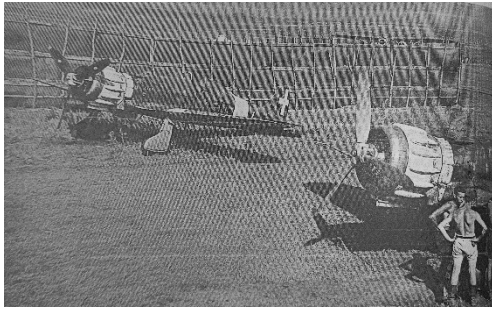


Figura 16 - M.C.200 "Saetta"<sup>364</sup>

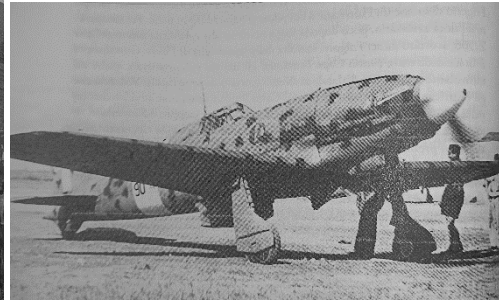


Figura 17 - M.C.202 "Folgore"<sup>365</sup>

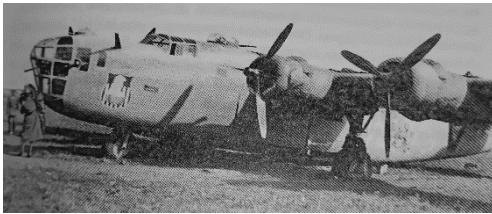


Figura 18 - Consolidated B-24 Liberator<sup>366</sup>

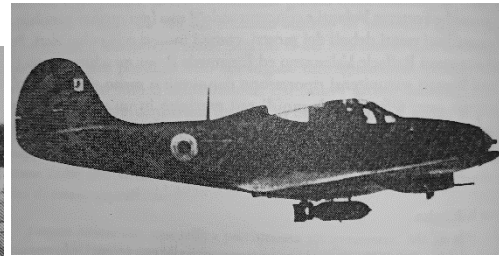


Figura 19 - Bell P-39 Airacobra<sup>367</sup>

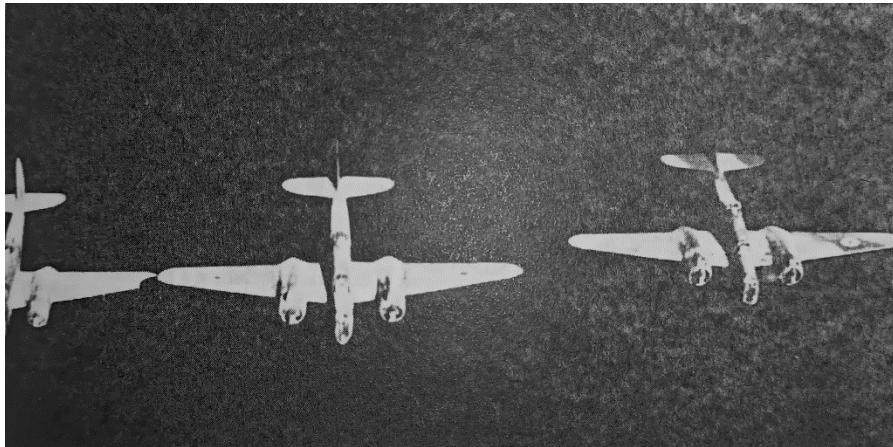


Figura 20 - Martin 187 Baltimore<sup>368</sup>

<sup>362</sup> Ivi, p. 229.

<sup>363</sup> Ivi, p. 519.

<sup>364</sup> Ivi, p. 144.

<sup>365</sup> Ivi, p. 124.

<sup>366</sup> Ivi, p. 349.

<sup>367</sup> Ivi, p. 542.

<sup>368</sup> Ivi, p. 559.

# Regia Aeronautica 1940-1943

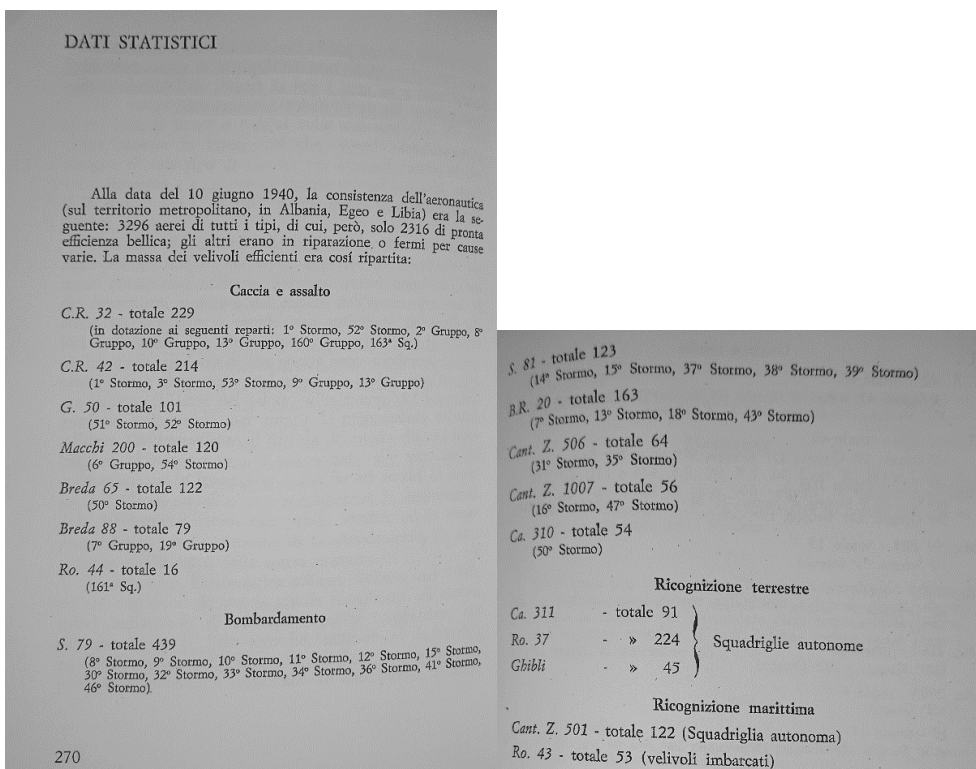


Figura 21 - Numeri R.A. 10 giugno 1940<sup>369</sup>

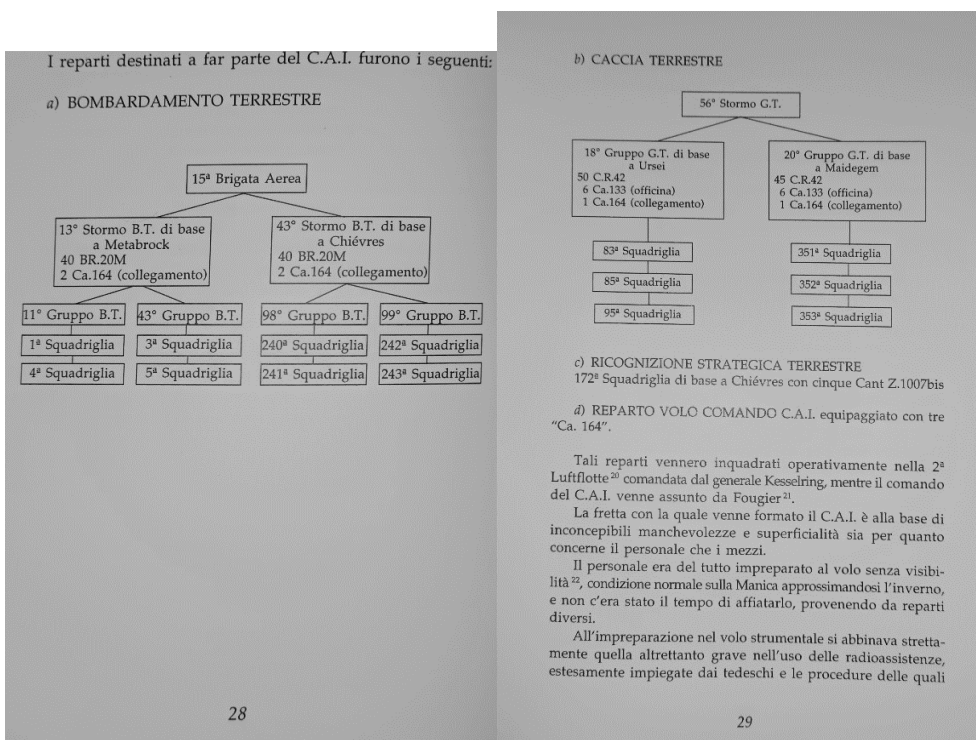


Figura 22 - Struttura del C.A.I.<sup>370</sup>

<sup>369</sup> Lazzati, *I soliti quattro gatti*, pp. 270-271.

<sup>370</sup> Natalini, *I rapporti tra aeronautica italiana e tedesca durante la Seconda guerra mondiale*, pp. 28-29.

# Il dopo 8 settembre 1943

Oltre a questi reparti operativi, esistevano due scuole di volo, tre reparti autonomi di volo per i vari servizi di collegamento, undici squadre per le riparazioni dei velivoli e dei motori.

REGIA AERONAUTICA		REPARTI OPERATIVI	
Caccia	260° Squadriglia	132° Gruppo	253° Squadriglia
4° Stormo	96° Squadriglia	97° Squadriglia	281° Squadriglia
5° Gruppo	84° Squadriglia	90° Squadriglia	
10° Gruppo	73° Squadriglia	91° Squadriglia	
12° Gruppo	208° Squadriglia	238° Squadriglia	
5° Stormo	209° Squadriglia	239° Squadriglia	
101° Gruppo	92° Squadriglia	93° Squadriglia	
102° Gruppo	350° Squadriglia	360° Squadriglia	
21° Gruppo	351° Squadriglia	378° Squadriglia	
155° Gruppo	361° Squadriglia	378° Squadriglia	
51° Stormo			
20° Gruppo			
25° Gruppo			
28° Gruppo			
1° Gruppo			
2° Gruppo			
3° Gruppo			
4° Gruppo			
5° Gruppo			
6° Gruppo			
7° Gruppo			
8° Gruppo			
9° Gruppo			
10° Gruppo			
11° Gruppo			
12° Gruppo			
13° Gruppo			
14° Gruppo			
15° Gruppo			
16° Gruppo			
17° Gruppo			
18° Gruppo			
19° Gruppo			
20° Gruppo			
21° Gruppo			
22° Gruppo			
23° Gruppo			
24° Gruppo			
25° Gruppo			
26° Gruppo			
27° Gruppo			
28° Gruppo			
29° Gruppo			
30° Gruppo			
31° Gruppo			
32° Gruppo			
33° Gruppo			
34° Gruppo			
35° Gruppo			
36° Gruppo			
37° Gruppo			
38° Gruppo			
39° Gruppo			
40° Gruppo			
41° Gruppo			
42° Gruppo			
43° Gruppo			
44° Gruppo			
45° Gruppo			
46° Gruppo			
47° Gruppo			
48° Gruppo			
49° Gruppo			
50° Gruppo			
51° Gruppo			
52° Gruppo			
53° Gruppo			
54° Gruppo			
55° Gruppo			
56° Gruppo			
57° Gruppo			
58° Gruppo			
59° Gruppo			
60° Gruppo			
61° Gruppo			
62° Gruppo			
63° Gruppo			
64° Gruppo			
65° Gruppo			
66° Gruppo			
67° Gruppo			
68° Gruppo			
69° Gruppo			
70° Gruppo			
71° Gruppo			
72° Gruppo			
73° Gruppo			
74° Gruppo			
75° Gruppo			
76° Gruppo			
77° Gruppo			
78° Gruppo			
79° Gruppo			
80° Gruppo			
81° Gruppo			
82° Gruppo			
83° Gruppo			
84° Gruppo			
85° Gruppo			
86° Gruppo			
87° Gruppo			
88° Gruppo			
89° Gruppo			
90° Gruppo			
91° Gruppo			
92° Gruppo			
93° Gruppo			
94° Gruppo			
95° Gruppo			
96° Gruppo			
97° Gruppo			
98° Gruppo			
99° Gruppo			
100° Gruppo			
101° Gruppo			
102° Gruppo			
103° Gruppo			
104° Gruppo			
105° Gruppo			
106° Gruppo			
107° Gruppo			
108° Gruppo			
109° Gruppo			
110° Gruppo			
111° Gruppo			
112° Gruppo			
113° Gruppo			
114° Gruppo			
115° Gruppo			
116° Gruppo			
117° Gruppo			
118° Gruppo			
119° Gruppo			
120° Gruppo			
121° Gruppo			
122° Gruppo			
123° Gruppo			
124° Gruppo			
125° Gruppo			
126° Gruppo			
127° Gruppo			
128° Gruppo			
129° Gruppo			
130° Gruppo			
131° Gruppo			
132° Gruppo			
133° Gruppo			
134° Gruppo			
135° Gruppo			
136° Gruppo			
137° Gruppo			
138° Gruppo			
139° Gruppo			
140° Gruppo			
141° Gruppo			
142° Gruppo			
143° Gruppo			
144° Gruppo			
145° Gruppo			
146° Gruppo			
147° Gruppo			
148° Gruppo			
149° Gruppo			
150° Gruppo			
151° Gruppo			
152° Gruppo			
153° Gruppo			
154° Gruppo			
155° Gruppo			
156° Gruppo			
157° Gruppo			
158° Gruppo			
159° Gruppo			
160° Gruppo			
161° Gruppo			
162° Gruppo			
163° Gruppo			
164° Gruppo			
165° Gruppo			
166° Gruppo			
167° Gruppo			
168° Gruppo			
169° Gruppo			
170° Gruppo			
171° Gruppo			
172° Gruppo			
173° Gruppo			
174° Gruppo			
175° Gruppo			
176° Gruppo			
177° Gruppo			
178° Gruppo			
179° Gruppo			
180° Gruppo			
181° Gruppo			
182° Gruppo			
183° Gruppo			
184° Gruppo			
185° Gruppo			
186° Gruppo			
187° Gruppo			
188° Gruppo			
189° Gruppo			
190° Gruppo			
191° Gruppo			
192° Gruppo			
193° Gruppo			
194° Gruppo			
195° Gruppo			
196° Gruppo			
197° Gruppo			
198° Gruppo			
199° Gruppo			
200° Gruppo			

Figura 23 - Aeronautica Cobelligerante Italiana<sup>371</sup>

AERONAUTICA REPUBBLICANA		REPARTI OPERATIVI	
Caccia	Aerosiluranti	Trasporti	
1° Gruppo	Gruppo Aerosiluranti	1° Gruppo	
Su n. 3 Squadriglie più una Squadriglia Autonoma.	« Buscaglia » poi « Faggioni ».	2° Gruppo	
		3° Gruppo	
		4° Gruppo	
		5° Gruppo	
		6° Gruppo	
		7° Gruppo	
		8° Gruppo	
		9° Gruppo	
		10° Gruppo	
		11° Gruppo	
		12° Gruppo	
		13° Gruppo	
		14° Gruppo	
		15° Gruppo	
		16° Gruppo	
		17° Gruppo	
		18° Gruppo	
		19° Gruppo	
		20° Gruppo	
		21° Gruppo	
		22° Gruppo	
		23° Gruppo	
		24° Gruppo	
		25° Gruppo	
		26° Gruppo	
		27° Gruppo	
		28° Gruppo	
		29° Gruppo	
		30° Gruppo	
		31° Gruppo	
		32° Gruppo	
		33° Gruppo	
		34° Gruppo	
		35° Gruppo	
		36° Gruppo	
		37° Gruppo	
		38° Gruppo	
		39° Gruppo	
		40° Gruppo	
		41° Gruppo	
		42° Gruppo	
		43° Gruppo	
		44° Gruppo	
		45° Gruppo	
		46° Gruppo	
		47° Gruppo	
		48° Gruppo	
		49° Gruppo	
		50° Gruppo	
		51° Gruppo	
		52° Gruppo	
		53° Gruppo	
		54° Gruppo	
		55° Gruppo	
		56° Gruppo	
		57° Gruppo	
		58° Gruppo	
		59° Gruppo	
		60° Gruppo	
		61° Gruppo	
		62° Gruppo	
		63° Gruppo	
		64° Gruppo	
		65° Gruppo	
		66° Gruppo	
		67° Gruppo	
		68° Gruppo	
		69° Gruppo	
		70° Gruppo	
		71° Gruppo	
		72° Gruppo	
		73° Gruppo	
		74° Gruppo	
		75° Gruppo	
		76° Gruppo	
		77° Gruppo	
		78° Gruppo	
		79° Gruppo	
		80° Gruppo	
		81° Gruppo	
		82° Gruppo	
		83° Gruppo	
		84° Gruppo	
		85° Gruppo	
		86° Gruppo	
		87° Gruppo	
		88° Gruppo	
		89° Gruppo	
		90° Gruppo	
		91° Gruppo	
		92° Gruppo	
		93° Gruppo	
		94° Gruppo	
		95° Gruppo	
		96° Gruppo	
		97° Gruppo	
		98° Gruppo	
		99° Gruppo	
		100° Gruppo	

Figura 24 - Aeronautica Nazionale Repubblicana<sup>372</sup>

<sup>371</sup> Lazzati, *Ali nella tragedia*, pp. 255-257.

<sup>372</sup> Ivi, pp. 258-260.



Figura 25 - Coccarde Tricolori<sup>373</sup>

---

<sup>373</sup> Molteni, *L'aviazione italiana 1940-1945*, p. 423.

# Bibliografia e Sitografia

## Bibliografia volumi citati

- AGA ROSSI Elena, *Cefalonia, La resistenza, l'eccidio, il mito*, ed. agg., Bologna, Società editrice il Mulino, 2021, (prima edizione, 2017).
- AGA ROSSI Elena, *Una nazione allo sbando 8 settembre 1943*, ed. agg., Bologna, Società editrice il Mulino, 2003, (prima edizione, 1993).
- AICHNER Martino, *IL GRUPPO BUSCAGLIA Aerosiluranti Italiani nella Seconda guerra mondiale*, 6. ed. agg., Milano, Ugo Mursia Editore, 2013, (prima edizione, Milano, Longanesi, 1969).
- BARAVELLI Andrea (a cura di), *IL FASCISMO IN PERSONA Italo Balbo, la storia e il mito*, Milano-Udine, MIMESIS EDIZIONI, 2021.
- BEDESCHI Giulio, *CENTOMILA GAVETTE DI GHIACCIO*, Milano, Ugo Mursia Editore (Collana economica), 1994, (prima edizione, 1963).
- BENZI Gualberto, *LA VITA DI UN'AQUILA STANCA*, s.l., Thomas Venturi, c2018.
- BOYNE Walter J. (trad. DE SIMONE Enrico), *SCONTRO DI ALI - L'aviazione militare nella Seconda guerra Mondiale*, Milano, Ugo Mursia Editore, c1997, (prima edizione, autopubblicazione, 1994).
- CAFFARENA Fabio, *Dal fango al vento. Gli aviatori italiani dalle origini alla Grande Guerra*, Torino, Giulio Einaudi editore, 2010.
- CAVARA Otello, *Voli di guerra Impressioni di un giornalista pilota*, Milano, Treves, 1918, (Passerino, Edizione del Kindle).
- DUGGAN Christopher, *Il popolo del duce Storia emotiva dell'Italia fascista*, Roma-Bari, Editori Laterza, 2013.
- FERRARI Massimo (a cura di), *LE ALI DEL VENTENNIO - l'aviazione italiana dal 1923 al 1945: bilanci storiografici e prospettive di giudizio*, Milano, Franco Angeli, 2005.
- GENTILE Emilio, *Fascismo Storia e Interpretazione*, 13. ed. agg., Roma-Bari, Editori Laterza, 2005.
- GILBERT Martin (trad. SPINELLA Mario), *La grande storia della Seconda guerra mondiale*, Milano, Oscar Storia Mondadori, stampa 2010, (prima edizione per "Oscar Storia", 2003).
- GIOANNINI Marco - MASSOBRIO Giulio, *L'ITALIA BOMBARDATA Storia della guerra di distruzione aerea*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 2021, (prima edizione, autopubblicazione, 2007).
- GOVI Sergio, *IL CACCIA RE 2001 Storia degli aerei Reggiane Gruppo Caproni*, 4. ed. agg., Milano, Giorgio Apostolo Editore, 1987, (prima edizione, 1983).
- ISNENGI Mario - ALBANESE Giulia (a cura di), *Gli Italiani in guerra Conflitti, identità, memorie dal Risorgimento ai nostri giorni*, Vol. IV - Tomo 2, *Il Ventennio fascista: la Seconda guerra mondiale*, Torino, UTET, 2008.
- LABANCA Nicola, *La guerra d'Etiopia 1935-1941*, Bologna, Società editrice il Mulino, 2015.
- LABANCA Nicola, *Una guerra per l'impero Memorie della campagna d'Etiopia 1935-36*, Bologna, Società editrice il Mulino, 2015.
- LAZZATI Giulio, *ALI NELLA TRAGEDIA GLI AVIATORI ITALIANI DOPO L'8 SETTEMBRE*, Milano, Ugo Mursia Editore (Collana economica), 1997, (prima edizione, 1970).
- LAZZATI Giulio, *I SOLITI QUATTRO GATTI*, 2. ed. agg., Milano, Ugo Mursia Editore, 2019, (prima edizione, 1965).

- LEHMANN Eric, *LE ALI DEL POTERE. LA PROPAGANDA AERONAUTICA NELL'ITALIA FASCISTA*, Torino, Libreria UTET, 2010.
- LOPREIATO Andrea, *Le grandi battaglie aeree. Le imprese, le vittorie e le sconfitte più incredibili mai avvenute in cielo*, Roma, Newton Compton editori, 2019 (Edizione del Kindle).
- MARINETTI Filippo Tommaso, *Gli Indomabili. Con un'antologia di scritti futuristi sull'arte meccanica e d'avanguardia*, Milano, Arnoldo Mondadori Editore, 2000.
- MARTELLI Antonio, *La Battaglia d'Inghilterra*, Bologna, Società editrice il Mulino, stampa 2016, (prima edizione, 2011).
- MASSIMELLO Giovanni - APOSTOLO Giorgio, *GLI ASSI ITALIANI DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE*, Gorizia, Libreria Editrice Goriziana, stampa 2018, [prima edizione, Oxford (Inghilterra), Osprey Publishing, 2000].
- METELLINI Giacomo (curato da METELLINI Alessandro), *UN PILOTA RACCONTA*, 2. ed. agg., Milano, Ugo Mursia Editore, 2016, (prima edizione, 2011).
- MOLTENI Mirko, *l'Aviazione Italiana 1940-1945 Azioni belliche e scelte operative*, Bologna, Odoja, stampa 2018, (prima edizione, 2012).
- NATALINI Andrea, *I RAPPORTI TRA AERONAUTICA ITALIANA E TEDESCA DURANTE LA SECONDA GUERRA MONDIALE*, Cosenza, EDIZIONI LIONELLO GIORNDANO, 2004.
- PAGANI Flaminio, *ALI D'AQUILA Duelli aerei nei cieli d'Europa 1936-1943*, Milano, Ugo Mursia Editore, c2007, (prima edizione, autopubblicazione, 1999).
- PAGLIANO Franco, *AVIATORI ITALIANI 1940-1945*, Milano, Ugo Mursia Editore, c2004, (prima edizione, Milano, Longanesi, 1964).
- PARAVICINI Pier Paolo, *PILOTA DA CACCIA 1942-1945*, Milano, Ugo Mursia Editore, c2011, (prima edizione, 2007).
- PETRELLI Marco, *A DIFENDERE I CIELI D'ITALIA Racconti e testimonianze dei piloti dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana 1943-1945*, Massa, Ciclostile - Eclettica Edizioni, stampa 2020.
- ROCCA Gianni, *I DISPERATI. La tragedia dell'Aeronautica italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Roma, Castelvechi, 2015, (prima edizione, Milano Mondadori, 1991).
- VARRIALE Paolo, *GLI ASSI ITALIANI DELLA GRANDE GUERRA*, Gorizia, Libreria Editrice Goriziana, stampa 2018, [prima edizione, Oxford (Inghilterra), Osprey Publishing, 2009].

## Bibliografia volumi complementari non citati

- ALEGI Gregory - CATALANOTTO Baldassarre, *COCCARDE TRICOLORI la Regia Aeronautica nella Guerra di Liberazione*, 2. ed., Roma, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, c2010.
- ALEGI Gregory - CATALANOTTO Baldassarre, *NEI CIELI DI GUERRA. La Regia Aeronautica a colori 1940-45*, Milano, Giorgio Apostolo Editore, c1966.
- APOSTOLO Giorgio (a cura di), *FIAT CR 42*, Torino, LA BANCARELLA AERONAUTICA, 1995.
- BECCHETTI Fabrizio - GUELLI Marco, *GLI STUKA DELLA REGIA AERONAUTICA*, Torino, LA BANCARELLA AERONAUTICA, s.d.
- BOCCA Giorgio, *Storia D'Italia nella guerra fascista 1940-1943*, Milano, Oscar Storia Mondadori, stampa 2009, (prima edizione, 1996).
- D'AMICO Ferdinando - VALENTINI Gabriele, *Camouflage and Markings of the Aeronautica Nazionale Repubblicana 1943-1945. A Photographic Analysis through Speculation and Research*, s.n.t.

- D'AMICO Ferdinando - VALENTINI Gabriele, *Regia Aeronautica Vol.2 Pictorial History of the Aeronautica Nazionale Repubblicana and the Italian Co-Belligerent Air Force 1943-1945*, Carrollton (Texas, U.S.A.), squadron/signal publications, c1986.
- DOUHET Giulio (curato da BOZZO Luciano), *Il dominio dell'aria e altri scritti di Giulio Douhet*, Roma, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, 2002 (prima edizione, 1921).
- DUNNING Chris, *Combat Units Of The Regia Aeronautica - Italian Air Force 1940-43*, Oxford (Inghilterra), Chris Dunning and Air Research Publications - Oxford University Press, 1988.
- GOVI Sergio, *IL CACCIA RE 2000 e la storia delle "Reggiane"*, 3. ed. agg., Milano, Giorgio Apostolo Editore, 1987, (prima edizione, 1983).
- LIDDELL HART Basil Henry (trad. GHINELLI Vittorio), *Storia militare della Seconda guerra mondiale*, Milano, Oscar Storia Mondadori, 1997.
- MAGINI Publio, *L'UOMO CHE VOLÒ A TOKYO. Storia di un aviatore del XX secolo*, 2. ed. agg., Milano, Ugo Mursia Editore, 2016, (prima edizione, 2009).
- MASSARA Filippo, *Fiamme nei cieli Aviatori italiani nella Seconda guerra mondiale*, Milano, Ugo Mursia Editore, 1972.
- PAGLIANO Franco, *STORIA DI 10.000 AEROPLANI. L'Aeronautica Militare Italiana dal giugno 1940 al settembre 1943*, 6. ed. agg., Milano, Ugo Mursia Editore, 2019, (prima edizione, 1947).
- SGARLATO Nico, *ITALIAN AIRCRAFT OF WORLD WAR II*, Carrollton (Texas, U.S.A.), squadron/signal publications, 1979.
- SHORES Christopher, *REGIA AERONAUTICA. A Pictorial History of the Italian Air Force 1940-1943*, Carrollton (Texas, U.S.A.), squadron/signal publications, c1976.
- THOMAS Andrew (trad. DI MARTINO Basilio), *GLI ASSI DELLO SPITFIRE IN NORD AFRICA E IN ITALIA*, Gorizia, Libreria Editrice Goriziana, 2013.
- WALDIS Paolo, *AerMacchi C. 202 1941-1942*, Torino, LA BANCARELLA AERONAUTICA, 2002.

## Sitografia consultata e citata

- CHURCHILL Winston, UK Parliament, Historic-Hansard, Commons, *Foreign-Affairs HC Deb 24 may 1944 vol 400 cc762-829*, s.n.t., «[https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1944/may/24/foreign-affairs#S5CV0400P0\\_19440524\\_HOC\\_300](https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1944/may/24/foreign-affairs#S5CV0400P0_19440524_HOC_300)», (ultimo accesso: 19/11/2022).
- CURAMI Andrea, *Piani e progetti dell'aeronautica italiana 1939-1943 - Stato maggiore e industrie, "Italia contemporanea"*, giugno 1992, n. 187, «[https://www.reteparri.it/wp-content/uploads/ic/RAV0053532\\_1992\\_186-189\\_19.pdf](https://www.reteparri.it/wp-content/uploads/ic/RAV0053532_1992_186-189_19.pdf)», (ultimo accesso: 19/11/2022).
- FORNASIN Alessio, *Bottega del Sapere: "Quanti soldati italiani morirono nella Prima Guerra Mondiale? Anatomia di un'inutile strage"*, "Università di Udine", 2019, «<https://www.uniud.it/it/ricerca/divulgazione-scientifica/raccontare-la-scienza/parliamo-di/bottega-del-sapere-201cquanti-soldati-italiani-morirono-nella-prima-guerra-mondiale-anatomia-di-un2019inutile-strage201d-fornasin>», (ultimo accesso: 19/11/2022).
- GRASSIA Edoardo, «*Aviazione Legionaria*»: *il comando strategico-politico e tecnico-militare delle forze aeree italiane impiegate nel conflitto civile spagnolo*, "Diacronie. Studi di Storia Contemporanea", Spagna Anno Zero: la guerra come soluzione, n. 7, 2011/3, «[http://www.studistorici.com/wp-content/uploads/2011/07/22\\_GRASSIA2.pdf](http://www.studistorici.com/wp-content/uploads/2011/07/22_GRASSIA2.pdf)», (ultimo accesso: 19/11/2022).



- GRASSIA Edoardo, *Barcellona, 17 e 18 marzo 1938*, “Diacronie. Studi di Storia Contemporanea”, Spagna Anno Zero: la guerra come soluzione, n. 7, 2011/3, <[http://www.studistorici.com/wp-content/uploads/2011/07/06\\_GRASSIA1.pdf](http://www.studistorici.com/wp-content/uploads/2011/07/06_GRASSIA1.pdf)>, (ultimo accesso: 19/11/2022).
- GRASSIA Edoardo, *L'8 settembre 1943 e la Regia “fascistissima” Aeronautica*, “Diacronie. Studi di Storia Contemporanea”, Se creare è definire, n. 25, 2016/1, <[http://www.studistorici.com/wp-content/uploads/2016/03/02\\_GRASSIA.pdf](http://www.studistorici.com/wp-content/uploads/2016/03/02_GRASSIA.pdf)>, (ultimo accesso: 19/11/2022).
- ISTITUTO LUCE (Documentario), *Piloti, Uomini e Aerei, nella Seconda Guerra Mondiale*, caricato su Youtube da “edwork100”, 21 marzo 2017, <<https://www.youtube.com/watch?v=gM7wPCm8vdE&t=1805s>>, (ultimo accesso: 19/11/2022).
- LONGO Vincenzo, *LINEA DIFENSIVA*, Treccani, Enciclopedia Italiana, II Appendice, 1949, <[https://www.treccani.it/enciclopedia/linea-difensiva\\_%28Enciclopedia-Italiana%29/](https://www.treccani.it/enciclopedia/linea-difensiva_%28Enciclopedia-Italiana%29/)>, (ultimo accesso: 19/11/2022).
- MINISTERO DELLA DIFESA, Aeronautica Militare, *UNA NUOVA FORZA ARMATA AUTONOMA*, s.n.t., <[https://www.aeronautica.difesa.it/storia/1919\\_1936\\_C/Pagine/CreazioneAeronautica.aspx](https://www.aeronautica.difesa.it/storia/1919_1936_C/Pagine/CreazioneAeronautica.aspx)>, (ultimo accesso: 19/11/2022).
- TRECCANI, Vocabolario online, *Lebensraum*, s.n.t. <<https://www.treccani.it/vocabolario/lebensraum>>, (ultimo accesso: 19/11/2022).
- WIKIPEDIA, Asso dell'Aviazione, *Classifica degli assi della Prima guerra mondiale*, s.n.t., <[https://it.wikipedia.org/wiki/Asso\\_dell%27aviazione](https://it.wikipedia.org/wiki/Asso_dell%27aviazione)>, (ultimo accesso: 19/11/2022).
- ZANICHELLI, Navigare nel tempo e nello spazio, *Il Patto d'Acciaio e l'Asse Roma-Berlino*, s.n.t., <<https://dizionariapiu.zanichelli.it/storiadigitale/media/docs/0457.pdf>>, (ultimo accesso: 19/11/2022).