

# AQUILE PER

## LA REGIA AERONAUTICA NELLA GUERRA

**T**ra il settembre del '43 e il maggio successivo, circa 2.000 militari dell'Aeronautica, di cui 1.200 in volo, raggiungono Lecce, Palata, Canne, Biferno o Campo Vesuvio, una base insomma, da cui i velivoli della nuova Unità aerea riportano in volo, insieme alle gloriose insegne del "cavallino rampante" o del "gatto nero", quella coccarda tricolore simbolo dell'Italia e delle origini stesse della forza armata. Al di là delle cifre, comunque, questa partecipazione assume significato e rilevanza grandissimi; segna storicamente l'esplicita frattura con un passato che è ripudiato e la volontà di partecipare, in una sorta di rifondato patto sociale tra forze armate e paese, alla lotta per il riscatto e la rinascita degli italiani.

### LA R.A IN GUERRA FIN DAL 9 SETTEMBRE 1943

L'attività bellica dell'Aeronautica italiana inizia fin dalla mattina del 9 settembre quando due pattuglie di M. C. 205 scortano alcune unità della nostra flotta da guerra in navigazione da La Spezia ai porti controllati dagli Alleati. Il giorno 11, durante il volo di trasferimento di un reparto da bombardamento dall'aeroporto di Perugia in Sardegna, la caccia tedesca attacca la nostra formazione dando luogo al primo combattimento aereo tra i due ex alleati. Il giorno 12, mentre aerei da caccia mitragliano colonne tedesche in ritirata nella penisola salentina, per la prima volta le coccarde tricolori appaiono nei cieli di alcune città italiane ancora occupate, sulle quali i nostri velivoli lasciano cadere manifestini, stabilendo in tal modo un concreto legame spirituale tra italiani uniti dalle stesse aspirazioni.

Tra il settembre e l'ottobre del 1943 l'attività dei nostri velivoli prosegue intensa, soprattutto lungo le coste dell'Albania, della Grecia e della Jugoslavia. Il 13 ottobre la dichiarazione di guerra del governo italiano alla Germania sancisce

lo stato di fatto determinatosi con l'armistizio e riconosce quindi ufficialmente quell'attività di guerra che era iniziata immediatamente dopo l'8 settembre. Per non correre il rischio di trovarsi di fronte ad altri reparti italiani, le nostre unità al sud vengono prevalentemente impiegate insieme alla Balcan Air Force oltre i confini, in attività offensive contro i tedeschi e difensive, di rifornimento, aviosbarco e trasporto a favore dei contingenti italiani e alleati impegnati, in situazioni spesso tragiche, nei Balcani e nelle isole ioniche. In questi mesi eccezionale si rivela il lavoro che riescono a compiere i tecnici e gli specialisti dell'Aeronautica. In una situazione in cui gli Alleati avevano di fatto requisito tutto ciò che poteva esser loro utile e i tedeschi si ritiravano verso nord lasciandosi alle spalle solo distruzione, il problema dell'efficienza della linea di volo era non solo gravissimo, ma condizione essenziale per poter continuare a combattere. In questo lavoro vengono fatti miracoli: si organizzano speciali squadre per ricercare e recuperare tutto il materiale possibile che, debitamente accentrato e immagazzinato, consente non solo di sottoporre a revisione la quasi totalità dei velivoli in carico che, per il 90%, avevano superato il prescritto limite di ore di volo, ma anche di rimetterne in efficienza un numero tale da ripianare le perdite dai reparti operanti. Grazie a questi uomini l'Aeronautica italiana combatté a fianco degli anglo-americani utilizzando esclusivamente i propri mezzi fino alla metà di settembre del 1944, quando gli Alleati, nel dare atto agli aviatori italiani della lealtà, dell'entusiasmo e del valore dimostrati, potenziarono il Raggruppamento caccia con l'assegnazione di alcuni P-39 "Aircobra" e "Spitfire" e i reparti da bombardamento con alcuni Martin "Baltimore", un nome che avrebbe presto identificato uno stormo.

L'8 maggio 1945, con la resa incondizionata della Germania, hanno termine anche le operazioni belliche che l'Aeronautica italiana aveva condotto per venti

mesi in disagiate condizioni materiali e supplendo alla scarsità di mezzi e di macchine solo con le risorse umane e l'entusiasmo.

### LA NOSTRA CACCIA IN MISSIONI DI SCORTA

In questo periodo l'aviazione da caccia aveva effettuato azioni di ricognizione offensiva in territorio balcanico, controllando e mitragliando gli impianti e le linee del traffico terrestre, marittimo e aereo del nemico. Sugli stessi obiettivi erano stati effettuati anche spezzonamenti e bombardamenti a tuffo. La caccia era stata inoltre impiegata in missioni di scorta diretta alle formazioni da bombardamento e da trasporto in zona di guerra, in crociere d'interdizione per facilitare il compito e in ricognizioni meteorologiche lungo le rotte e sugli obiettivi bellici. La continuità e l'efficacia di queste missioni avevano facilitato la conquista da parte degli Alleati di alcune isole dalmate. Di particolare intensità e rendimento erano state le azioni compiute in appoggio alle unità dell'Esercito popolare di liberazione jugoslavo, durante lo sgombero da parte dei tedeschi dell'Albania, del Montenegro, della Dalmazia e di altre regioni della Jugoslavia. L'aviazione da bombardamento aveva effettuato azioni offensive in territorio balcanico lungo le linee di comunicazione e contro attrezzature portuali, impianti aeroportuali, centri logistici e concentramenti di truppe. Da parte sua, l'aviazione da trasporto aveva effettuato un'intensa attività rifornendo costantemente le truppe italiane della Divisione "Garibaldi" e le truppe partigiane del maresciallo Tito, sia lasciando, generalmente con missioni notturne, i materiali necessari a quelle truppe per resistere agli attacchi nemici e, quindi, per passare all'offensiva, sia con atterraggi sui campi di fortuna in zone prossime a quelle controllate dai tedeschi. Quando queste azioni erano state richieste con ca-

# LA LIBERTÀ



## A DI LIBERAZIONE E NELLA RESISTENZA

rattere d'urgenza, gli equipaggi italiani le avevano portare al termine anche in pieno giorno e non di rado senza scorta, sfidando la reazione violenta della contraerea e della caccia nemica. Durante i voli di rientro questi velivoli avevano spesso lanciato manifestini sulle città jugoslave ed albanesi. Dalle stesse regioni intensissimo era stato anche il trasporto di militari e partigiani che, feriti o ammalati, non erano più in condizione di combattere. L'aviazione del trasporto aveva compiuto anche molte missioni sul territorio italiano ancora in mano dei tedeschi, soprattutto per il lancio di manifestini su centri abitati e di paracadutisti incaricati di particolari azioni di sabotaggio o informative. Collegamenti giornalieri per il trasporto di persone, posta e materiali, erano stati inoltre attivati con la Sicilia, la Sardegna e l'Africa settentrionale.

### GLI IDROVOLANTI ANGELI DEI CONVOGLI

Meno appariscente, ma certamente non meno utile e rischiosa era stata l'attività svolta dagli idrovolanti nella scorta a convoglio marittimi, nella caccia antisommergibile, nella ricerca, soccorso e recupero di naufraghi o nel soccorso preventivo svolto sulle rotte dei velivoli alleati di ritorno da azioni belliche. Alcuni dati statistici danno, pur nella loro freddezza, la misura del valore con cui, i piloti, gli specialisti, gli avieri, tutto il personale insomma, avevano saputo compiere fino in fondo il proprio dovere. La bandiera dell'Aeronautica e quelle del 4°, 5° e 51° Stormo sono decorate con la medaglia d'oro al valor militare concessa per i cinque anni di guerra; lo Stormo "Baltimore" e quello notturno con la medaglia d'argento per l'attività svolta durante la liberazione; lo Stormo trasporti con la croce di guerra al v. m. per lo stesso motivo. Per il ciclo di guerra 1940-43 due stormi, il 36° e il 46°, sono decorati di medaglia d'oro al v. m.; ventinove re-

parti di volo ricevono in totale 30 medaglie d'argento ed 1 di bronzo al v. m.

Alle 138 medaglie d'oro concesse ad appartenenti alla forza armata fino al settembre 1943 se ne aggiungono 26 per fatti d'arme compiuti nei venti mesi dopo l'8 settembre da militari dell'Aeronautica inquadrati in reparti regolari o in formazioni partigiane; 9 ricompense interalleate sono assegnate ai nostri aviatori nello stesso periodo. In cinque anni di guerra solo l'Aeronautica lascia sul campo oltre 9.000 morti e più di 3.500 dispersi.

Terminata con questo pesante tributo di vite una guerra durata 59 mesi, l'Aeronautica italiana si presenta di fronte agli immensi problemi della ricostruzione con le "esigue unità", come lo definì in un famoso ordine del giorno del 22 febbraio 1945 il generale Aymone Cat, nuovo Capo di Stato Maggiore della forza armata. Esse sono in pratica le stesse che avevano fatto la Guerra di Liberazione, i reparti, cioè, riuniti fin dal 15 ottobre 1943 nell'Unità aerea e che ora, inseriti in un'organizzazione territoriale ancora in via di assestamento, rappresentano tutto il potenziale aeronautico della nazione: tre raggruppamenti comprendono rispettivamente il 4°, 5° e 51° Stormo per la caccia; gli Stormi "Baltimore" Notturmo e Trasporti per i bombardieri; l'82°, 83°, 84° e 85° Gruppo per gli idro; tre servizi tecnici di raggruppamento provvedono infine ad assicurare l'efficienza dei reparti di volo. La ricostituzione delle forze aeree superstiti inizia con circa 200 velivoli efficienti, di cui la metà al sud o in Sardegna, gli altri sono quelli ancora impiegabili dei 246 che si erano sottratti in volo ai tedeschi.

A Roma, nel corso dei combattimenti che, fin dalle prime ore successive alla notizia dell'armistizio, videro per la prima volta impegnati fianco a fianco reparti militari regolari e gruppi di privati cittadini spontaneamente accorsi a difendere la città dall'occupazione tedesca, gli uomini dell'Aeronautica furono impegnati nel vano tentativo di salvare aeroporti e po-

stazioni della forza armata. Al Quadraro, all'Acqua Santa, alla Torraccia, a Centocelle soprattutto, si ebbero duri scontri tra truppe tedesche e il Battaglione dei paracadutisti arditi distruttori della Regia Aeronautica; un gruppo che, capitano Araldo De Angelis in testa, avrebbe presto dato insieme ad altri elementi della forza armata ad una banda che, affiliata alla "Cattapani", avrebbe condotto a buon fine numerose azioni di guerriglia armata nella Capitale e nei Colli Albani.

Ma dove la lotta raggiunse punte di particolare durezza fu a Monterotondo, dove l'Aeronautica ebbe suoi primi caduti nella lotta di resistenza: il sergente Pietro Orlandini e gli avieri Pietro Sacca, Angelo Calabresi, Ignazio Trevisani e Dario Rufini. Fallito ogni tentativo di impedire l'occupazione di Roma, si determinò tra il personale dell'Aeronautica una netta scissione tra elementi che, fedeli al fascismo, si riconoscevano ora nella Repubblica sociale messa in piedi da Mussolini, e quanti al contrario non presero neppure in considerazione la possibilità di venir meno al giuramento prestato, malgrado non pochi, specie tra i più giovani, avessero dovuto superare le non facili crisi determinate dalle pressioni esercitate da alcuni comandanti di reparto di grande prestigio e popolarità i quali, nel decidere di continuare la guerra a fianco dei tedeschi, cercarono di trascinare in questa scelta i loro gregari.

A quel punto chi rimase a Roma - deluso anche nelle aspettative di veder arrivare in tempi brevi le truppe alleate, che invece erano bloccate di fronte alle difese germaniche immediatamente a sud di Cassino - si trovò a dover affrontare la reazione dei nazi-fascisti, dapprima affidata solo agli strumenti della propaganda, che ebbe il suo momento di maggior successo nel mistificante discorso programmatico pronunciato dal maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani, ma ben presto all'azione meno indolore di una capillare organizzazione di polizia e di spie, alla quale più tardi si sarebbero aggiunti i triste-

mente noti torturatori della banda Koch.

Gli elementi più attivi e preparati dell'Aeronautica pensarono allora di riunire in un'unica organizzazione militare clandestina quegli uomini che avevano già dato vita a cellule sorte più o meno spontaneamente nelle giornate successive all'8 settembre, non di rado sulla crisi dei primi atti isolati di ribellione che alcuni opposero alle imposizioni dei tedeschi o dei fascisti. Sorse così il Fronte clandestino dell'Aeronautica la cui direzione venne assunta dal generale Umberto Cappa e la cui organizzazione - poi incorporata nel Fronte militare clandestino della resistenza guidato dal colonnello Cordero di Montezemolo - ricalcava in piccolo gli schemi e i principi di quella militare tradizionale.

Grazie all'iniziativa degli uomini del Fronte aeronautico era intanto sorto anche il Centro X, che avrebbe ben presto assicurato con continuità i collegamenti radio con il governo legittimo di Brindisi: il 14 settembre erano state infatti sottratte da un deposito militare alcune radio che, piazzate in diversi appartamenti di Roma, avevano iniziato a funzionare due giorni dopo, quando un SM 79, decollando in condizioni drammatiche dall'aeroporto dell'Urbe, era riuscito a ripartire al sud dove aveva trasportato, insieme a preziosi documenti segreti, anche

## A MONTEROTONDO I PRIMI CADUTI AZZURRI

un rudimentale cifrario.

Il Fronte aeronautico si strutturò dal punto di vista operativo in undici bande. Oltre alla già citata "Cattapani" (comandata dal generale d. a. Ulisse Longo) esse erano: la "Elena" (gen. d. a. Giuseppe Biffi), la "Zucoli" (gen. b. a. Arnaldo Pasquali), la "Guerra" (gen. b. a. Giuseppe Barba), la "Federico" (col. pil. Angelo Federici), la "Asma" (col. g.a.r.i. Vittorio Ascoli Marchetti), la "Giovannotto" (magg. pil. Massimo Giovannozzi), la "Milano" (cap. pil. Natale Veronesi), la "Montanari" (magg. g.a.r.i. Domenico Montanari), la "Ferraris" (capitano motorista Pierino Ferraris) e la "Matricardi" (gen. S. A. Attilio Matricardi), tutte operanti per lo più nella Capitale e, in parte, nei Castelli e nelle zone della Tolfa e di Guidonia. Al momento della liberazione di Roma, nel giugno 1944, l'organizzazione

del Fronte clandestino aeronautico, poteva contare su una forza di circa 2.500 elementi, di cui però solo 700 inquadrati in reparti di pronto impiego. Circa 350, di cui un terzo attivi, entrarono invece a far parte delle altre trenta formazioni partigiane che in quel periodo operarono nella Capitale.

Nei mesi successivi al settembre del '43 questi uomini assicurarono una preziosa attività; dall'assistenza anche finanziaria al personale inquadrato, ai loro familiari, al controspionaggio, dalla produzione di documenti contraffatti alla raccolta e trasmissione di informazioni di interesse militare, dal corretto orientamento politico degli affiliati di fronte alla massiccia propaganda dei nazi-fascisti ai collegamenti con le organizzazioni partigiane del Nord, fino alla partecipazione a vere e proprie azioni di sabotaggio e di guerriglia. La difficoltà di adattare strutture e forme organizzative militari tradizionali alla specificità della lotta clandestina, la consuetudine al rapporto gerarchico e, insieme, la spesso assoluta incapacità di entrare nello spirito di un'attività che richiedeva soprattutto, ma anche quello militare, pagò con un numero rilevante di elementi arretrati; di questi alcuni finirono a Regina Coeli, altri a via Tasso, molti di essi conclusero il loro calvario alle Fosse Ardeatine dove i tedeschi, in rappresaglia dell'attentato compiuto dai gappisti a Via Rasella, assassinarono 335 persone tra le quali, oltre al col. Cordero di Montezemolo, anche i generali dell'Aeronautica Roberto Lodi e Sabato Martelli Castaldi. Il duro colpo subito alle Ardeatine rallentò ma non interruppe del tutto l'azione del Fronte aeronautico, che continuò sostanzialmente fino alla vigilia della liberazione di Roma, quando una serie di arresti decapitò l'organizzazione dei suoi quadri migliori.

## LA PRIMA RESISTENZA DELL'AERONAUTICA

La resistenza attuata a Roma, come si può leggere anche nelle finalità istitutive che lo stesso Fronte aeronautico si pose come traguardo, si collocò come una continuazione del servizio militare regolare, quasi che le bande altro non fossero se non "reparti avanzati (...) venutisi improvvisamente a trovare, per le alterne vicende della guerra, in territorio occupa-

to dal nemico. Non si tratta quindi - anche giuridicamente parlando - di una massa di militari sbandati, ma si era di fronte al fenomeno della costituzione di gruppi di uomini che, riunendosi intorno ai loro vecchi comandanti o ai capi di più alto prestigio, cercavano di rientrare nei reparti dell'Aeronautica, rinati nel Fronte clandestino".

## I SUCCESSI DEL FRONTE CLANDESTINO AERONAUTICO

Questa consapevolezza, quasi un voler rivendicare a tutti i costi la propria origine militare, fu comune anche a bande che operarono al di fuori del Fronte clandestino, nel centro e nel nord Italia, e fu propria anche di singoli elementi, non solo di carriera, che non mancarono mai, neppure di fronte alla morte, di ribadire la loro derivazione dalle forze armate e di ostentare con fierezza continuità col proprio passato militare. Ciò non impedì, ovviamente, che altri militari dell'Aeronautica entrassero nelle file della resistenza attiva con spirito diverso, vivendo cioè la lotta quasi come contrapposizione al servizio regolare, in forte polemica verso le istituzioni monarchiche compromesse col fascismo. Indipendentemente dalle motivazioni che determinarono queste scelte, gli elementi comuni a tutti questi uomini furono la presa di coscienza di una realtà politica e sociale fino ad allora sfuggita alla maggior parte di essi e la radicata aspirazione di costruire, sulle rovine di un passato ripudiato, un'Italia profondamente rinnovata. La nobiltà dei testamenti spirituali lasciati per le generazioni future da "aviatori" come Francesco Santoro, Aldo Di Loreto, Ugo Machieraldo, Italo Piccagli, Giordano Rossini -, e ci limitiamo a citare solo qualcuno di coloro che pagarono con la vita la loro scelta e il cui sacrificio ottenne il riconoscimento della medaglia d'oro al valor militare per attività partigiana -, può idealmente sintetizzarsi nel messaggio che, con grande lucidità, malgrado le torture subite, il generale Martelli Castaldi scrisse sulla parete della cella di Via Tasso prima di essere condotto alle Fosse Ardeatine: "*Quando il tuo corpo non sarà più, il tuo spirito sarà ancora più vivo nel ricordo di chi resta. Fa che possa essere sempre di esempio*".