

# UN UFFICIALE PILOTA RACCONTA SQUARCI DI VITA VISSUTA DOPO L'ARMISTIZIO

---

di Alberto Hesse

---

**P**er le nuove generazioni, sia in servizio o desiderose di entrare in Aeronautica, mi piace ricordare uno dei maggiori meriti dell'8° Gruppo Autonomo C.T., "Caccia Nazionale di Scorta alle FF.NN." a disposizione dell'Ammiraglio Bergamini, Comandante la Squadra Navale del Tirreno, per copertura e difesa aerea. Il Gruppo restava comunque alle dipendenze di "Superaereo", Comando Territoriale di Tortona, S.M.A. (Stato Maggiore Aeronautica).

L'Armistizio dell'8 settembre 1943 trovò l'intero Gruppo schierato sull'aeroporto del Littorio, partito da Sarzana e Metauro nelle prime ore del pomeriggio. Nel corso della guerra - iniziata il 10 giugno 1940 - scarse erano le notizie ufficiali ed il pilota destinato alle azioni ne veniva a conoscenza qualche minuto prima del decollo. Esisteva per contro un efficace servizio, non sempre preciso, che avevamo l'abitudine di chiamare "Radio Naja". Questa aveva saputo che l'impiego bellico era previsto nella scorta ad aerosiluranti, che dovevano partire verso sera, onde cercare di arginare lo sbarco alleato a Salerno. Ben pochi di noi sarebbero rientrati, vista la copertura aerea assicurata per quell'operazione. L'annuncio del Gen. Badoglio sull'avvenuta firma dell'Armistizio a Cassibile e la tempestiva comunicazione di Superaereo al ns. Comandante, l'attuale Gen. Sq. M. Ba-

cich, ha annullato questa missione.

Per l'esattezza storica mi preme ricordare alcuni punti estremamente importanti (1).

Dopo lunghi negoziati segreti il Gen. Castellano firmava a nome del Governo Badoglio il cosiddetto "armistizio breve" (short armistice of Italy) a Cassibile (Sicilia). Il Gen. Eisenhower, Comandante in capo alleato, si riservava il diritto di darne comunicazione ufficiale nel giorno ritenuto più opportuno. La Storia ha documentato essere stato questo giorno l'8 Settembre nel tardo pomeriggio, dopo iniziata l'Operazione "Avelanche" (sbarco a Paestum, nel Golfo di Salerno).

La firma apposta il 3 Settembre è rimasta segretissima: ne sono stati resi partecipi un numero limitatissimo di Comandi dei vertici: "Comando Supremo" e i tre "Stati Maggiori" (Esercito, Marina ed Aeronautica).

Ministro dell'Aeronautica era il Gen. D.A. Renato Sandalli, subentrato anche nella carica di Capo di S.M. nell'agosto, al Gen. S.A. Rino Corso Fougier, con il rango di Ministro e Segretario di Stato. Va ricordato che tale carica fu ricoperta fino al 25 luglio 1943 da Mussolini e che la scelta del Gen. Sandalli era stata voluta dal Capo del Governo (Gen. Badoglio), nonostante la disponibilità di altri generali di grado superiore.

Fin dal 4 Settembre venne diramata la "Memoria n. 1" del

Comando Supremo che, per l'Aeronautica, disponeva il concentramento negli aeroporti del Lazio dei reparti da Caccia e le rimanenti specialità (aerosiluranti, trasporti e ricognitori a lungo raggio) invece in Sardegna.

In base a tale direttiva l'8° Gr. ha avuto l'ordine solo l'8 Settembre nelle prime ore del pomeriggio di schierarsi, come indicato all'inizio, sull'aeroporto del Littorio; All'alba si registrava uno sbarco inglese in Calabria, quale diversivo all'operazione principale dello sbarco a Paestum (operativo "Butters" a Gioia Tauro e "Goobet" a Crotona).

Qui si verifica una prima incongruenza rispetto alle direttive citate: sull'aeroporto del Littorio erano anche concentrati alcuni reparti di S. 69 aerosiluranti, alcuni trimotori da trasporto e diversi reparti germanici da caccia, bombardamento e ricognizione.

È difficile comprenderne le ragioni: personalmente sono convinto esse siano da attribuirsi all'Operazione "Giant Two" (occupazione alleata degli aeroporti di Furbara, Cerveteri, Littorio, Centocelle e Guidonia), di cui è opportuno dare qualche spiegazione.

Fin dalla firma dell'Armistizio il Gen. Castellano, emissario di Badoglio, suggerì un'operazione di aviolancio nella zona di Roma al momento della comunicazione ufficiale e tale propo-

sta sposava un progetto alleato "Gigante 1" (Giant One) quale diversivo allo sbarco di Salerno (Operazione "Avelanche"). È così che nacque l'Operazione "Gigante 2" (Giant Two).

La realtà dei fatti nei giorni 8 (annuncio dell'Armistizio) e successivi, è stata, a dir poco, sconcertante. La situazione numerica delle Forze Militari era in netto favore dell'Italia, con il Presidio di Roma, Corpo d'Armata di Roma (Divisione Sassari, più numerosi depositi e reparti per ca. 100.000 uomini), XVII Corpo d'Armata (Divisione "Piacenza", "Re", "Lupi di Toscana", più altre tre Brigate Costiere), Corpo d'Armata Motocorazzato (con le Divisioni "Granatieri di Sardegna", "Piave", "Ariete" e "Centauro"). Il potenziale bellico italiano, che sarebbe stato rinforzato con l'intervento di 8.500 paracadutisti e fanti aviotrasportati degli Alleati chiamato "Raggruppamento di Manovra Caccia Lazio", era di gran lunga superiore a quello germanico di soli 25.000 uomini e ca. 60 carri armati. Tale forza di ca. 108.500 uomini sarebbe stata appoggiata dall'aviazione tattica alleata e dalla Regia Aeronautica con ca. 150-200 Caccia di potenziale intervento.

Sembra che i vari comandanti italiani dei singoli reparti, che avrebbero dovuto concentrare gli sforzi nella protezione degli aeroporti del Lazio già citati, abbiano addotto tempi talmente lunghi per gli spostamenti, che il Comando Supremo Alleato fu costretto a cancellare l'Operazione "Giant Two" mentre erano già in volo 60 apparecchi alleati con i paracadutisti. L'Ufficio Storico della Regia Aeronautica indica il rifiuto dello S.M.-R.E., addirittura convalidato più tardi dallo stesso Gen; Badoglio (3).

Il funzionamento, generalmente ritardato, di "Radio Naja" aveva fatto pervenire a noi, piloti dell'8° Gr. C.T., la notizia di

un lancio di paracadutisti per il giorno 9 Settembre. Ciò si spiegava lo spostamento alle prime luci di quel giorno con nuovo schieramento in pieno assetto operativo per appoggio all'Operazione "Giant Two" sull'aeroporto di Guidonia.

Mi piace ricordare di aver assistito in quel giorno all'atterraggio rocambolesco di tre Mc 205: si trattava della 310<sup>a</sup> Squadriglia di Ricognizione Fotografica comandata dal compianto, allora Cap. Adriano Visconti, già mio Capo Calotta a Caselle Torinese. Partito dalla propria base in Sardegna con gregari, un caro amico e compagno di corso S.Ten. Giovanni Dajeva ed il S.M. Lajolo Magnaghi, facevano scendere dalla fusoliera ben 14 specialisti, avendo liberato gli apparecchi dalle complesse apparecchiature fotografiche (1).

Il nostro comandante l'8° Gr. C.T., Ten. S.A. Mario Bacich, allora con il grado di Maggiore, ha tenuto costante contatto con Superaereo: questo era in fase di spostamento dalla sede in campagna (Palestrina), al Ministero in città. Il Gen. Sandalli doveva, in qualità di Ministro, seguire il Governo del Re a Pescara, lasciando le responsabilità ai Gen. Santoro (sotto capo di S.M.), Gen. Urbani (capo di Gabinetto) e al Gen. Ilari (Com.te 3<sup>a</sup> Sq. Aerea), tutti al corrente della prevista Operazione "Giant Two". È facile quindi comprendere che il nostro comandante ricevesse, in tali giorni critici, ordini non sempre conformi alle direttive generali.

La sera del 9 Settembre l'8° Gr. ebbe l'ordine di schierarsi a Castiglione del Lago, dove rimase ben 2 giorni senza che il Comandante riuscisse a mettersi in contatto con Superaereo. Fu solo l'11 Settembre, al mattino, che ebbe l'ordine, in totale contrasto con le direttive iniziali (la Caccia in aeroporti del Lazio), di raggiungere l'aeroporto di

Decimomannu (Sardegna), destinazione per i plurimotori. In tale occasione si è verificato un ulteriore "exploit" dell'8° Gr. Il volo Castiglione del Lago-Decimomannu era ben oltre ogni autonomia, né vi erano atterraggi intermedi possibili per un rifornimento. L'ordine venne eseguito da una trentina di Mc 200 ricorrendo ad un accorgimento onde risparmiare carburante: portammo, con passo meccanico, il numero di giri sotto 1800/min. (in luogo dei normali 2200/min. dati dal passo fisso con dispositivo elettrico).

Tale ordine errato è stato causa di conseguenze estremamente penose e molto sofferte dall'intero Gruppo: tutt'altre sarebbero state le vicende se l'ordine per l'8° Gruppo fosse stato lo stesso di quello per tutti gli altri Reparti da Caccia, come il 4°, 51° e 3° Stormo, 160°, 21°, 155° e 167° Gruppo, vale a dire recarsi sugli aeroporti pugliesi. Altro dettaglio di minore importanza resta il fatto che il trasferimento Castiglione del Lago-Lecce, Foggia o altro al Sud, sarebbe stato un volo nell'ambito della normale autonomia.

Da quel momento inizia il grande travaglio dell'8° Gr., che è riuscito, quale UNICO reparto operante della Caccia, a rispettare le clausole dell'"Armistizio breve" e consegnare gli aerei efficienti in Sicilia dopo numerosi trasferimenti (Littoria, Guidonia, Castiglione del Lago, Decimomannu, Sciacca per i caccia e Trapani per i trimotori).

A distanza di mezzo secolo nulla ha potuto fugare il sospetto che si sia voluto "sacrificare" l'8° Gr. Autonomo Caccia Terrestre, con la consegna dei MC 200, privilegiando tutti gli altri apparecchi più efficienti, già di stanza o disposti successivamente sugli aeroporti pugliesi. Non si poteva creare nei comandi alleati il sospetto che non vi fossero caccia efficienti alla data dell'Armistizio.

Gli ordini scritti, portati da un ufficiale, inviato a Decimomannu dal Ministro con un S. 82 partito da Brindisi il 12 Settembre, erano precisi:

- gli S. 79 siluranti, circa una trentina, appartenenti a vari gruppi, dovevano essere consegnati sull'aeroporto di Castelvefrano, perché dotato di pista;

- i MC 200 dell'8° Gruppo, circa altrettanti, andavano consegnati sull'aeroporto di Sciacca.

Possiamo parlare della solita astuzia con l'intento di documentare una resa formale dell'Aeronautica in Sicilia, come quella della Marina a Malta.

A memoria storica mi piace citare ancora una volta l'incompetenza di chi diede gli ordini di trasferimento da Decimomannu: volo in quota massima di 500 mt. e con carrello abbassato.

I velivoli dell'8° Gruppo, in tali condizioni, avrebbero potuto coprire poco più di metà strada del Canale di Sicilia. Il nostro Comandante ha pertanto concordato con i vari Comandanti dei Gruppi Siluranti il trasferimento con volo in quota e carrello retratto. Il grande pattuglione dei siluranti aveva ai fianchi e in coda la scorta delle tre Squadriglie dell'8° Gruppo.

Questa imponente formazione, partita il mattino del 13 Settembre, ebbe l'avventura di sorvolare un enorme convoglio alleato, con due portaerei, numerosi cacciatorpediniere ed una cinquantina tra naviglio da guerra minore, seguito da un centinaio di Liberty, diretto verso Salerno.

Vedevamo dalla nostra quota partire i caccia delle portaerei, immaginando trattarsi di un attacco (in effetti eravamo con un giorno calendario in ritardo sui 5 gg. previsti dall'Armistizio).

Secondo gli accordi tra i Comandanti, il grande pattuglione aumentò velocità al massimo puntando ai due aeroporti sotto la linea di volo. La Caccia alleata raggiunse soltanto i tre lenti

trimotori di appoggio all'8° Gruppo, obbligandoli ad un atterraggio a Trapani.

Atterrati tutti i Mc. 200 a Sciacca, fummo sottoposti a lunghissimo interrogatorio individuale. Gli Alleati ci ordinarono, in un primo tempo il trasferimento da Sciacca ad Agrigento (corta pista in "grelle" della larghezza di ben 6 - sei - metri!!!) ed in seguito uno successivo sull'aeroporto di Korba Nord (Tunisia). Solo dopo che il Governo Badoglio ebbe concordato con gli Alleati le condizioni di "cobelligeranza", l'8° Gr. poté rientrare a Lecce il 3 di ottobre (quasi un mese dopo), in condizioni estremamente precarie per gli aerei, per l'abbigliamento e soprattutto per il morale.

È in questo frangente che ognuno di noi ebbe un profondo travaglio: richiesta di "congedo illimitato" o continuazione delle operazioni nella "Guerra di Liberazione"?

Chi vi narra queste tribolazioni ha inteso mantenere il giuramento di fedeltà al Re d'Italia e d'Albania ed Imperatore d'Etiopia, prestato con cerimonia solenne per la nomina a S.Ten. ed ha optato di partecipare anche alla "Guerra di Liberazione".

Nell'Italia "liberata" si trovavano allora velivoli e piloti del 4° e 51° Stormo, mentre invece il 5° Stormo era praticamente senza velivoli dopo le fortissime perdite subite in Calabria.

Ancora una volta l'8° Gruppo doveva subire ulteriori umiliazioni, nonostante avesse il merito di essere l'unico reparto che abbia passato le linee al completo, quando invece i 3 Stormi e gli altri Gruppi citati si trovavano già negli aeroporti dell'Italia meridionale dopo l'annuncio dell'Armistizio.

Anziché vedersi premiati per disciplina, obbedienza e lungo travaglio, e quindi dotati dei più moderni Mc. 205 e Mc. 202, venivano in un primo tempo relegati sull'aeroporto di Capoterra

(Sardegna) con gli scassati Mc. 200. Solo più tardi il Gruppo è stato fatto rientrare per completare il 5° Stormo, con il 131° e 132° Gruppo. I tre Stormi 4°, 5° e 51° formavano il "Raggruppamento Caccia": si ripetevano nell'estate 1944 ancora una volta vecchie discriminazioni: gli Alleati avevano assegnato al Raggruppamento Caccia velivoli usati, ma sempre più efficienti dei nostri. Il 4° Stormo ebbe i "P.39" Belli Air-Cobra, il 51° gli "Spitfire V", mentre al 5° Stormo passarono i già vetusti Mc. 202 e pochi Mc. 205.

Pochi Mc. 205 con altri Mc. 202 vennero assegnati agli altri 2 Gruppi del 5° Stormo. È difficile esprimere l'amarezza dei nostri animi: sembrava una vera maledizione che si protraeva fin dai primi giorni di guerra...

Ad ogni 50 anni di distanza i pochi superstiti, oggi intorno agli 80, hanno dovuto ingoiare altri rospi: i vertici della nuova Aeronautica, che è potuta risorgere solo grazie alle prove date agli Alleati con la Guerra di Liberazione, hanno sciolto nel dopoguerra il vecchio e glorioso 8° Gruppo. Per di più è stato ricostituito il vecchio 2° Stormo (sciolto agli inizi del 1943) e, con prova di ignoranza storica, aggregato con altri gruppi senza passato bellico.

I morti d'Africa e quelli immolatisi nei cieli d'Italia e dei Balcani chiedono giustizia per ristrutturare il 2° Stormo sui vecchi due Gruppi, l'8° ed il 13°.

**Alberto Hesse**

#### BIBLIOGRAFIA

- (1) Giuseppe Pesce, Gen. S.A. - "Quaderni di Cultura", "L'Aeronautica Italiana all'epilogo del conflitto".
- (2) Nino Arena - "La Regia Aeronautica" 1943-1946 Parte Prima "Dall'armistizio alla cobelligeranza", Fatti rilevati dall'Ufficio Storico dello S.M.A.
- (3) Nino Arena - "La Regia Aeronautica" 1939-1943, Volume Quarto - 1943, L'Anno dell'Armistizio. Fatti rilevati dall'Ufficio Storico dello S.M.A.