

Il mio primo combattimento nel '43

PILOTANDO UN MACCHI 200 DELL'8° GRUPPO

di Alberto Hesse

L'articolo "La prima raffica..." di Adelmo Rigoli, apparso nel numero di novembre 1997, ha fatto riaffiorare anche in me molti ricordi.

Volontario nella Regia Aeronautica, perché assegnato alla "leva di mare", pur chiamato alle armi nel luglio 1940, arrivai ai Reparti molto tardi (2-1-1943). Già pilota civile di 1° grado, frequentai la scuola di volo di 1° periodo a Pistoia e di 2° periodo (specialità caccia) a Castiglione del Lago.

La burocrazia e le pessime stagioni autunno/inverno protrassero la preparazione ai Reparti di volo per oltre 2 anni con sole 70 ore di attività addestrativa.

Iniziai il servizio quale ufficiale di complemento nell'8° Gruppo Caccia - allora facente parte del 2° Stormo C.T. - col 13° Gruppo. Operai prima e dopo l'Armistizio (8-9-1943) nella 94ª Sq.; mentre l'amico Rigoli apparteneva alla 93ª dello stesso Gruppo. Rientrato dall'A.S. nel '42 dopo due durissime campagne (Seconda guerra mondiale), il 2° Stormo si fece onore pur con mezzi scarsi, coi CR 32 prima; con i "C.R. 42" e i "Mc 200" dopo. Tutti noi allora speravamo ardentemente nella dotazione dei Mc 202. Lo Stormo si stava preparando ad un nuovo ciclo operativo sull'aeroporto di Caselle Torinese. Immaginare la nostra delusione e frustrazione nel vedersi assegnare i caccia francesi Devoitine (D. 502), di preda bellica! E poi ancora una volta i Mc 200!... che, pur nuovi di zecca, peccavano per velocità e quota di tangenza.

Il 2° Stormo venne sciolto nei primi mesi del 1943, mentre l'8° Gruppo divenne "Autonomo", con l'appel-

lativo di "Caccia Nazionale di Scorta alle FF.NN.". L'unica magra consolazione fu la dotazione di nuove radio riceventi - di produzione germanica, operanti al quarzo - di particolare efficienza. In attesa dell'impiego operativo, le tre Sq. (92ª, 93ª e 94ª) si alternarono operando da Caselle, Venegono e Albenga, sia nel servizio di allarme, che in crociere di protezione ad aree sensibili. Il Mc 200 fece una ennesima vittima ad Albenga (S.Ten. Perricone), mio collega nella 94ª Sq. Ebbi l'onore del triste compito di accompagnare l'Amico alla sua ultima dimora.

Per chi non ha vissuto gli eventi sinteticamente descritti, sarà interessante sapere che l'8° Gruppo era "Autonomo" sotto ogni aspetto operativo. Dotato di una quarantina di Mc 200, non sempre tutti efficienti, aveva in appoggio un S.81, al comando del Cap. di Corvetta Ferruccio Ferri, con installazioni radio perfette per assicurare i collegamenti tra il Comando di Sarzana, le navi da guerra in azione ed ogni singolo caccia del Gruppo. Su una delle navi in missione si trovava sempre un Ufficiale Pilota con funzione di "Direttore della Caccia", che dava gli allarmi, le direzioni di attacco e gli ordini, ad ogni singolo apparecchio di scorta aerea, secondo il "codice": chi scrive, era "Meta 8" (da "Metato" dove era schierata la 94ª e "8" per pilota n. 8). L'8° Gr. aveva inoltre due Ca.133 al seguito, per trasporto specialisti e parti di ricambio (candele, nastri munizioni, valvole radio, quarzi). Ricordo in particolare la famosa "18ª ordinata" - l'ultima della fusoliera - sempre di facile rottura, sopra terreni molto duri, per contraccolpo del ruotino di coda.

Numerose sono state tante altre azioni di guerra - con le mie personali - nell'estate del 1943 - di scorte su mare aperto, spesso al limite dell'autonomia; inoltre le crociere di protezione sopra il movimento navale, sia bellico che mercantile; analogamente su Toscana, Liguria e Lazio. Questo servizio alquanto estenuante aveva ogni tanto un intermezzo più eccitante, dato dalle partenze su allarme. Purtroppo i grossi quadrimotori U.S.A., dopo le prime esperienze di maggio e giugno, facevano le loro incursioni a quote sempre maggiori, ben al di sopra della "tangenza" dei nostri inadatti Mc 200.

Due sono state le azioni più complesse e difficili: una prima, di scorta agli incrociatori "Montecuccoli" e "Da Barbiano"; seguita da una seconda dello stesso "Montecuccoli" ed altro incrociatore, l'"Emanuele Filiberto". L'intero 8° Gruppo venne chiamato alla protezione aerea continua dalla partenza delle navi - da La Spezia - fino sotto la costa settentrionale della Sicilia e ritorno. Quella costa fu cannoneggiata dalle nostre navi allorché gli Americani avevano già raggiunto Palermo, mentre stavano cercando di chiudere il cerchio - con le truppe inglesi del Gen. Montgomery - in ritardo, verso Messina.

Tali azioni si erano svolte partendo dagli aeroporti di appoggio, lungo la rotta delle navi: Sarzana e Metato, poi oltre, Cerveteri, Littoria e Capua. Le notti a Caserta erano passate in bianco, per i continui allarmi segnalati. Le nostre condizioni psico-fisiche, per le lunghissime scorte - fatte al limite dell'autonomia - fino in vista della costa siciliana - non erano certa-

mente delle migliori. Mi chiedo ancora come mai il forte ombrello aereo dei futuri nostri Alleati, non avesse attaccato le nostre navi oltre i nostri pochi Mc 200 tutti in condizioni di facile abbattimento.

Un primo ricordo di volo "a fuoco", poco dopo il mio arrivo alla 94^a Sq., è dato da una partenza su allarme con il D 520, ahimè privo di ossigeno! Decollai io pure con febbre alta, quale unico pilota che avesse effettuato il "passaggio" su questo velivolo. Svenivo su Genova - ad una quota di 6000 mt. L'Angelo Custode mi aprì gli occhi verso i 2000 mt.!! Tanto che potei arrestare la "vite" e rientrare fortunatamente ad Albenga a causa della bassa temperatura di quel motore, raffreddato ad acqua. Il susseguente atterraggio fu l'unico della mia lunga carriera, in cui imbarcai - per un forte vento di fianco - danneggiando ala ed elica, uscendone con solo qualche botta.

Nell'aprile dello stesso anno ('43) l'intero 8° Gruppo iniziava il "Servizio" di protezione alla flotta dell'Amm. Bergamini - ed in particolare alla Squadra Navale, in rada a La Spezia. Le Sq. 929 e 93 erano schierate sull'aeroporto di Sarzana, mentre la 94^a era di base a Metato (spiazzo erboso quasi circolare a ridosso di Viareggio)

E da quell'Aeroporto che - se ben ricordo - era il 10 giugno 1943, 3° anniversario dell'entrata in guerra, decollavo su allarme con il mio Mc 200, per far fronte a una delle più massicce incursioni aeree U.S.A.: oltre un centinaio tra B 19 Flying Fortress e B 24 Liberator colpirono Livorno, Pisa e, quale ultimo obiettivo, le navi in rada a La Spezia.

Non posso precisare il numero di Macchi 200 levatisi allora in volo da Sarzana (92^a e 93^a Sq.); noi, da Metato, eravamo riusciti a decollare in 17; erano in gran parte Mc 200, qualche CR 42 e un solo Mc 202 del 13% Stormo Autonomo; ciò poco prima che cadesero le bombe dei liberatori di turno.

Provai la stessa frustrazione descritta dall'amico Rigoli. Oltre il "+100", ho fatto l'intera salita anche col "Supergiri" mentre ogni astuzia non era valsa a raggiungere gli ultimi dei quadrimotori, che dovevano essere sopra i 7000 mt. Avendo ancora sufficiente autonomia, nonostante un consumo ben superiore a quello normale dei 2200 giri/min. - dati dal passo variabile a dispositivo "elettrico" - ho continuato in "crociera protettiva"; nella speranza di poter incrociare qualche quadrimotore sulla rotta del rientro.

Con grande sorpresa, scorgevo ca. 1000 mt. sotto di me un bimotore B 26 "Mauroder" con rotta Sud-Nord.

Fu facile mettermi in coda con un rovesciamento; ciò per iniziare la raffica a distanza ravvicinata - data l'efficacia delle due Safat che erano sincronizzate a fuoco solo sui 300 mt. di mira. Dopo tre, quattro colpi però, entrambe le mitragliatrici mi si incepparono, ma bastarono le poche traccianti a indurre il pilota nemico ad un rapido rovesciamento, tentando così di sfuggire occultandosi nelle nubi sottostanti.

In forte picchiata, dopo aver sbloccato le due armi, tirando i famosi "maniglioni", io riuscivo a dare fuoco con una seconda raffica. Ma anche quella fu di pochi colpi, causa nuovo inceppamento; e ciò prima che quello scomparisse nella nuvolaglia. Chissà se colpito...

Mentre non ebbi il tempo di avere conferma, con un'occhiata se la mia prima raffica fosse andata a segno; nella seconda, mi trovai tanto vicino da vedere due o tre fori in fusoliera: erano tra la cabina di pilotaggio e l'impennaggio - apparsi fra i tre punti rossi del collimatore. Io sortii sotto le nubi, ma vana fu la mia ricerca: avrà lui continuato il suo volo fra le nubi? Avranno avuto effetto i miei pochi colpi? Non seppi mai, se quel mio tanto atteso primo combattimento avesse causato o meno l'abbattimento: la tanto agognata "vittoria personale".

UNA LEGGENDA ALPINA

E Gesù Cristo disse: Alpini, avanti! e loro in centomila, entrarono tutti assieme in Paradiso, e Maria li salutò con un sorriso. I generali, in testa alla colonna, baciano il mantello della Madonna come baciaronò un giorno la bandiera: chinando la piuma larga e fiera, poi, entrano gli Alpini, e dietro i Montanari, i nostri Artiglieri conducenti con muli ben strigliati e da belle coccarde addobbati.

Tu, madre di Dio, candida più della neve, contribuisci a far sì che le ricchezze dell'amore divino siano profondamente meditate e comprese, superbe d'ardimento, una selva di penne nere, delle nostre genti... O IULIA... CUNEENSE... TRIDENTINA...! i migliori figli della nostra razza alpina, o gioventù della montagna, ma perché nelle pianure v'han mandato a tribolare? Lungo i sentieri di quella orrenda pianura, dove la fredda ghiacciata tramontana soffiava il più mortale dei fiati sulla colonna di questi disperati.

O Signore che proteggi le nostre mamme lontane, e ci aiuti ad essere degni delle glorie dei nostri Cari, salva noi armati come siamo di amore e di fede. Carichi di ferite, col tifo e i pidocchi, con la cancrena fin sopra i ginocchi... Senz'armi, senza scarpe e senza pane per settimane, lottano, soffrono e vanno.

In troppi muoiono senza sepoltura: poveri Scarponi avete avuto una morte dura! E i poveri muli che fino all'ultima ora han fatto da rancio a chi camminava ancora... A stento chiesero a Gesù: salvaci dai crepacci insidiosi e dai vortici della tormenta.

Allora Gesù... col pianto in gola, disse: Padre, io che sono morto in croce, forse non ho avuto tanto patimento... Padre, ha detto, questi innocenti che han sofferto la fame, la guerra, il gelo, lasciali a me, che li voglio portare in cielo... lassù, in alto, con i Santi e i Cherubini. E il Signore gli rispose: AVANTI ALPINI...!

Aldo Armand-Pilon

GIUSEPPE PARAZZINI è nato il 19 luglio 1944. Coniugato con Giuseppina Marnati, ha due figli: Luca di 27 anni, Sottotenente degli Alpini, come il padre, e Francesco di 23; abita a Bareggio in via Madonna Pellegrina, 33. Nel 1970 presta servizio militare nelle truppe alpine con il grado di sottotenente di complemento. Nel 1990 viene nominato consigliere di sezione a Milano dell'Associazione nazionale Alpini e nel 1992 viene pure elevato a consigliere nazionale-tesoriere della stessa associazione. Dal 1985 è stato Vice-Presidente nazionale vicario dell'A.N.A.

Il Presidente dell'ANCFARGL, l'alpino Luigi Poli, è ben lieto di augurare buon lavoro al neo-presidente dell'A.N.A.