

8 SETTEMBRE 1943

# ARMISTIZIO ... A PETTO NUDO

di Alberto Hesse

**C**lasse 1918, sono stato dichiarato "abile" a 18 anni e assegnato alla "Leva di Mare".

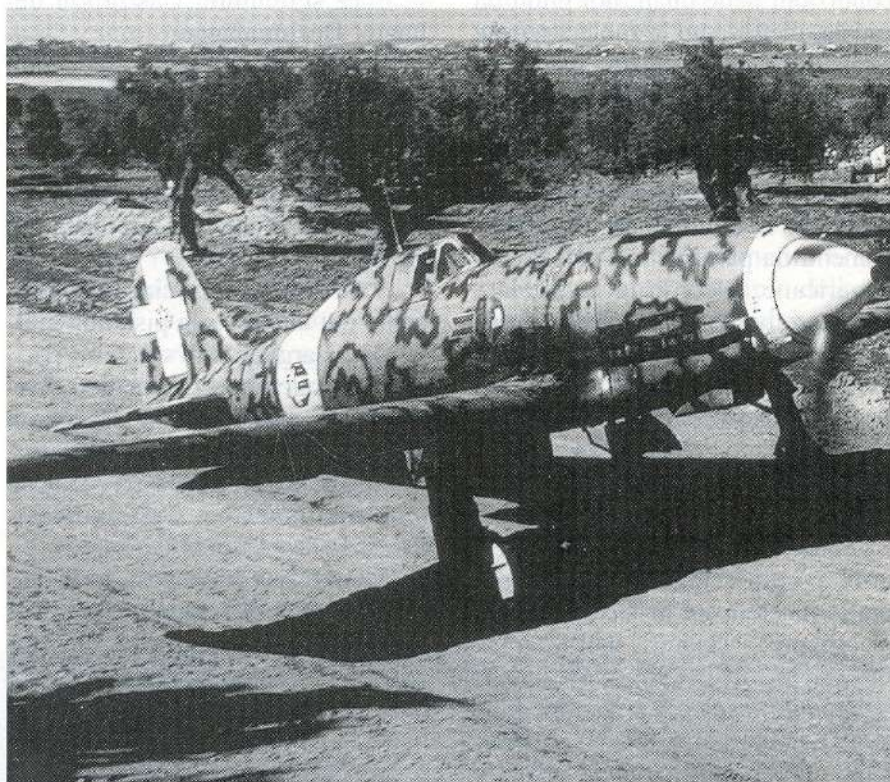
Quale universitario ho potuto rimandare il servizio militare a studi conclusi (Laurea in economia e Commercio nel giugno 1940).

Con grande difficoltà e varie peripezie sono riuscito ad ottenere il passaggio alla "Leva dell'Aria", grazie ad una "Borsa di Pilotaggio" concessami dall'allora Segretario del G.U.F., Med. d'Oro Aldo Vidusoni, avendo mio padre categoricamente rifiutato di spessarmi dei costi (quasi Lire 7.000, valore 1939) non per la spesa, bensì ritenendo che in Aeronautica andavano solo i disperati ...

Ho seguito il famoso discorso di Mussolini il 10 giugno 1940 tra la folla che aveva riempito la bella Piazza dell'Unità d'Italia di Trieste. Tanto era l'entusiasmo che, con la complicità di un Maresciallo del Distretto Militare, sono riuscito a farmi inviare il giorno dopo la nota "cartolina rossa" che mi chiamava in servizio.

Lunghissima è stata la preparazione e l'addestramento: centro reclutamento di Padova, scuola di base a Pistoia (con l'emozione della prima "vite" da solista base di ogni volo acrobatico) ed infine la Scuola Caccia di Castiglione del Lago.

Ho svolto il primo servizio da ufficiale subalterno al 20 Stormo C.T. sull'aeroporto di Caselle dove ho potuto registrare i primi "voli rossi" (azioni di guerra) sul mio "libretto personale". Ordini superiori decisero lo scioglimento dello stor-



Un Macchi MC202 della 71ª Squadriglia in rullaggio.

mo allora comandato dal compianto Col. Vincenzo Dequal (deceduto nel dopoguerra quale più giovane generale dell'Aeronautica in un volo di trasferimento a Trieste).

Lo stormo era costituito da due Gruppi (8° e 13°). Ero stato assegnato dal Com.te Dequal all'8° Gruppo al comando del fiumano Magg. Mario Bacich. Allo scioglimento, il mio Gruppo venne assegnato alla Protezione delle navi da guerra dislocate nell'Alto Tirreno.

Il Gruppo assunse la nuova denominazione: 8° Gruppo Autonomo C.T. "Caccia Nazionale di Scorta alle FF.NN."

Era dislocato con le tre Squadri-

glie, la 92ª e 93ª sull'aeroporto di Luni (Sarzana), mentre la mia (94ª) era di base a Metato, aeroporto di guerra nell'immediato retroterra di Viareggio. L'attività bellica consisteva soprattutto in scorte tanto alle Forze Navali che lasciavano i porti di La Spezia e Genova, quanto al traffico marittimo mercantile di tutto il Tirreno, che andava a rifornire le tante isole.

Sono tuttora grato al mio comandante di Squadriglia, Cap. Orfeo Cecchet, per avermi "fatto fare le ossa" nella navigazione in mare aperto, senza punti di riferimento con un velivolo, il MC 200, monomotore già superato dai 202 e 205,

senza contare quelli degli avversari, generalmente inglesi (Spitfire e Mosquito), scarso di strumentazione ed inadatto al volo notturno.

Ricordo bene la trepidazione dei primi atterraggi a sera inoltrata, quando le azioni si prolungavano con l'unico aiuto visivo della "catenaria": questa consisteva in una fila di lampadine per una distanza di una decina di metri, legate alla cima di due pali alti sì e no 5-6 metri. Sono cose che oggi hanno qualche cosa di incredibile. Queste erano le condizioni nelle quali, noi piloti da caccia, mettevamo le ruote a terra a circa 180 Km/h, con una macchina estremamente infida alle basse velocità.

I voli di guerra descritti venivano interrotti frequentemente da "partenze su allarme" per i bombardamenti da parte delle Forze Aeree Americane. Ricordo in particolare un grosso bombardamento nell'estate 1943, fatto da quadrimotori B19 "Fortezze Volanti" e dai famosi B.24 "Liberator", iniziato a Livorno, continuato a Pisa e terminato a La Spezia con l'allarme dato in ritardo.

Salendo "tutta manetta", "super-giri", e "più cento" ho contato sopra le nostre teste ben 109 velivoli, mentre noi, cacciatori dell'8° eravamo 17 in tutto. Ciononostante il Gruppo ha segnato 3 abbattimenti.

L'entusiasmo del 10 giugno 1940 andava lentamente scemando: il lungo addestramento, l'assegnazione di un velivolo superato con la delusione che l'8° Gruppo non era stato dotato dei migliori MC 205 o per lo meno MC 202, il lavoro bellico stressante (anche 4 o 5 uscite al giorno per scorte o allarmi), mi avevano fatto aprire gli occhi sulla realtà.

Arrivammo così al fatidico Armistizio. L'8° Gruppo C.T., pur col compito precipuo di protezione della flotta al comando del compianto Amm. Bergamini, veniva spostato nelle prime ore del pomeriggio, sull'Aeroporto di Littoria per un'azione particolare (scorta agli S79, trimotori siluranti), tendente arginare lo sbarco nel golfo di Salerno.

L'annuncio dell'Armistizio l'ho sentito alla radio verso le 16.30 col famoso comunicato Badoglio.

Ben differente suonava quest'ultimo rispetto a quello del 25 luglio '43 ("... la guerra continua ..."), alla caduta di Mussolini.

È da Littoria che inizia la lunga odissea dell'8° Gruppo con i seguenti spostamenti:

\* 9 settembre, Littoria - Guidonia

\* 10 settembre, Guidonia - Castiglion del Lago

\* 12 settembre, Castiglion del Lago - Decimomannu

(trasferimento tragico fatto con l'elica messa a 1800 giri/min., invece dei soliti 2200, onde risparmiare carburante e non finire nel Tirreno)

\* 14 settembre, Decimomannu - Sciacca (in Sicilia già occupata dagli Alleati)

\* 16 settembre, Sciacca - Agrigento (su una piccola pista in "grelle" della larghezza di soli 6 mt.!!).

\* 18 settembre, Agrigento - Korba Nord (in Tunisia, sotto la scorta di caccia americani P 28 Lighting).

\* 3 ottobre, Korba N. - Lecce (con rifornimento a Catania Fontanarossa).

Le due settimane passate in Tunisia, le notti di freddo terribile per l'alta escursione termica di oltre 35-40°, il disagio per carenza d'acqua (gli americani ci portavano al mare in camions dove l'unico "sapone" era dato dalla sabbia con la quale cercavamo di tenerci puliti), il rancio comune pessimo senza distinzione di grado ed infine l'incerto avvenire, ci avevano ridotto il morale a terra.

Il Governo del Re Vittorio Emanuele III, aveva nel frattempo concluso lunghe e difficili trattative che hanno concesso all'Italia la "cobelligeranza".

Il titolo di questo episodio necessita una spiegazione. Le due Squadriglie di base a Sarzana avevano gli alloggi a Marina di Massa (albergo Tirreno), mentre la mia, la 94a, aveva gli alloggi a Viareggio (albergo Riviera Golf). Essendo il nostro compito in voli diurni, si rientrava alla sera dove si passava qualche ora in abito borghese.

Il mattino di quel l'indimenticabile 8 settembre 1943, raggiunsi l'aeroporto di Metato in shorts e sandali senza calze, senza camicia o maglietta con la sola giacca della tuta "Marus" e il berretto. Sono pertanto partito nel pomeriggio indossando i pantaloni della tuta e il casco di volo, per arrivare, ... a petto nudo ... sull'aeroporto di Galatina (Lecce) solamente il 3 di ottobre successivo.

È in quella data che ho dovuto affrontare un problema "morale" non indifferente: se partecipare o meno alla cobelligeranza, ricordando tutti i "voli rossi" a fianco dell'alleato germanico.

La decisione di partecipare alla "Guerra di Liberazione" è scaturita dal "Giuramento di fedeltà al Re d'Italia e d'Albania, Imperatore di Etiopia" fatto in una cerimonia solenne per la nomina a "S. Tenente Pilota".

Avevo allora 25 anni, di cui 3 prima dell'Armistizio e altri 3 dopo: li ho dedicati alla Patria.

Pur essendo passato dagli eccelsi entusiasmi ad una delusione dovuta alla realtà dell'andamento bellico, posso affermare con tutta sincerità, non avere mai rimpianto le scelte fatte. Sono partito in difesa dell'Italia ancora giovane imberbe e mi sono fatto congedare, rifiutando la carriera pur allettato da diversi Comandanti con una promozione in S.P.E., da uomo più che maturo, sacrificando gli anni più belli della gioventù.

## **Ai soci**

**Chi non ricevesse  
il giornale è pregato  
di scrivere alla  
Presidenza Nazionale  
indicando chiaramente  
il proprio indirizzo**