

NOTE E DISCUSSIONI

*L'aviazione della Repubblica Sociale Italiana
1943-1945*

Il contributo dei reparti equipaggiati con MC205 e Fiat G55

Alberto Rosselli

All'indomani dell'armistizio dell'8 settembre, nel Nord Italia, grazie all'iniziativa di uno gruppo di ufficiali capitanati dal tenente colonnello Botto – convinto assertore della necessità di continuare la lotta contro gli alleati a fianco della Germania – iniziò a prendere forma il progetto di costituzione di una forza aerea militare dipendente della R.S.I ma autonoma e distinta rispetto alla Luftwaffe.

Nell'ottobre del '43, il tenace quanto abile tenente colonnello Botto, dopo avere superato la diffidenza delle forze di occupazione germaniche, ma anche di alcune frange filonaziste del governo di Salò, e dopo avere risolto con abilità e rapidità problemi politici, organizzativi, infrastrutturali e logistici spaventosamente impegnativi, riuscì a raggiungere il suo intento, imponendo al riluttante maresciallo Goering e al Comando tedesco in Italia, il suo ambizioso piano. Botto e i suoi collaboratori avevano infatti come obiettivo il "riscatto" dall'umiliazione dell'8 settembre, la riconquista della fiducia dell'ex alleato tedesco e la difesa dei territori del Nord Italia dai devastanti attacchi aerei statunitensi.

Uno dei primi reparti a fornire gli uomini destinati a formare il nucleo della futura Aviazione Repubblicana fu la 310^{ma} Squadriglia da Ricognizione fotografica di base in Sardegna a Decimomannu.

Lo stesso giorno della firma dell'armistizio, gli ufficiali di questo reparto decisero, *motu proprio*, di trasferirsi sull'aeroporto di Guidonia, per ricevere direttive e, soprattutto, per sfuggire ad una eventuale cattura da parte delle forze alleate in procinto di sbarcare in Sardegna.

La mattina del 9 settembre, il capitano Adriano Visconti, il sottotenente Giovanni Sajeve e il sergente Domenico Laiolo ai comandi di tre caccia Macchi 205 (alleggeriti di tutto l'equipaggiamento indispensabile per fare posto all'interno della carlinga ad alcuni specialisti) decollarono dall'aeroporto sardo, dando inizio ad un nuovo, discusso ma sicuramente glorioso capitolo della storia dell'aeronautica italiana. Sorvolato il Tirreno a bassa quota, gli MC205 giunsero sull'aeroporto laziale dove, suscitando un notevole stupore tra gli addetti, misero a terra il loro particolare carico.

Dai tre snelli caccia, trasformati in fretta e furia in anomali aerei da trasporto, scesero assieme ai piloti altri otto appartenenti alla squadriglia sarda: otto specialisti che per quasi un'ora avevano viaggiato, chi accucciato chi sdraiato, all'interno di una strettissima carlinga. Contattato il Comando della Regia Aeronautica di Roma, Visconti e i suoi compagni si resero conto del totale sfacelo organizzativo nel quale stava affondando il Paese.

Lasciati senza ordini precisi dall'irresponsabilità dei vertici dell'Arma in procinto di abbandonare la capitale per riparare al Sud sotto la protezione degli angloamericani, i tre piloti, disgustati dalla criminale superficialità dei loro superiori, fecero un rapido punto della situazione e, senza molte esitazioni, decisero di trasferirsi con i loro MC205 a nord, dove stava nascendo la Repubblica Sociale Italiana.

Ai primi di ottobre del '43, grazie all'impegno d'onore di un pugno di piloti e specialisti volontari, tra cui Visconti e i suoi gregari, si formò quindi il 1° Gruppo Caccia della Aeronautica Repubblicana. Riuniti sull'aeroporto di Torino-Mirafiori, dove ricevettero altri MC205 (alcuni provenienti da altre basi ed alcuni appena usciti dalle catene di montaggio), i piloti italiani iniziarono un breve ciclo di addestramento per rientrare al più presto in linea di combattimento, trasferendosi nel contempo, e con parte dei velivoli, sull'aeroporto decentrato di Lagnasco, nei pressi di Cuneo.

In data 25 dicembre 1943, il comando del Gruppo (formato dalla 1ª squadriglia "Asso di Bastoni", dalla 2ª "Vespa Arrabbiata" e dalla 3ª "Arciere") passò agli ordini del maggiore Borgogno, diventando il primo reparto aereo operativo della R.S.I.

I circa 70 MC205 consegnati ai piloti rappresentavano, assieme ai Fiat G55 e ai Messerschmitt 109G (e in seguito ai ME109K) di fornitura tedesca, la punta di diamante della caccia repubblicana.

Dopo anni di combattimenti sostenuti con pochi aerei superati (come gli antiluviani FiatCR42 e FiatG50) del tutto inadatti ad affrontare i moderni e numerosi stormi da caccia e da bombardamento alleati, finalmente agli italiani era concesso di avvalersi di un mezzo all'altezza dei tempi.

Dal gennaio del 1944 all'aprile del 1945, i piloti della R.S.I. ebbero modo di combattere, seppur in una situazione di drammatica inferiorità numerica, con velivoli dotati di adeguata potenza motore e di un efficace armamento di lancio. Nella fattispecie, l'MC205 (che prima dell'armistizio era stato consegnato in poche decine di esemplari ai reparti della Regia Aeronautica) risultava essere particolarmente affidabile. Derivato dal famoso MC202 (che, entrato in linea a partire dall'ottobre del 1941, aveva dimostrato buone doti di potenza e maneggevolezza pur essendo penalizzato da un armamento standard – 2 mitragliatrici Breda Safat da 12,7 – molto modesto), l'MC205 – il cui prototipo aveva volato la prima volta il 19 aprile del '42 – si rivelò un vero purosangue. Intercettatore monopiano ad ala bassa a sbalzo e a struttura interamente metallica, l'MC205 era dotato di un generoso motore in linea Daimler Benz

DB.605A da 1.475 cavalli al decollo, capace di imprimere al velivolo una velocità massima di 650 chilometri l'ora a 7.400 metri di quota. L'MC205 possedeva, inoltre, una notevole velocità ascensionale (in 5 minuti e 3 secondi raggiungeva i 6.000 metri di quota), caratteristica importante per un caccia, ed era in grado di arrampicarsi fino a 11.350 metri e di operare a pieno carico per 1.040 chilometri.

Ma la caratteristica innovativa del MC205 stava però nell'armamento. Oltre alle due solite, ma affidabili, mitragliatrici Breda Safat da 12,7 piazzate sulla capottatura del motore, il Macchi 205 era anche dotato (autentica innovazione rispetto ai caccia italiani precedenti) di due ottimi cannoncini alari Mauser da 20 millimetri, le uniche armi in grado di mettere fuori combattimento, in tempi e a distanze accettabili e di sicurezza, i grossi e potentemente armati quadrimotori da bombardamento alleati B17 e B24: bestioni che quotidianamente, scortati da nugoli di caccia Mustang, Thunderbolt, Lightning e Spitfire, martellavano i centri aeroportuali e industriali del Nord Italia.

La prima azione bellica degli MC205 repubblicani si svolse il 3 gennaio del '44, quando circa 25 apparecchi – agli ordini del capitano Visconti – intercettarono nei cieli del Piemonte una grossa formazione di quadrimotori statunitensi (probabilmente B17), scortati da non meno di 40 caccia bimotori P38 Lightning. Nello scontro gli MC205 abbatterono tre P38 e danneggiarono alcuni quadrimotori, senza subire alcuna perdita.

Verso il 15 dello stesso mese, tutto il 1° Gruppo venne però trasferito sui campi friulani di Campoformido, Aviano e Osoppo, per cercare di contrastare l'offensiva aerea alleata verso la Germania meridionale (a partire dalla primavera del '44, il Comando supremo della Luftwaffe fece molte pressioni affinché i caccia repubblicani venissero impiegati per la difesa preventiva dei territori austriaci e tedeschi).

Venuti a conoscenza del piano, gli angloamericani scatenarono allora una serie di violenti attacchi contro i campi veneti e friulani, causando gravissimi danni alle infrastrutture ma anche ai vicini centri abitati. Il 22 febbraio, ben 615 tra quadrimotori B17, B24 e bimotori B25 Mitchell e Marauder martellarono tutti i principali campi del Nord Est, mettendo fuori combattimento decine e decine di aerei italiani e tedeschi (tra cui parecchi caccia Me109G, FW190 e bombardieriricognitori Ju88 e Ju188).

Tra la fine di febbraio e i primi di marzo, il 1° Gruppo aveva comunque ricevuto 34 nuovi MC205, riuscendo a rimpiazzare almeno in parte le perdite. Con questi modesti rinforzi, i piloti repubblicani ripresero le missioni sui cieli del Nord Est, operando, a partire da aprile, anche sull'Austria, sulla Slovenia e sulla Croazia.

Verso il 20 di aprile, il Gruppo si trasferì a sud ovest, sull'aeroporto di Reggio Emilia, per cercare di contrastare la nuova offensiva aerea alleata contro la Lombardia e il Piemonte. Pochi giorni dopo il loro arrivo in Emilia, i piloti repubblicani ebbero modo di confrontarsi per la prima volta con i temibili caccia

statunitensi P51 Mustang che, grazie alla loro notevole autonomia, potevano permettersi il lusso di effettuare, quotidianamente, numerose azioni di “caccia libera” e “senza economia di colpi” sui cieli italiani del nord. Nel corso del primo scontro con i Mustang, il 1° Gruppo subì la perdita di due aerei, ma il 2 e il 12 maggio gli italiani riuscirono a prendersi la loro rivincita abbattendo una coppia di P51.

La stessa giornata del 12 maggio fu però contrassegnata dal più pesante bombardamento statunitense su Reggio Emilia: un'incursione talmente devastante da costringere il Comando Aeronautico della R.S.I. a dare ordine di sparpagliare sugli aeroporti di Parma e Cavriago il maggior numero di velivoli, onde evitare la totale distruzione del 1° Gruppo.

Disgraziatamente, durante la manovra di atterraggio di una squadriglia destinata a Cavriago, la cui pista risultava in pessime condizioni, ben tre MC205 capottarono nel tentativo di evitare crateri di bombe e alterazioni del terreno erboso.

Alla fine di maggio, complice anche la distruzione effettuata dai bombardieri statunitensi delle catene di montaggio della Macchi di Varese, il 1° Gruppo, che aveva ormai all'attivo 58 abbattimenti certificati e molti altri “probabili”, si ritrovò a corto di velivoli, e senza alcuna possibilità di reintegro. Fu quindi deciso di fare effettuare a tutte le squadriglie il passaggio sui caccia FiatG55, ancora disponibili in un certo numero. Gli ultimi MC205 vennero ceduti alla Squadriglia Addestramento Caccia che, assieme al Nucleo Comando del 2° e del 3° Gruppo ne aveva già in carico un certo numero.

Il Fiat G55, progettato dall'ingegnere Giuseppe Gabrielli, fu il secondo caccia di produzione nazionale (dopo il MC205) ad equipaggiare i reparti dell'Aeronautica Repubblicana.

Il primo impiego di questo ottimo intercettatore (per alcuni versi superiore al pur valido Macchi) era avvenuto il 21 marzo del 1943, quando l'esemplare era stato assegnato al 20° Gruppo del 51° Stormo di base a Roma-Ciampino. Nel maggio dello stesso anno, il G55 era stato poi trasferito, assieme a tutto il 20°, alla base di Capoterra in Sardegna. Qui, il maggiore Riccardo Roveda ebbe modo di portarlo in azione per la prima volta, verificandone l'ottimo comportamento in volo e in combattimento. Effettivamente, il FiatG55 si rivelò una macchina notevole e nettamente superiore – soprattutto sotto il profilo dell'armamento, della robustezza e della manovrabilità – anche al Me109G e a diversi, moderni caccia statunitensi e inglesi.

Questo filante monoplano ad ala bassa a sbalzo, di struttura completamente metallica, era dotato di un motore Daimler Benz DB.605A da 1.475 cavalli al decollo capace di fare toccare al mezzo i 620 chilometri orari. Il G55 poteva raggiungere i 12.700 metri di quota ed era in grado di volare, senza serbatoi supplementari, per 1.160 chilometri. L'armamento di lancio, equilibrato e completo, si avvaleva di due mitragliatrici Breda Safat da 12,7 e di 3 cannoncini Mauser da 20 millimetri.

Tra i primi di giugno e il 15 luglio del '43 i primi esemplari (non più di una trentina in tutto, appartenenti a due serie che si differivano in quanto ad armamento) vennero concentrati sull'aeroporto di Ciampino, ma dopo il pesante bombardamento americano del 19 luglio, gli aerei superstiti furono decentrati in altri piccoli campi dell'area romana.

Dopo l'8 settembre, sotto controllo tedesco, la Fiat continuò, seppur a ritmo ridotto per carenza di materie prime e per l'offesa aerea alleata, a produrre diversi lotti che andarono ad equipaggiare un paio di Gruppi della neonata Aviazione Repubblicana.

Il primo reparto ad essere dotato di G55 fu la Squadriglia Autonoma Montefusco, costituita nel novembre '43 sull'aeroporto piemontese di Venaria Reale. Questo reparto, al comando del capitano Giovanni Bonet, ricevette 18 G55 appartenenti alla serie "zero" e alla 1ª serie.

A partire dalla metà di gennaio del '44 (con il trasferimento del 1° Gruppo MC205 in Friuli), la Montefusco rimase da sola a difendere i centri industriali torinesi e l'intero Piemonte.

E data la nuova incombenza, la Squadriglia venne rinforzata da 23 velivoli appena usciti dalle catene di montaggio.

Ridenominata Montefusco-Bonet, in memoria del capitano che era stato abbattuto il 29 marzo '44, la Squadriglia sostenne diversi combattimenti per poi trasferirsi in Emilia, integrandosi colà con il 1° Gruppo.

Tra il giugno e il luglio '44 risultavano dislocati sulle piste emiliane e venete (Vicenza e Thiene) circa 70 G55, parte dei quali in carico al 2° Gruppo (4ª Squadriglia "Gigi Tre Osei", 5ª "Diavoli Rossi" e 6ª "Gamba di Ferro"). Sempre nel mese di giugno risultavano operativi alcuni Fiat del 2° anche a Cascina Vaga (Pavia).

Dopo avere perso una trentina di apparecchi soprattutto a causa dei continui bombardamenti alleati, la 4ª Squadriglia fu costretta a riequipaggiarsi con due dozzine di Me109G ceduti dai tedeschi.

E fu così che nei mesi di luglio e agosto il 2° Gruppo mise in linea inusuali sezioni miste composte da G55 e Me109G.

Proprio nell'estate del '44, la Fiat, che in aprile aveva subito l'ennesimo e decisivo bombardamento aereo, non fu più in grado di fornire nuovi esemplari: una iattura che indusse i tedeschi a tentare di mettere le mani sulla produzione industriale e sulla stessa aviazione repubblicane. L'obiettivo segreto del maresciallo Goering, che fino dall'ottobre del '43 aveva avversato la nascita di un'aviazione della R.S.I. autonoma, era quello di inglobare mezzi e piloti repubblicani in una sorta di Legione inquadrata nella Luftwaffe. Tentativo, quest'ultimo, che non si concretizzò grazie alla tenace opposizione degli aviatori italiani, orgogliosi della loro indipendenza.

Tuttavia, la carenza di materie prime e il veto tedesco sulle forniture all'industria aeronautica del Nord Italia, costrinsero sia la Fiat che la Macchi ad interrompere di fatto la produzione del G55 e del MC205, salvo approntare alcuni

componenti indispensabili e a portare a compimento i prototipi di due modernissimi caccia: l'MC206 (dotato di un motore Daimler Benz DB.603 da 1.750 cavalli, capace di raggiungere i 700 chilometri l'ora, ed armato con 4 cannoncini da 20 millimetri) e il FiatG56 (equipaggiato con un Daimler DB.603 da 1.750 cavalli e in grado di superare i 685 chilometri l'ora).

Dall'autunno del '44, la quasi totalità dei rimanenti gruppi caccia della R.S.I. dovette quindi rinunciare ai mezzi nazionali, equipaggiando i propri reparti sui Me109G e sui più potenti Me109K, forniti peraltro in quantitativi molto modesti dall'alleato tedesco.

(per cortese concessione dell'Autore)