

# Da Campomarino, le prime gesta della R. Aeronautica

## Sulle ali della memoria

di G. Cesare Graziani

**I**l prossimo ottobre si compiranno cinquanta anni dal rischieramento dei reparti dell'A.M. 3°, 4°, 41° Stormo sugli aeroporti di Campo Marino con i velivoli ceduti dagli anglo-americani per riprendere a combattere accanto a loro contro la Germania.

L'evento costituì l'occasione per fornire, da parte delle FF.AA. italiane, il contributo allo sforzo degli anglo-americani impegnati contro le truppe tedesche occupanti il territorio nazionale.

Con questo non si intende sottacere l'apporto dei reparti dell'A.M. fin dall'indomani del 8/9/1943 con azioni di protezione e di aerorifornimento di viveri, medicinali, indumenti ed altro effettuate subito dopo l'armistizio.

Ritengo sia doveroso ricordare che dopo l'armistizio si trovarono sull'aeroporto di Lecce (Galatina) i resti dei reparti decimati che all'atto dell'armistizio erano dislocati su bassi del Sud Italia o in Sardegna più alcuni velivoli di equipaggi isolati che dal Nord volontariamente si trasferirono al Sud. Questi reparti avevano in dotazione gli stessi velivoli con i quali avevamo operato fino all'armistizio; erano macchine logore per l'attività svolta fino alla data dell'armistizio, sprovviste di parti di ricambio per una salutare revisione; gli stessi ufficiali piloti e gli specialisti erano uomini stanchi, spremuti nelle loro capacità fisiche, delusi dagli avvenimenti politico-militari che avevano creato in loro gravi problemi di coscienza e perplessità sull'opportunità di continuare a combattere. Non era da trascurare l'incidenza che ebbe sull'animo degli aviatori del Sud il comportamento di tanti cari colleghi che aderivano alla costituenda aviazione della RSI. Nonostante questa precaria situazione morale e lo stato di efficienza altrettanto precario dei velivoli, l'A.M. rispose positivamente alla richiesta delle autorità governative prima, ed a quelle alleate poi, con voli meravigliosi per gene-



rosità e solidarietà dei suoi piloti e specialisti in aiuto delle truppe del nostro esercito rimaste intrappolate in terra ostile sia dai tedeschi che dai partigiani di Tito fino a quando con quest'ultimo non furono chiariti i reciproci rapporti. Infatti, in un primo momento, velivoli da trasporto riuscirono anche ad atterrare in territorio jugoslavo per recuperare feriti e portare materiali di sussistenza, poi l'avanzare dell'inverno rese possibili solo azioni di aviorifornimento. In questa attività si distinsero i generosi equipaggi dei velivoli SM. 82 con voli notturni effettuati anche in difficili condizioni meteorologiche: degno di particolare menzione è stato l'aerorifornimento compiuto il 14/5/1944 dagli equipaggi del 88° Gruppo con velivoli Cant Z. 1007: attaccati da caccia tedeschi durante il volo di rientro ben sei velivoli furono abbattuti nell'Adriatico compreso quello del comandante del Gruppo cap. Di Palma.

Nonostante queste prove di alto spirito di sacrificio dei generosi equipaggi, l'A.M. non poté assicurare con continuità operativa a cagione della precarietà dell'efficienza dei velivoli.

Con l'assegnazione dei Martin Bomber M. 187, comunemente chiamati «Baltimore», al 3° Stormo ed i P.39 al 4° Stormo si costituirono due reparti che poterono assicurare la continuità operativa. Sotto la vigilanza di controllori inglesi il 3° e il 4° Stormo effettuarono sull'aeroporto di Campo Vesuvio la transizione e

l'addestramento bellico sul nuovo velivolo in dotazione; furono assegnati velivoli «Spitfire» anche il 51° Stormo, in tempo successivo.

Nell'ottobre 1944 i tre stormi furono trasferiti sui due aeroporti in riva all'Adriatico lasciati liberi dai reparti greci, sudafricani, ecc. spostatisi verso Nord con l'avanzare del fronte terrestre. Lo stormo Baltimore si rischierà sull'aeroporto Bifermo (dal nome del vicino torrente) realizzato in grelle metalliche lungo la spiaggia; oltre ai due Gruppi 132° e 28° italiani, sullo stesso aeroporto ebbero sede anche 6 gruppi di sudafricani, inglesi, australiani: in totale 8 gruppi. I tre Stormi 4°, 51°, e 5° in tempi successivi si rischiararono sugli aeroporti di Canne, vicino alla località sempre nel comune di Campo Marino.

L'attività bellica dei 4 stormi fu coordinata e disposta da 54th Wing del Balkan Air Force. I quattro stormi operarono sul territorio jugoslavo; il 3° Stormo con azioni di bombardamento mentre il 4°, il 5° e il 51° con azioni di mitragliamento e di attacco al suolo con bombe. L'attività si svolse con continuità, tempo permettendo, fino alla fine del conflitto. Durante tutto il ciclo i reparti subirono gravi perdite fra cui il magg. Mariotti comandante del 4° Stormo, ed il magg. Erasi comandante del 132° Gruppo Baltimore e con loro 14 ufficiali piloti, 4 sottufficiali piloti e 6 sottufficiali specialisti.

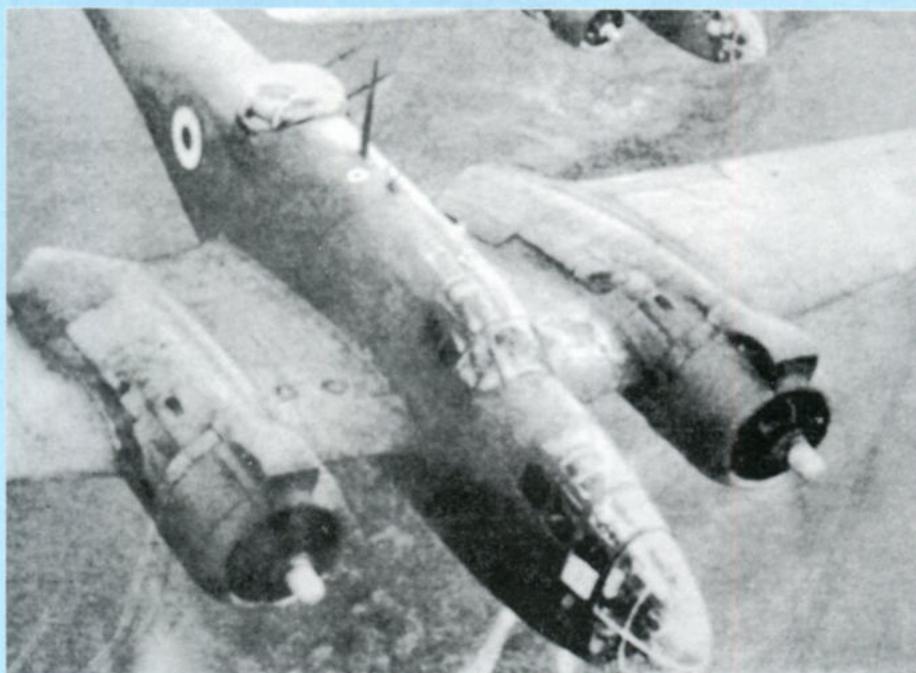
Qual'è stato il significato ed il risultato militare e politico della partecipazione di questi reparti nazionali con velivoli ceduti dagli alleati, all'ultima fase della guerra?

Al quesito penso si possa rispondere come segue:

*Primo punto.* Quando «Radio naia» cominciò a diffondere la notizia che sarebbero stati assegnati velivoli, ceduti dagli anglo-americani, all'A.M. italiana per la costituzione di reparti che avrebbero

dovuto operare sul territorio jugoslavo contro la Germania, ufficiali e specialisti cominciarono a rivolgersi ai loro comandanti chiedendo i motivi che giustificassero la ripresa a combattere contro l'antico alleato ed a fianco dei vecchi nemici, nostri vincitori, con la quale eravamo ancora in fase armistiziale. A simili interrogativi non era facile la risposta, eppure era necessario svolgere una lenta azione persuasiva per convincere i nostri bravi

scaldamento, con un'alimentazione di cibi americani poco consoni ai nostri gusti ed alla nostra dieta, malvestiti e mal calzati per difenderci dai rigori del freddo, i nostri uomini hanno lavorato e volato superando disagi e privazioni oggi inimmaginabili. Di questa difficile vita e di tanti sacrifici si rese conto il ministro dell'Aeronautica dell'epoca, l'anziano alpino Gasparotto che venuto in visita agli stormi, parlando a tutto il personale, ad un



uomini sull'opportunità di tornare al combattimento con la speranza che il nostro contributo allo sforzo degli anglo-americani in questa fase finale avrebbe permesso al governo di ottenere clausole di pace più favorevoli.

L'azione di convincimento non fu facile perché impostata solo su opinioni e su speranze molto aleatorie. Quando però i piloti e gli specialisti si trovarono dinanzi ai nuovi velivoli, non ebbero più alcuna esitazione e iniziarono a lavorare ed a volare con impegno come erano stati sempre soliti fare. In essi crebbe lo spirito di emulazione allo scopo di dimostrare ai vincitori che la nostra sconfitta, fra l'altro, era dipesa dall'inadeguatezza qualitativa e quantitativa delle macchine e non dal valore personale. Nonostante i disagi, i sacrifici ed il rischio che ci attendevano tutti, ufficiali, sottufficiali e specialisti si concentrarono sul successivo impegno per ottenere positivi risultati.

Alloggiati sotto tenda, con la neve all'esterno, privi di qualsiasi sistema di ri-

tratto si tolse il cappello e tenendolo con le due mani disse: «Sono qui in rappresentanza del governo, per elemosinare da voi il vostro sacrificio, il solo che possa far risalire la nostra Patria dall'abisso in cui è sprofondata». Dinanzi al vecchio parlamentare cui i tedeschi avevano fucilato l'unico figlio, gli uomini si persuasero che il ritorno al combattimento era l'unica via da seguire per ogni onesto cittadino. L'assegnazione dei velivoli e la ricostituzione degli stormi avevano forgiato il nuovo spirito di attaccamento al reparto e rigenerato l'unità di intenti, la fede nella Patria e la credibilità in un futuro per l'A.M.

*Secondo punto.* Il risultato militare-politico è di tutta evidenza. Con il rischieramento dei tre stormi a fianco degli anglo-americani furono gettate le basi per la costituenda nuova A.M. Le clausole dell'armistizio furono molto severe; l'Italia non avrebbe potuto avere più un'aeronautica militare degna di tale qualifica. Ma l'azione del governo, che seppe valorizzare in

maniera proficua la collaborazione bellica dei reparti rischierati a fianco degli anglo-americani, mitigò notevolmente quelle clausole tanto da consentire all'Italia la conservazione di un'aviazione militare, anche se limitata nel numero dei velivoli e nelle specialità. L'A.M. che risultò alla fine del conflitto ebbe il suo ovolo generazionale in questi tre reparti, nel 5° Stormo e nello stormo degli SM. 82 che avevano già nell'immediato collaborato con gli alleati. Per l'A.M., e per tutti gli uomini dell'A.M., di ieri e di oggi, deve essere chiara questa verità storica che è costata tanto sacrificio ed il sangue versato di tanti amici colpiti in combattimento aereo fra i quali un comandante di stormo e due comandanti di gruppo. In questa rinascita dell'A.M., a mio parere, dovrebbero riconoscersi tutti gli aviatori anche quelli che vennero a trovarsi, loro malgrado, dall'altra parte perché la verità storica è questa: dagli aeroporti di Campo Marino sortì l'A.M. che continuò a volare senza alcuna soluzione di continuità.

Ricostruita l'A.M., già l'Italia nell'Alleanza Atlantica, fu ospite dell'A.M. negli anni sessanta il generale inglese Foster, che negli anni 1944/45 era stato il comandante del Balkan Air Force dal quale dipendevano i reparti dell'A.M. rischierati a Campo Marino. Nell'occasione il Capo di S.M. dell'epoca offrì una colazione in onore dell'ospite inglese alla quale furono invitati anche i comandanti degli stormi belligeranti. Al brindisi il gen. Foster volle ricordare quel periodo elogiando il comportamento degli stormi italiani per la collaborazione fornita e per i risultati bellici ottenuti. Concludendo il suo intervento sottolineò molto significativamente il risultato militare e politico di quella collaborazione dichiarando che «*gli aviatori di oggi e quelli di domani devono molto a quei colleghi che in quegli anni bui per la storia italiana seppero sacrificarsi per riscattare dalle clausole punitive dell'armistizio, l'A.M. italiana e la loro Patria.*»

Dieci anni fa fu eretta la stele che ricorda l'attività del 3°, 4°, 5° e 51° Stormo in quel territorio nel periodo bellico; nel cinquantenario di quegli eventi proponiamo una cerimonia che rievocandoli raccomandiamo ai giovani di oggi e di domani di ispirarsi alla donazione spirituale e materiale di quei figli d'Italia nell'ora storica della resurrezione della patria.

**Giulio Cesare Graziani**