

# L'APPORTO DELL'AERONAUTICA ALLA GUERRA DI LIBERAZIONE

secondo il Gen. S.A. Raffaele Parisi

Affido alle pagine domestiche de «Il SECONDO RISORGIMENTO d'Italia», la Voce dell'A.N.C.F.A.R.G.L., memoria storica della Guerra di Liberazione, un memorandum sull'apporto complessivo dell'Arma Azzurra alle operazioni belliche.

Fra i 300.000 combattenti inquadrati nei reparti regolari delle Forze Armate eravamo anche noi della Regia Aeronautica con 20.000 uomini. Degli 87.376 Caduti, 2048 sono nostri eroi.

Oltre a questo sangue generosamente versato, in aridi numeri sintetizzo la nostra partecipazione: 4.800 azioni belliche per un totale di 24.000 ore di volo; lanciate 7.000 bombe; sparati 480.000 colpi di mitragliatrice; 1.800 tonnellate di materiale bellico aviotrasportato; 650 militari connazionali trasportati dai Balcani in Patria; 65 operazioni di salvataggio di naufraghi italiani e alleati effettuate; 87 velivoli nemici abbattuti: 147 nostri aerei perduti.

L'aridità delle cifre, non grosse in verità, brilla però alla luce dell'abnegazione, dell'eroismo, della professionalità di tutto il personale dell'aviazione militare impegnato nella campagna italiana.

Ma non dice delle condizioni drammatiche in cui l'Aeronautica si trovò ad operare prima e dopo l'armistizio, dopo i 39 mesi di guerra che l'avevano preceduto.

Forse non a tutti è noto che la Regia Aeronautica alla fine del mese di agosto 1943 disponeva infatti, sparsi sui vari fronti di guerra di:

— 420 velivoli, tra caccia e bombardamento, bellicamente efficienti su 831 in carico; disponeva poi di:

— 146 aerei bellicamente efficienti, su 230 in carico, dell'Aviazione Ausiliaria per l'Esercito;

nonché di: — 104 idrovolanti bellicamente efficienti, su 204 in carico, dell'Aviazione Ausiliaria per la Marina.

Pertanto la Forza Armata aveva 670 velivoli bellicamente efficienti su 1.265 in carico, sparsi sui vari fronti ed in massima parte qualitativamente superati.

Disponeva inoltre di:

— 133 velivoli da trasporto efficienti su 233 in carico e di

— 600 velivoli per le Scuole.

Se si escludono i velivoli per le Scuole, la Regia Aeronautica aveva in totale per le operazioni belliche sui vari fronti 803 velivoli su 1.498 in carico.

Per le operazioni di difesa aerea e per le azioni di appoggio alle forze di superficie dell'Esercito e della Marina, di questi 803 velivoli efficienti l'Aeronautica poteva disporre soltanto di 420 aerei.

Ritengo adesso opportuno fare menzione di alcuni avvenimenti verificatisi nei giorni precedenti l'armistizio.

Il giorno 4 settembre 1943 il Comando Supremo Italiano, convocati i Capi di Stato Maggiore delle Tre Forze Armate, aveva consegnato loro la Memoria n. 1, da tenere nella massima segretezza.

Tale memoria, per quanto riguardava l'Aeronautica contemplava, in caso di armistizio

con gli Alleati, l'immediato concentramento dei nostri Reparti da caccia nel Lazio ed il trasferimento dei Reparti di tutte le altre specialità in Sardegna.

Per quanto riguardava gli Aeroporti, la Memoria stabiliva che essi:

— se in uso esclusivamente italiano dovevano — presi i necessari accordi con lo Stato Maggiore Esercito — essere difesi, in modo da impedire la loro occupazione da parte dei Tedeschi con azioni terrestri o con aviotrasporti o con lancio di paracadutisti;

— se in uso misto, dovevano essere distrutti i velivoli tedeschi ivi dislocati, cercando di risparmiarli i depositi di carburante;

— se usati unicamente dai Tedeschi, dovevano essere conquistati e pertanto immediatamente dovevano essere concertate con lo Stato Maggiore Esercito operazioni di sabotaggio dei depositi e dei velivoli.

Gli ordini conseguenti al Promemoria n. 1 non giunsero ai Comandi periferici, ai Comandi di base ed ai Comandi dei reparti; lo Stato Maggiore non li diramò immediatamente, in quanto ritenne che l'attuazione di alcune disposizioni relative a quanto stabilito dal Co-

mando Supremo potessero destare sospetti nei Tedeschi, i quali da esse potevano intuire le nostre intenzioni.

Il giorno 6 settembre lo Stato Maggiore dell'Aeronautica alla luce delle disposizioni contenute nella Memoria, disponeva il trasferimento nel Lazio di Gruppi da caccia bombardieri, per averli pronti alla difesa di Roma nel quadro dell'operazione «Giant» che prevedeva, al momento della denuncia dell'armistizio, il lancio di un gran numero di paracadutisti alleati sulla Capitale; lo spostamento di questi Reparti, fu camuffato come piano di intervento contro le forze anglo-americane da sbarco a Salerno.

L'8 settembre allorché fu prematuramente denunciato l'armistizio da parte degli anglo-americani, i Reparti restarono in balia di sé stessi, in uno stato di totale disorientamento.

Il generale Santoro, sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, dispose l'immediata applicazione di quanto contemplato nella Memoria n. 1 soltanto il giorno 10 settembre. Era troppo tardi: in quello stesso giorno ebbe infatti inizio l'occupazione degli Aerei (segue a pag. 12)

## UNA GLORIA DEI CARRISTI

# FRANCESCO ATZORI «MARESCIALLO DI FERRO»

Minuto, quasi tascabile eppure chiamato «il maresciallo di ferro», sardo, orolese era ma trapiantato nel Friuli, Francesco Atzori, vera gloria dei carristi di cui fu uno dei progenitori.

Progenitore perché portò le fiamme rosse già alle dipendenze del padre dei Carristi, Valentino Babini, e poi servì con Pedoni, Andreani, Concaro, Buttafochi, Presisimone e Maretta, prima e durante la guerra, mentre alla rinascita della nostra Specialità fu fra i primi ed i migliori a metter a disposizione la Sua esperienza e le Sue elevate doti morali per il felice ritorno delle Unità corazzate.

Dignità, pronta obbedienza, mai trasformata in servilismo (con rispetto ed ammirazione son ricordate le ferme prese di posizione assunte da Atzori contro decisioni superiori che si discostavano dai contenuti dei Regolamenti) professionalità eccezionale, moralità ineccepibile, era le doti che gli assicurarono amici ed estimatori i quali mai ebbero motivo di rivedere le loro valutazioni ed i loro giudizi iniziali.

Per i superiori costituì un irrinunciabile punto di riferimento e di ricercata collaborazione.

Per i colleghi e per i dipendenti fu sempre un consigliere ed un amico al quale poter ricorrere sapendo ognuno che sotto la ruvida scorza si cela un grande, generoso cuore.

Per tutti fu un esempio da seguire.

Per il Battaglione fu un vanto ed un pilastro a cui potersi saldamente, in ogni evenienza, ormeggiare. E principalmente per questi pregi e virtù, da tutti riconosciuti, gli fu conferita la Medaglia Mauriziana.

E in guerra seppe sempre comportarsi lodevolmente mantenendosi all'altezza dei suoi compiti e dimostrandosi doppiamente coraggioso: prima perché, sempre e con estrema franchezza ammise, atteggiamento questo raramente riscontrabile, di «soffrire» nelle situazioni più calde, e poi, perché seppe superare ogni esitazione o timore facendo appello al mai venuto meno senso del dovere, in lui profondamente radicato.

L'elogio più alto dovuto ad Atzori, però, trae origine dal suo attaccamento alla Famiglia.

Nel dire ancora grazie al nostro «Maresciallo di ferro» che mai dimenticheremo, Lo salutiamo con il «mane diu» friulano: Mandi Francesco!

roporti Italiani da parte dei Tedeschi e la cattura del nostro materiale di volo.

Difficile fu pure l'osservanza da parte italiana delle clausole d'armistizio, che prevedevano il trasferimento immediato al Sud sugli Aeroporti liberi od occupati dagli Alleati di tutti gli aerei in grado di prendere il volo.

Non tutti i velivoli della Regia Aeronautica, sparsi sui vari fronti di guerra, poterono infatti involarsi verso tali basi, sia a causa della comprensibile opposizione dei Tedeschi, i quali nel mese di agosto avevano fatto affluire notevoli forze sull'Italia del Nord, sia a causa della indecisione di molti comandi italiani ad opporsi a questa azione d'interdizione da parte dei germanici, indecisione dovuta alla carenza di precisi ordini delle superiori autorità militari italiane nei giorni 8-9 e 10 settembre, sorprese anche esse dalla intempestiva denuncia dell'armistizio.

L'esodo dei velivoli italiani ebbe, comunque, inizio il giorno 9 settembre e proseguì nei due giorni successivi dagli Aeroporti del Nord Italia, del Centro Italia, dalla Dalmazia e dalle Isole dell'Egeo.

I velivoli che poterono raggiungere le basi libere, le basi del sud occupate dagli Alleati o della Sardegna furono 203, dei quali non più di 100 bellicamente efficienti.

In questo clima di generale disorientamento, in una situazione politico-militare quanto mai caotica determinatasi nei giorni seguenti l'armistizio, la Regia Aeronautica, che nelle basi del Sud possedeva poco più di 200 velivoli, si trovò subito ad affrontare il problema della linea, problema che si presentò immediatamente in tutta la sua gravità, in considerazione che le industrie aeronautiche italiane erano tutte dislocate sull'Italia Settentrionale, ormai occupata dalle forze germaniche.

La Regia Aeronautica, sino dai primi giorni dopo l'armistizio, con i limitati mezzi a sua disposizione, intervenne per opporsi all'azione dei Tedeschi tendenti a mantenere le loro forze nella Penisola, per ritardare l'avanzata delle forze anglo-americane verso il Nord.

Le prime operazioni contro i Tedeschi ebbero inizio il giorno 9 settembre con una ricognizione offensiva e scorta a favore di nostre forze navali da guerra in trasferimento da La Spezia, verso porti controllati dagli anglo-americani, effettuata con 4 velivoli da caccia Mc. 202 dislocati in Sardegna.

Mentre nelle Puglie avveniva lo sgombero da parte delle forze tedesche, nostri velivoli da caccia vennero impiegati, su richiesta del Comando Supremo, per il controllo dei movimenti germanici.

Numerose azioni vennero effettuate da nostri velivoli per il trasporto di personale e materiale a favore degli anglo-americani; azioni di velivoli da caccia vennero effettuate per la protezione di convogli alleati, mentre nostri idrovolanti vennero impiegati in missione di ricerca e soccorso ad equipaggi di velivoli alleati caduti in mare.

Il giorno 16 settembre, su richiesta del Comando Supremo, 5 nostri velivoli Cant. Z.1007, decollati da Alghero, attaccarono le motozattere che traghettavano da Palau a S. Teresa a Bonifacio le truppe tedesche in ritirata dalla Sardegna alla Corsica.

Le più importanti operazioni effettuate dalla Regia Aeronautica nel mese di settembre furono però quelle condotte a favore dei presidi italiani nelle Isole Joniche di Cefalonia e di Corfù.

L'appoggio ai nostri presidi militari delle due isole venne fornito dai velivoli Mc. 202 e Mc. 205 dei Reparti da caccia e con i velivoli tuffatori Re. 2002, dislocati sugli Aeroporti di Brindisi e di Manduria.

Il 17 settembre velivoli Mc. 205 si portaro-

no su Cefalonia e Corfù in ricognizione offensiva ed il giorno 18 i velivoli tuffatori Re. 2002 iniziarono le azioni di bombardamento del naviglio da sbarco che traghettava truppe tedesche sull'isola di Cefalonia, in supporto ai presidi germanici dell'isola.

L'appoggio dei nostri velivoli da caccia fu preminentemente indiretto, in quanto risultava difficile individuare la linea di separazione tra i due schieramenti che si scontravano in furiosi combattimenti; i nostri velivoli Mc. 205 attaccarono al suolo i velivoli tedeschi dislocati sugli Aeroporti di Kortiza, Tirana e Devoli, da dove essi partivano per raggiungere ed operare su Cefalonia.

Il giorno 22 settembre cessò l'eroica resistenza dei nostri a Cefalonia; i Tedeschi in 4 giorni trucidarono in massa migliaia e migliaia di italiani, tra Ufficiali, Sottufficiali e militari di truppa; fu una vera e propria carneficina.

Caduta Cefalonia, i nostri velivoli continuano ad operare a favore dei nostri difensori di Corfù ma i militari dei nostri Presidi dell'isola, dopo aver combattuto valorosamente ed inflitto al nemico gravi perdite, sopraffatti dalle soverchianti forze tedesche, il 25 settembre furono costretti a cedere.

Il Governo Italiano, allorché le forze sbarcate dai Tedeschi nell'isola di Cefalonia resero la lotta impari, per la enorme superiorità dei germanici in aerei ed in artiglieria, chiese agli Alleati il loro intervento, almeno con l'aviazione.

L'intervento non venne concesso.

Il Gen. Foster — Capo della Divisione Aeronautica della Commissione Alleata di Controllo, che aveva il compito di curare l'esecuzione delle clausole d'armistizio — solo il giorno 26 settembre comunicava a Brindisi di aver ricevuto dal Comando Supremo Alleato nel mediterraneo l'autorizzazione ad im-

Gli alleati stabilirono che tutte le operazioni della Regia Aeronautica dovevano essere preventivamente concordate con il Generale Foster.

Nella stessa riunione venne dagli Alleati concessa l'autorizzazione al recupero di tutto il nostro materiale aeronautico esistente in Africa Settentrionale, in Sicilia ed in Calabria, recupero che avrebbe consentito attraverso la cannibalizzazione dei velivoli fuori uso, il mantenimento in efficienza di altri velivoli.

Per quanto concerneva il potenziamento della Regia Aeronautica, gli Alleati risposero che per il momento nulla poteva essere deciso, ma che si ripromettevano di venire incontro alla richiesta italiana.

Nella riunione del 27 settembre fu dagli Alleati deciso lo sgombero completo dell'Aeroporto di Bari da parte della nostra Aeronautica e che a loro completa disposizione dovevano restare anche gli Aeroporti di Gioia del Colle, S. Vito, Grottaglie e S. Pancrazio; gli Aeroporti di Manduria e Leverano rimanevano per il momento a nostra disposizione; l'Aeroporto di Lecce doveva essere considerato la base della Regia Aeronautica, dove dovevano affluire personale, materiali e velivoli degli Aeroporti che avrebbe sgomberato.

In una successiva riunione e precisamente in quella tenutasi il 29 settembre gli Alleati comunicarono che gli aiuti che avrebbero concesso all'Aeronautica italiana sarebbero stati limitati ai carburanti ed ai lubrificanti, nonché ai mezzi per effettuare i recuperi, escludendo assolutamente la concessione di velivoli e motori.

Il settore operativo assegnato alla Regia Aeronautica comprendeva pertanto parte della Jugoslavia, l'Albania e parte della Grecia Settentrionale.

piegare caccia bombardieri P. 40 in appoggio alle truppe italiane di Corfù: il giorno dopo che l'isola era ormai caduta.

Intanto in una perdurante situazione quanto mai caotica, la Regia Aeronautica dovette affrontare il problema della sua ricostituzione.

Su suggerimento del Comando Forze Aeree Alleate del Mediterraneo, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Italiana procedette a snellire l'organizzazione dell'Arma, armonizzando comandi, uffici ed Enti alla consistenza dei suoi Reparti operanti, ai compiti di guerra ad essi assegnati ed ai limiti imposti dagli Alleati.

Il 15 settembre erano iniziati a Brindisi i contatti — che diventarono poi quotidiani — tra lo Stato Maggiore Aeronautica e la Divisione Aeronautica della Commissione Alleata di Controllo.

In quella prima riunione venne trattato l'impiego dei nostri velivoli da caccia dislocati in Puglia e stabilito che esso doveva essere limitato alla difesa aerea locale ed in particolare di Brindisi, anche per evitare il logorio del nostro materiale di volo, principalmente dei motori, dei quali non esistevano scorte; in quella riunione venne trattata anche l'utilizzazione di alcuni aeroporti pugliesi da parte delle forze alleate, nonché l'impiego di manovalanza italiana per la costruzione di piste di volo da parte degli Alleati.

Nella riunione tenutasi il 21 settembre — alla quale parteciparono il Comandante dell'Aviazione Alleata nel Mediterraneo, Maresciallo Tedder, il Comandante della TAF (Tactical Air Force) Maresciallo Cunningham ed il Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, Generale Sandalli — il problema della organizzazione della nostra Aeronautica e dell'impiego dei nostri velivoli fu oggetto di una trattazione più completa.

## MA GLI ALLEATI...

Il 12 ottobre l'Italia dichiarava guerra alla Germania, per cui venne accettata dagli Alleati la nostra cobelliganza.

La Regia Aeronautica chiese subito di operare sul fronte italiano per contribuire alla liberazione dell'Italia, ma gli Alleati limitarono il nostro intervento ad azioni, di carattere secondario, di lancio di paracadutisti sabotatori e di manifesti di propaganda sulla parte della Penisola occupata dai Tedeschi.

Nel mese di ottobre la Regia Aeronautica procedette alacremente alla sua riorganizzazione che contemplava un embrionale Ministero a Bari, lo Stato Maggiore (Superaereo) dislocato a Brindisi, al quale erano devolute le attribuzioni operative; alle dipendenze dello Stato Maggiore fu costituito un Comando Unità Aerea, anche esso dislocato a Brindisi, dal quale dipendevano tutte le forze aeree disponibili idonee all'impiego bellico, ripartite in 3 Raggruppamenti (Raggruppamento Caccia con sede a Lecce, Raggruppamento Bombardamento e Trasporti basato anche esso a Lecce, Raggruppamento Idro dislocato a Taranto).

Il concetto basilare che guidò l'organizzazione dei Raggruppamenti fu quello di renderli autonomi e per quanto possibile indipendenti dall'organizzazione aeroportuale, in modo che i Reparti dipendenti potessero operare anche da basi sprovviste di ogni attrezzatura logistica e tecnica.

In merito agli ordini di operazione non si può tacere del comportamento complessivo degli Alleati che fu, nei confronti dell'Arma Aeronautica, limitativo, ostruzionistico e non solo.

Ci mandarono a combattere per aiutare i partigiani e Tito, in Croazia, Slovenia, Serbia, Bosnia, Montenegro! È una pagina di storia tutta da scrivere che, comunque, non può intaccare la gloria della nostra Aeronautica militare.