

RICORDO DI UN GRANDE ASSO: FRANCO LUCCHINI (1914–1943)

di

Riccardo De Rosa



Franco Lucchini è nato a Roma alla vigilia di Natale del 1914, un Natale di guerra, quasi un presagio di quello che sarebbero stati il suo destino e la sua vita.

La passione per il volo gli fu instillata da ragazzo da due personaggi di un certo rilievo per l'Aeronautica Italiana, Gian Giacomo Chiesa, Direttore della Scuola di Pilotaggio di Cerveteri, e il colonnello Bertolini, comandante dell'aeroporto di Furbara, in seguito caduto nella campagna d'Etiopia.

Lucchini, con grande entusiasmo, entrò a fare parte della Regia Aeronautica nel 1935 come ufficiale di complemento, ottenendo il brevetto di pilota militare presso la Scuola Aeronautica di Foggia nel luglio 1936 e venendo assegnato alla 91^a Squadriglia Caccia, 4° Stormo.

La sua prima occasione per confrontarsi con un avversario nei cieli venne ben presto. Nel 1937 allo scoppio della guerra civile in Spagna, Italia e Germania accorsero prontamente in aiuto di Francisco Franco con uomini e mezzi e tra i primi volontari vi era anche Lucchini, che nel luglio si imbarcò per Cadice e raggiunse il corpo di spedizione italiano, venendo assegnato alla 19^a Squadriglia, 23° Gruppo Caccia dell'Aviazione Legionaria, nome forse un po' retorico con il quale si indicava un nucleo dell'aeronautica italiana inviato a fornire supporto alle truppe di terra franchiste, prima solamente logistico, poi anche operativo,.

Il giovane ufficiale italiano fu tra coloro che più si distinsero: nel corso di 122 missioni di volo totalizzò 5 vittorie, anche se il 22 luglio 1938, nel corso di un duello aereo in cui aveva già abbattuto un aereo nemico, fu a sua volta atterrato da un caccia Polikarpov I-16. Costretto a lanciarsi con il paracadute in territorio nemico, venne catturato e internato, ma riuscì a fuggire dopo qualche mese nel febbraio 1939.

Il suo valoroso comportamento durante questa campagna gli valse il passaggio al ruolo effettivo, oltre a una Medaglia d'Argento al Valor Militare, anche se alcune fonti ritengono che il suo contributo sarebbe stato sovrastimato per ragioni propagandistiche dal Regime, considerazione forse in parte vera, ma bisogna considerare l'appassionato clima di competizione ideologica che c'era in Europa in quegli anni tra i tre principali sistemi totalitari del XX secolo, che facevano a gara per creare epici eroi nazionali da dare in pasto al grande pubblico, clima di esaltazione retorica che, dopo lo scoppio della II Guerra Mondiale, non avrebbe risparmiato neppure gli stati democratici belligeranti.

Lucchini anzi, lungo tutto l'arco della sua carriera militare, non dette mai l'impressione di essere tipo da riflettori e personalismi propagandistici, al contrario di Balbo o Ettore Muti, grandi aviatori ma anche noti *apparatchik* del Fascismo, che non perdevano occasione per finire sulle colonne dei quotidiani nazionali: il suo grande interesse e passione erano il volo e servire il proprio paese in armi, cosa che seppe fare sempre bene, semplicemente e senza bisogno di grandi e solenni scenari retorici o magniloquente propaganda.

Dopo la campagna di Spagna, al suo rientro nell'aprile del 1940, Lucchini venne assegnato alla 90^a squadriglia dello stesso Stormo Caccia.

Nel giugno successivo, allo scoppio delle ostilità, lo troviamo in Libia, sempre con la stessa squadriglia, riequipaggiata con caccia CR 42, con cui, il giorno seguente la dichiarazione di guerra, effettuò la prima missione.

E fu proprio in questo difficile teatro di operazioni, di fronte ad un avversario sempre più agguerrito e combattivo, che Lucchini seppe dare il meglio di sé e della sua eccellente professionalità, meritandosi il titolo di "asso" della nostra caccia. Il 4 agosto, nel corso di un violento scontro aereo abbatté un Gloster Gladiator inglese, pilotato, per ironia del destino, dal Fl Lt Pattle detto "Pat", destinato a divenire l'asso della caccia britannica con il più alto numero di

abbattimenti di aerei italiani, che rimase impressionato dalle notevoli qualità del suo abbattente in grado di calcolare, con notevole maestria ed accuratezza, la traiettoria dei proiettili sparati anche dall'aereo nemico.

Durante il 1940, a Lucchini furono accreditate ben 3 vittorie aeree individuali e 15 in cooperazione con altri aviatori, nel corso di 94 missioni e 13 combattimenti aerei, che gli valsero una seconda Medaglia d'Argento e 2 di Bronzo al Valor Militare.

Nel dicembre di quello stesso anno gli inglesi passarono al contrattacco, cogliendo di sorpresa e sbaragliando gli italiani a Sidi El Barrani, località egiziana poco oltre la vecchia frontiera e conquistata nel settembre precedente: l'avanzata nemica era inarrestabile, nelle file italiane si registrarono autentici atti di eroismo, basti solo citare il caso del generale Maletti. La situazione generale, però, era compromessa: una buona parte della Libia era già in mano al nemico e la bastonata per il regime fascista, già in grossi guai con la campagna greca, e per l'Esercito in termini di prestigio (oltre che di uomini e mezzi perduti), fu di quelle che lasciano il segno.

Lucchini ed i suoi, consci del disastro in corso, operarono al meglio delle loro possibilità, cercando di offrire alle truppe di terra il massimo supporto, nonostante l'enorme divario tecnico che c'era tra gli aerei nemici e quelli nazionali che stava mostrando tutta la sua portata e provocava enormi problemi alla Regia Aeronautica e, soprattutto, a coloro che ogni giorno salivano nei cieli rischiando la vita.

Al termine di un breve ma massacrante fase operativa, sia per gli uomini che per i mezzi (dicembre 1940 – gennaio 1941) la 90^a squadriglia venne fatta rientrare in Italia nel gennaio 1941 per riorganizzarsi e prendere in carico i nuovi caccia Macchi M.C.200

Lucchini, al termine dell'estate 1941, ricevette una nuova medaglia d'argento e nel dicembre fu promosso comandante della 84^a squadriglia.

Alla fine del 1941, poiché le perdite erano state alte, il reparto venne nuovamente fatto rientrare in Italia per il rimpiazzo di uomini e per esser riequipaggiato con il nuovo Macchi M.C. 202.

Nell'aprile del '42 il IV stormo iniziò a raggrupparsi in Sicilia per partecipare ai bombardamenti che, sino a quel momento senza gran risultati, tentavano di piegare l'ostinata resistenza della base inglese di Malta: con l'arrivo del 1° gruppo il numero degli apparecchi era più che sufficiente per affrontare gli aerei britannici e Lucchini era al comando della formazione quando gli venne accreditato l'abbattimento del suo 14° velivolo nemico.

Cominciò così un lungo e massacrante periodo di continui voli sull'isola, che comunque disponeva di una valida difesa contraerea, come Lucchini e i suoi compagni sperimentarono ben presto a proprie spese: i bombardieri italiani, lenti e impacciati, per bersagliare l'isola avevano bisogno di dotarsi di forti contingenti di scorta, per non parlare dell'obsoleto ricognitore Cant Z 1007,

anch'esso bisognoso di una scorta di caccia quando si recava a fare fotografie della munita piazzaforte.

La difesa dell'isola, in quel momento, è affidata a 6 *Squadrons* della Raf equipaggiati con Hurricane MKI, caccia con i quali gli italiani possono ingaggiare combattimento con ragionevoli possibilità di vittoria. Siamo inoltre in una fase del conflitto in cui i pesanti bombardamenti sulle città industriali italiane sono ancora in là da venire, quindi il flusso di apparecchi di rinforzo e pezzi di ricambio si manteneva ancora a livelli accettabili.

Alla squadriglia di Lucchini tuttavia non si chiede poco e tra mitragliamenti, scorte, combattimenti aerei non solo i vuoti cominciano a farsi sentire, ma la stanchezza e lo stress psicofisico del personale inizia a farsi sentire, oltretutto a valide ragioni operative si assommano spesso le necessità della propaganda fascista verso il "fronte interno". Infatti il Comando Supremo e il Duce, dopo le pesanti sconfitte subite in Grecia e in Africa – e neanche in Africa Orientale le cose vanno bene con gli inglesi all'offensiva-, hanno un disperato bisogno, nei primi mesi dell'anno, di dare agli italiani qualche buona notizia che faccia, almeno in parte, dimenticare le difficoltà e le privazioni di un conflitto che si prospettava ancora lungo e di non facile soluzione.

Perciò anche i bombardamenti su Malta possono andare bene e dalle squadriglie di caccia italiane ci si aspetta pressoché l'impossibile, cioè l'eliminazione di una base militare inglese alle soglie di casa che poteva essere neutralizzata agevolmente nelle prime settimane di guerra, mentre ora è troppo tardi, pensiero comune a molti, ma che in pochissimi hanno il coraggio di esternare.

Gli aviatori italiani sono molto capaci, su stessa ammissione del nemico, e si prodigano oltre l'immaginabile, dando prova di autentico valore e perizia, ma il fardello che Mussolini ha preteso di gettare sulle loro spalle sarebbe molto pesante anche per formazioni ben più numerose di quelle che gli italiani sono effettivamente in grado di schierare, seppur supportate da un corpo di spedizione aereo germanico assieme a uno terrestre inviato in Libia da Hitler, al comando del prestigioso generale Erwin Rommel, conscio della necessità di aiutare l'alleato nei guai di certo non disinteressatamente.

Dagli inizi del '41 infatti anche nel Mare Nostrum, che tanti ironicamente definiscono *Lorum*, si iniziano a fare i conti con l'alleato germanico che si manifesta sin dall'inizio arrogante, prepotente, invadente, sempre pronto ad alzare la voce, rapido a impadronirsi delle vittorie, anche di quelle altrui, e a dar la colpa agli italiani quando le cose si mettono male.

Lucchini, come altri comandanti italiani, a poco a poco inizia a fare l'abitudine (d'altra parte l'aiuto tedesco arrivava provvidenziale in un momento in cui gli italiani erano col morale a terra) a questa sorta di "gestione diarchica" del

conflitto, anche se forse, dentro di sé, come tanti altri avrebbe gradito che l'alleato germanico fosse rimasto una mera presenza di cornice.

Anche il nemico, tuttavia, dispone a Malta di validi piloti, decisi a difendere quel lontano ma strategico avamposto dell'Impero, consci del fatto che mantenere questa postazione, così vicina all'Italia, si sarebbe potuto rivelare decisivo per le sorti della guerra nel Mediterraneo: la lotta si fa pertanto, serrata e feroce; i contendenti si lanciano in una sorta di gara al massacro, in cui la relativa mitezza del primo periodo di guerra – si pensi solo che nell'estate 1940 in Libia piloti di entrambi gli schieramenti gettavano sulle linee nemiche avvisi con i nomi e i reparti dei piloti uccisi o catturati nei giorni precedenti! – è sostituita da una crescente *deregulation* del conflitto, come è testimoniato da questo passaggio in un volume di F. Massara

La notizia della scomparsa del comandante del 10° Gruppo in un baleno si sparse per il campo[...] Si decise immediatamente che un idrovolante andasse alla ricerca di Romagnoli e di un altro pilota non tornato durante l'azione del mattino; l'idro di soccorso sarebbe stato scortato da un gruppo comandato dal Maggiore Francesco Beccaria e dalla squadriglia del Capitano Franco Lucchini.

I cacciatori italiani sono rabbiosi, non accettano ancora l'idea che il loro comandante possa esser caduto nel mare intorno a Malta[...] Anche quel pomeriggio, quando l'idro di soccorso scortato dagli aerei di Beccaria e Lucchini giunge su Malta, i caccia inglesi sono già in cielo ad attenderli e, nonostante i segnali della Croce Rossa ben visibili sulle ali e sulla fusoliera lo attaccano; subito la squadriglia di Lucchini si getta nel combattimento, e gli uomini di Lucchini abbattano 4 caccia inglesi[...]. I caccia di Beccaria sono poi pronti a colpire gli intercettatori inglesi nel momento in cui, fatta l'affondata d'attacco contro la squadriglia di Lucchini, prendono di nuovo quota, in quell'attimo i caccia di Beccaria piombano velocemente sugli inglesi e con una serie di raffiche precise ne abbattano 11.

Questo denso brano ci può dare un'idea della radicalizzazione della lotta, spesso dimentica delle convenzioni internazionali: gli italiani sono snervati e logori da un gioco al massacro che sanno di non poter vincere, i britannici stanno rinserrati su una piccola isola, sottoposti al logorio di allarmi, bombardamenti, frastuono, polvere, cibo scarso e cattivo, condizioni igieniche pessime.

Così J. Holland descrive la situazione britannica a Malta nel 1941

Il pericolo principale era costituito dalle condizioni dei velivoli.

Alla fine di agosto '41 Tom Neil aveva subito non meno di cinque guasti al motore, mentre il Maggiore "Butch" Burton era stato costretto ad un atterraggio di fortuna quando il suo motore aveva grippato a parecchie centinaia di metri da

terra [...] In parte il problema era dovuto alla grande quantità di polvere e ghiaino sollevata dalla scia dell'aereo, che finiva poi nel motore e lo scartavetrava a morte.

Gli speciali filtri Vokes contribuirono ad alleviare il problema, ma non a risolverlo. A questo bisogna aggiungere il continuo grattacapo della mancanza di pezzi di ricambio. Gli operai dei cantieri navali stavano costruendo nuove eliche. Queste ansie erano aggravate dalla preoccupazione per l'obsolescenza degli Hurricane. I Mark I, di cui esistevano ancora alcuni superstiti nonostante l'arrivo dei rinforzi, erano del tutto inefficaci e costituivano un pericolo per chiunque osasse volarvi sopra.

I Mark II non erano molto meglio. Erano simili per prestazioni ai Macchi 200, ma inferiori ai nuovi 202, e certamente non sarebbero serviti a nulla se messi di fronte ai Messerschmitt 109.

Ciononostante, entrambe le parti faranno il loro dovere sino in fondo.

In ottobre e in novembre, lo sforzo dei bombardieri italiani si concentrò sulle installazioni portuali maltesi, partendo dal presupposto che, una volta distrutte queste, il presidio dell'isola, rimasto senza rifornimenti, sarebbe stato costretto ad arrendersi.

Lucchini, che in maggio era stato promosso capitano, nonostante la perdita di molti amici su quell'isola che pare maledetta, non perde il suo usuale sangue freddo e cerca di distrarsi, come tanti suoi colleghi, dalle preoccupazioni e dai cattivi pensieri gettandosi con sempre maggior foga nelle azioni di combattimento: la guerra non lascia molto spazio ai sentimentalismi e ricordi, tanto pressanti sono gli impegni cui bisogna far fronte. Durante quell'estate l'ufficiale aggiunge altre vittorie al suo attivo, tra cui l'abbattimento di due caccia avversari il 27 settembre durante un'azione di scorta ad una formazione di bombardieri S.79 che devono colpire un convoglio inglese diretto a Malta. Fu proprio in quell'occasione che gli accadde un brutto incidente: nella foga del combattimento perse di vista il consumo di carburante e, resosi conto troppo di non riuscire a rientrare alla base anche a causa delle pessime condizioni meteorologiche, fu costretto ad un atterraggio di fortuna su Ustica durante il quale non solo sfascia l'aereo, ma si procura diverse ferite piuttosto serie al volto e a una mano. Ricoverato d'urgenza in un ospedale siciliano, viene dimesso due mesi dopo, appena in tempo per ottenere altre due vittorie il 21 e 23 novembre.

In dicembre a Lucchini fu affidato il comando della 84^a Squadriglia e venne inviato vicino a Gorizia per equipaggiarsi con i nuovi caccia Macchi 202 "Folgore". Il destino aveva tuttavia in serbo per lui un altro, seppur breve, ciclo operativo maltese nel corso del quale con i suoi piloti si dovette far carico di altre 14 missioni – che portò Lucchini ad un totale di 55 azioni sull'isola – nel corso delle quali ebbe occasione di scontrarsi con gli Spitfire MK V, da poco

inviati sull'isola a sostituire gli insufficienti e quasi del tutto inutilizzabili Hurricane, di cui ne abbatté due e danneggiò gravemente un altro paio.

Siamo alla vigilia della controffensiva italo-tedesca in Libia. Come è noto Rommel, avvalendosi dell'aiuto personale di Hitler, convinse i recalcitranti generali italiani a diminuire la pressione su Malta (invece di concentrarvi tutti gli aerei disponibili, errore che di lì a poco l'Asse avrebbe pagato a caro prezzo), per irrobustire l'appoggio a terra delle truppe avanzanti: la posta in gioco era in effetti altissima: Tobruk e la Cirenaica nella peggiore delle ipotesi, Alessandria e il blocco del Canale di Suez nella migliore e più auspicabile.

Nessuno ha il coraggio di far notare al pupillo di Hitler che non vi sono aerei sufficienti per appoggiare i magniloquenti progetti del comandante tedesco e continuare a tenere sotto pressione Malta, perciò è giocoforza spostare dalla Sicilia vari stormi in appoggio alle operazioni delle truppe di terra, tra cui quello di Lucchini che si preparava così ad un altro lungo ciclo nordafricano.

Rommel - geniale tattico, ma che non ebbe mai una realistica visione d'insieme dei problemi del conflitto, e non solo di quello africano - puntò i piedi per l'intero mese di maggio e quasi tutto giugno per tenersi il miglior schieramento aereo che da quando è in Africa può opporre al nemico, sperando in una campagna *blitzkrieg* sul modello di quella contro la Francia di due anni prima. Sino alla presa di Tobruk del 21 giugno, al termine di una cruenta battaglia desertica che vede gli italo-tedeschi gravemente logorati da posizioni che gli inglesi difendono con i denti, il ragionamento del comandante tedesco non fa una grinza, anzi, l'appoggio aereo si rivela di vitale importanza per demoralizzare i difensori e costringerli alla resa. Ma poi Rommel gioca sporco, non rispetta gli impegni pattuiti e, spalleggiato dal suo Führer, non restituisce gli aerei e punta con alterigia sull'Egitto, dove lo attendono il calderone infernale della stretta di El Alamein e la fine dei suoi sogni di gloria.

A Martuba Lucchini ed i suoi sono presenti sin dall'inizio dell'offensiva. Il 19 maggio 1942 ci fu un primo, grosso scontro con una nutrita formazione di Spitfire, che attaccò lo stormo che era di scorta a cinque bombardieri italiani Cant Z.1007, battaglia che fortunatamente si concluse senza perdite.

L'intero 4° stormo, opportunamente dotato di filtri anti sabbia, venne nuovamente inviato in quel teatro d'operazioni e già il 4 giugno, Lucchini rivendicava l'abbattimento di un caccia nemico del tipo P-40 nel cielo della piazzaforte di Bir Hakeim, disperatamente difesa da un raggruppamento di francesi degollisti.

Lucchini l'11 giugno ricevette la sua quinta medaglia d'argento.

Il 17 giugno abbatteva un altro aereo nemico, dello stesso tipo del precedente, presso l'aeroporto di Sidi Rezegh. Intanto, il 21 giugno, dopo una serie di estenuanti battaglie desertiche, le stanche e già spossate truppe italo-tedesche conquistarono la piazzaforte di Tobruk, primo ambito premio dell'offensiva dell'Asse: per gli inglesi fu un autentico disastro, più di 30.000

prigionieri in mano al nemico, grandi quantità di mezzi, materiali, munizioni perdute. Una cosa però Rommel e i suoi servizi segreti non sapevano, cioè che lo stesso giorno, Roosevelt, in conferenza con Churchill, appena saputa la notizia del tracollo decise di potenziare i già cospicui aiuti militari all'alleato in Nordafrica.

Sembrava perciò giunto il momento di usare un po' di prudenza. Le linee di comunicazione si erano spinte troppo avanti, gli aerei che avevano appoggiato l'enorme sforzo di Rommel, incluso lo stormo di Lucchini, avrebbero dovuto tornare in Sicilia per lo sforzo finale contro Malta, ormai allo stremo delle forze, mentre nel deserto l'8ª Armata britannica si ritirava in fretta e in disordine oltre la vecchia frontiera con la Libia.

Il comandante tedesco però, non aveva fatto i conti con un suo vecchio nemico, l'altrettanto testardo e irriducibile Auchinleck, che in poco tempo e con scarsi mezzi a disposizione riuscì a imbastire una linea difensiva che bloccò gli italo-tedeschi che si videro, al loro arrivo nella stretta di Alamein, furiosamente contrattaccati da un nemico che credevano ormai liquidato, mentre a finire annientati furono parecchi reparti dell'Asse, soprattutto italiani.

Nonostante le cattive notizie che in continuazione gli pervenivano dai comandanti al fronte, Rommel fu testardamente irriducibile e decise di continuare la marcia dentro il cuore dell'Egitto britannico, destinazione Alessandria, con poche e ormai stanche truppe, finendo ad insabbiarsi a El Alamein dove, bloccato da un avversario molto meno sfibrato di quel che pensava, si ritrovò a dover far scavare trincee ai suoi, come nella Prima Guerra, e a presidiarle con un velo di truppe e pochi carri armati.

Il 4º stormo fu tra quelli che rimasero bloccati in Africa, per continuare a dar supporto alla sempre più faticosa e contrastata avanzata delle forze dell'Asse, in tal modo sacrificandosi inutilmente per un folle e irrealistico progetto che, ogni giorno che passava, rivelava sempre più la sua fragile inconsistenza.

Lucchini, nonostante il lungo e quasi ininterrotto servizio, sembra un beniamino della buona sorte: è ancora vivo e in forze, non è stato fatto prigioniero né ferito, mentre attorno a Franco dopo due anni di guerra il destino ha falciato i ranghi degli ufficiali piloti suoi colleghi.

Gli inglesi ad Alamein scagliano contro le sempre più rachitiche formazioni italiane tutto ciò di cui dispongono: carri armati, aerei e cannoni (giunti nei porti egiziani proprio grazie a Rommel quando aveva allentato la presa su Malta) che consentono ai britannici, nonostante abbiano subito forti perdite, di fermare il nemico nel deserto. Inoltre, gli inglesi avevano le basi di rifornimento a poca distanza dalle truppe, mentre agli italo-tedeschi i rinforzi e gli approvvigionamenti arrivavano in porti distanti diverse centinaia di miglia continuamente spezzonati dal cielo e attaccati da terra dai *Long Range Desert Groups*, i micidiali *commandos* britannici del deserto, e né l'aviazione italiana né quella germanica erano in grado di trovare le risorse sufficienti a proteggere i

convogli di rifornimenti e al tempo stesso contrastare le formazioni nemiche sul campo di battaglia e bombardare le loro retrovie.

Lucchini non era cieco, era ben consapevole delle enormi difficoltà e vedeva, come tanti suoi colleghi, che col tempo gli inglesi si rafforzavano sempre più, mentre le possibilità di vittoria italiane erano sempre più evanescenti. Ciononostante, egli continuava a combattere con grande spirito di abnegazione e coraggio e a distinguersi nei cieli africani: il 10 luglio, alla guida di 10 Macchi dell'84^a squadriglia, prima di scorta a dei CR 42 per una operazione di bombardamento ad Alamein e poi impegnati in un'azione di caccia libera, nel corso della quale la formazione italiana, pur avendo intrapreso un violento combattimento con dei P-40 nemici fu costretta a ritirarsi, Lucchini comunque rivendicò per sé l'abbattimento di un caccia nemico, mentre altri 7 vennero attribuiti alla squadriglia.

Il 16 luglio si svolse un altro furioso combattimento mentre il suo gruppo era di scorta ad alcuni CR42 che spezzonavano truppe britanniche in marcia. In quest'occasione l'ufficiale romano abbatté un altro aereo avversario a cui si aggiunse un secondo due giorni dopo, questo in collaborazione con il sergente Buttazzi della sua squadriglia. Il duello comunque danneggiò gravemente l'apparecchio di Lucchini, che fu costretto ad uno spericolato atterraggio di fortuna.

Dopo i combattimenti e le notevoli perdite del luglio, agosto passò relativamente tranquillo ad el Alamein, mentre i contendenti si leccavano le ferite e rimpiazzavano i numerosi vuoti tra le loro file.

Rommel, rendendosi conto che ormai il tempo giocava solo a favore degli inglesi che ogni settimana ricevevano nuovi rifornimenti, volle fare un ultimo, disperato tentativo all'inizio del settembre '42 di conquistare Alessandria, impegnando ancora una volta le forze aeree in appoggio alle operazioni terrestri.

Furono questi giorni in cui si susseguirono logoranti duelli aerei in assoluta sproporzione numerica col nemico, mentre l'offensiva di terra naufragava miseramente stretta tra i campi minati, duri contrattacchi e soprattutto massiccia reazione degli anticarro inglesi, in uno schema preciso predisposto dal nuovo comandante britannico, Maresciallo B. L. Montgomery, il liquidatore delle fortune dell'Asse e di Rommel in Nord Africa. Le perdite di uomini e mezzi, anche se edulcorate dalla propaganda in patria, furono molto pesanti e difficilmente rimpiazzabili, oltretutto il naviglio italiano, continuamente affondato da sommergibili e aerei nemici, non riusciva a dare alcun utile contributo di rifornimenti allo schieramento dell'Asse.

Anche in questo frangente, comunque, i piloti italiani riuscirono a cogliere anche alcuni significativi successi, cavallerescamente riconosciuti dallo stesso nemico: il 2 settembre, all'inizio dell'ultima offensiva, Lucchini, in volo con altri 17 Macchi del 10° Gruppo, formazione comandata dal maggiore De Agostinis,

in una missione di caccia libera intercettò una formazione di 18 bombardieri leggeri Boston, scortati da ben 35 Spitfire, nel combattimento che ne seguì Lucchini abbatté due aeroplani nemici, un caccia di scorta ed uno dei bombardieri.

Ma anche queste vittorie, per quanto osannate con rimbombante ed eccessiva prosopopea dai mezzi d'informazione in patria, non potevano bastare a ridurre la sempre più pesante e pressante presenza aerea inglese, ampiamente rifornita dagli americani in base alla *Legge Affitti e Prestiti* del '41. La RAF procurava grossi problemi e danni allo schieramento avversario, ostacolando con bombardamenti e mitragliamenti al suolo i movimenti non solo delle truppe in linea, ma anche dei camion che lungo la Via Balbia portavano i rifornimenti che, dai lontani porti di Tripoli e Tobruk, riuscivano a prendere la via dell'Egitto. I piloti italo-tedeschi, falciati da non poche perdite (a settembre era caduto anche l'asso tedesco, capitano J. Marseille) erano in numero nettamente insufficiente sia per far fronte alle continue richieste dei comandi di prima linea, sia ad assicurare la scorta ai convogli, senza contare il fatto che le scorte di benzina erano sempre meno dato che, come accennato, la maggior parte delle forniture finiva in fondo al mare assieme alle navi italiane silurate o cannoneggiate da aerei e navi provenienti dall'Egitto e da Malta. La piazzaforte infatti, dopo tanti mesi di riduzione della pressione degli aerei dell'Asse, rifornita, aveva ricominciato a ostacolare efficacemente le comunicazioni marittime e aeree con l'Italia.

Montgomery, sentendosi abbastanza forte, pianificò per la fine di ottobre la spallata definitiva allo schieramento italo-tedesco. Nelle settimane antecedenti, la *Western Desert Air Force* cercò di impegnare il più possibile gli aerei dell'Asse ed infliggere loro le perdite più gravi possibile, in modo da ridurre il numero dei caccia che gli italiani e i tedeschi potevano schierare durante l'attacco finale sia aereo che terrestre, azioni rientranti in un disegno strategico di respiro molto più ampio e che travalicava anche l'imminente scontro di Alamein.

A quel punto il comandante inglese sa che un grosso sbarco americano è già stato programmato per prendere alle spalle il nemico in ritirata, quindi vuole far trovare a quei neofiti della guerra nel deserto che sono pur sempre gli americani, l'Afrika Korps ridotto a brandelli ed avere il completo controllo dell'aria, risultato che sarebbe di notevole prestigio per l'Impero, senza contare il fatto che questa è l'ultima battaglia veramente e solo "inglese" della guerra. Le altre, inevitabilmente, saranno in comune con gli USA.

Gli aeroporti tedeschi e italiani sono oggetto quindi di bombardamenti sistematici e precisi, che logorano il personale e arrecano gravi danni; le formazioni sono attaccate con estrema precisione dagli inglesi; da Malta con aerei e sommergibili si continua a far strage dei piroscafi italiani.

Abbiamo un esempio di questi attacchi da un brano di A. Trizzino,

La mattina del 10 ottobre una grossa formazione di bombardieri inglesi, scortati da caccia, aveva attaccato l'aeroporto di El-Daba.

I Messerschmitt non erano in grado di alzarsi in volo perché il loro campo era allagato da piogge recenti. Per caso la massa degli aerei nemici era stata intercettata da dodici Macchi MC202 diretti al fronte per la consueta caccia libera.

Con tutto quel ben di Dio sotto di loro i cacciatori italiani si gettano in una mischia generale. Alla fine, il cielo è popolato di ombrelloni ed erano soltanto inglesi.

Lucchini è sempre più cosciente che le sorti della guerra stanno volgendo inevitabilmente a favore degli Alleati, inoltre anche i rinforzi e rifornimenti tedeschi arrivavano sempre più col contagocce, giusto quel minimo indispensabile perché il fronte non crollasse al primo assalto britannico. Ad esempio, di rinforzo alle forze di terra al fronte, tra giugno e settembre, era arrivata solo una divisione di fanteria, la 164^a e la brigata di parà Ramcke, reparti di indubbia qualità, ma decisamente insufficienti per sferrare l'offensiva progettata da Rommel, il cui destino si sta rivelando pressoché identico a quello del collega Paulus a Stalingrado, entrambi costretti a rimanere insabbiati in una situazione disperata per stupide ragioni di prestigio nazionalistico e competizione ideologica. Anche Rommel aveva, infatti, più volte prospettato a Mussolini e Hitler la necessità di un ripiegamento almeno alla vecchia frontiera del '40, ma entrambi i dittatori si erano dimostrati irremovibili.

Lucchini con i suoi ancora una volta si butta spavalidamente in questa lotta: il 20 ottobre abbatte un P-40, ma è costretto ad un atterraggio di fortuna; il 24, nel corso dell'ennesimo combattimento, abbatte quattro aerei avversari, due P-40 e due B-25, ma viene colpito seriamente ad un braccio e una gamba, tanto che è costretto a lasciare il fronte e le battaglie desertiche. Intanto gli inglesi hanno sferrato il loro massiccio attacco, tra il 4 ed il 6 novembre sfondano, i tedeschi e quel po' che rimane delle quasi completamente appiedate truppe italiane si ritirano, l'8 novembre gli americani sbarcano in Marocco e Algeria: l'Africa è definitivamente perduta, 6 mesi dopo si arrenderanno le ultime forze dell'Asse in Tunisia.

E Lucchini?

L'abbiamo lasciato ferito con una pallottola in un braccio, un'altra in una gamba e un largo squarcio alla guancia destra, l'intervento chirurgico e le cure lo rimisero abbastanza in sesto e in dicembre fu dimesso dall'ospedale. Nel frattempo gli è nata una figlia, Loredana e, in questo periodo, ricevette una grossa soddisfazione morale, il conferimento della Croce di Ferro di Seconda Classe tedesca, conferitagli per lo sprezzo del pericolo ed il coraggio dimostrato in azione: Lucchini sapeva quanto i tedeschi erano selettivi e pignoli nel

conferire riconoscimenti al valore anche ai propri piloti, per cui la decorazione era da considerare a giusto titolo più che meritata.

Dopo un breve periodo a casa, torna in campo, questa volta per la difesa della Sicilia, dato che il crollo del fronte tunisino aveva liberato ingenti forze nemiche e l'invasione dell'Italia sembrava l'obiettivo più vicino degli alleati, che confermavano le loro intenzioni con l'occupazione di Pantelleria nel giugno. Siamo nel marzo del 1943 quando Lucchini rientra al suo reparto e il 20 giugno riceve la nomina a comandante del 10° gruppo da caccia Baracca, ben equipaggiato con i Macchi 202 e qualcuno dei nuovissimi 205, di piloti "africani" ne son rimasti ben pochi, tanti erano gli uccisi, i catturati, i dispersi.

Trizzino riesce con alcuni felici tratti a delineare quello che dev'essere stato lo stato d'animo di Lucchini in quel momento della sua vita,

Non ha dimenticato le sofferenze, le privazioni e le mille volte che ha visto la morte in faccia.

Ha avuto anche lui ore di dubbio e di sconforto. Ma mettersi da parte non saprebbe mai. Adora la famiglia, ma non avrà un attimo di esitazione o di perplessità se dovrà distaccarsene ancora una volta per andare a fare ancora una volta ciò che ritiene il suo dovere.

In due mesi di sforzi incessanti il neocomandante di uno dei più conosciuti e prestigiosi gruppi da caccia italiani riuscì ad amalgamare i nuovi piloti e a disporre di uno strumento di guerra valido ed altamente efficiente. La prima tappa verso il fronte di combattimento è Cerveteri, dove rimase poche settimane con la famiglia. A fine giugno arrivò quello che per lui sarà l'ultimo ordine operativo, cioè il trasferimento, con tutta la Squadriglia, in Sicilia, base a Catania per l'ultima, impari resistenza.

Il 4 luglio l'aeroporto dove si è installato è oggetto di un primo, pesante bombardamento da parte di una gran massa di bombardieri e cacciabombardieri, in preparazione all'ormai imminente sbarco che avviene pochi giorni dopo, il 10 luglio. I danni al personale ed ai mezzi sono ingenti.

Il giorno seguente, una massiccia formazione di 500 Fortezze Volanti del 99° Group, scortate da un numero pari di caccia, sorvola la piana che si trova ai piedi dell'Etna, Lucchini ha a sua disposizione solo 7 aerei, compreso il suo: è evidente che non c'era nessuna proporzione numerica, tuttavia l'ufficiale, che non era avvezzo a contare i suoi avversari prima di alzarsi in volo, decide di librarsi in aria per fare la sua parte in quest'ultima, eroica, disperata impresa, durante la quale riuscì ad abbattere uno Spitfire di scorta, ma subito dopo venne colpito dalla reazione delle armi di bordo dei bombardieri ed il suo aereo fu visto cadere in un frutteto.

Dell'eroico pilota italiano venne trovata, dopo lunghe ricerche, solo parte della mano sinistra riconosciuta grazie alla fede nuziale.

Franco Lucchini in vita aveva ottenuto 7 medaglie d'argento, quattro Croci di Guerra oltre ad una decorazione tedesca di Seconda Classe e gli sono stati accreditati - anche se la cifra totale è ancor oggi oggetto di dibattito - 22 abbattimenti:

- 1 I Polikarpov I-15,
- 1 Short Sunderland,
- 2 Gloster Gladiator,
- 6 Hawker Hurricane,
- 1 I Douglas Boston,
- 5 Supermarine Spitfire,
- 6 Curtiss P-40.

Il totale potrebbe essere più alto, poiché bisogna tener conto del fatto che la Regia Aeronautica, per un lungo periodo durante il conflitto, preferì – al contrario del sistema di catalogazione britannico delle vittorie che tendeva a privilegiare i risultati ottenuti dai singoli piloti – attribuire al Gruppo, e non al singolo aviatore, le vittorie ottenute sul nemico, fatti salvi i casi in cui i colleghi potessero testimoniare e comprovare il successo del singolo.

Molti anni dopo la fine del conflitto, più precisamente nel 1952, a Franco Lucchini venne conferita la Medaglia d'Oro alla memoria, con la seguente motivazione:

Comandante giovanissimo di un gruppo da caccia. Pilota animatore, capo capace, entusiasta, convinto.

Asso della caccia italiana idealmente puro[...] Affrontò sui cieli tutti i fronti piloti di tutto il mondo e nei duelli, sostenuti sempre cavallerescamente, fece brillare le qualità superbe del pilota e del combattente. Le vittorie innumerevoli non lo inebriarono, convinto della missione da compiere continuò il lavoro con la stessa precisa volontà, esempio costante a tutti nell'adempimento sereno del proprio dovere.

Tornò al combattimento con le ferite ancora aperte: sempre primo dove più dura e violenta infuriava la lotta, seppe trasfondere agli altri i purissimi sentimenti di amor di Patria che lo animavano. In un epico combattimento sostenuto sopra il sacro suolo d'Italia contro avversari cento volte superiori, fu piegato dal fato avverso e non dall'abilità dell'avversario che aveva sempre nettamente dominato. Cadde da prode come da prode visse e seguendo la luminosa scia di Baracca continua con esso ad additare ai piloti del suo stormo la via eroica da seguire.

Miglior epitaffio Lucchini non poteva avere: 70 anni esatti dopo il suo sacrificio, resta il ricordo di un valoroso combattente, buon ufficiale e soprattutto di un grande italiano.



Franco Lucchini su un Macchi MC 202 appena consegnato

Allegato: Tabella delle vittorie ottenute da Lucchini, reperite sul sito *Italian Biplane Fighter Aces*.
Claims:

Kill no.	Date	Time	Number	Type	Result	Plane	Serial	Locality	Unit
1937									
	12/10/37	10:30-	1/3	I-15	Shared destroyed	Fiat		Villafranca- Fuentes del Bura	19 ^a Squadriglia
1938									
	07/01/38		1	R-Z	Shared destroyed	Fiat			19 ^a Squadriglia
1	21/02/38	11:04-	1	I-15	Destroyed	Fiat		Teruel front	19 ^a Squadriglia
1940									
	14/06/40		1/4	Gladiator	Shared destroyed	Fiat		Buq Bug	90 ^a Squadriglia
2	21/06/40	04:30-	1	Sunderland	Destroyed	Fiat		Bardia area	90 ^a Squadriglia
	24/07/40	16:00-	1	Blenheim	Damaged	Fiat		Bardia area	90 ^a Squadriglia
	24/07/40	16:00-	1	Blenheim	Damaged	Fiat		Bardia area	90 ^a Squadriglia
	24/07/40	16:00-	1	Blenheim	Damaged	Fiat		Bardia area	90 ^a Squadriglia
3	24/07/40	16:00-	1	Gladiator	Destroyed	Fiat		Bardia area	90 ^a Squadriglia
	28/07/40		1/3	Blenheim	Shared destroyed	Fiat		El Adem	90 ^a Squadriglia
	28/07/40		1/3	Blenheim	Shared destroyed	Fiat		El Adem	90 ^a Squadriglia
4	04/08/40	16:50-	1	Gladiator (f)	Destroyed	Fiat		30 km SW Sollum	90 ^a Squadriglia
	04/08/40	16:50-	1	Gladiator (f)	Shared destroyed	Fiat		Ridotta Capuzzo area	90 ^a Squadriglia
	04/08/40	16:50-	1	Blenheim (f)	Shared destroyed	Fiat CR.42		Ridotta Capuzzo area	90 ^a Squadriglia
	04/08/40	16:50-	1	Blenheim (f)	Shared destroyed	Fiat CR.42		Ridotta Capuzzo area	90 ^a Squadriglia
	04/08/40	16:50-	1	Blenheim (f)	Shared destroyed	Fiat CR.42		Ridotta Capuzzo area	90 ^a Squadriglia
	11/09/40		1/19	Blenheim (g)	Shared destroyed	Fiat CR.42		Sidi Omar - Bardia area	90 ^o Squadriglia
	14/09/40	11:00-	1/15	Blenheim (h)	Shared destroyed	Fiat CR.42		Sollum area	90 ^a Squadriglia
	16/12/40	14:40-1 6:40	1/9	Hurricane (i)	Shared destroyed	Fiat CR.42		Bardia area	90 ^a Squadriglia
	23/12/40	08:30-11 :05	1/17	Hurricane (j)	Shared destroyed	Fiat CR.42		Sidi Azeiz area	90 ^a Squadriglia
	23/12/40	08:30-11 :05	1/17	Hurricane (j)	Shared probable	Fiat CR.42		Sidi Azeiz area	90 ^a Squadriglia
	23/12/40	08:30-11 :05	1/17	Hurricane (j)	Shared damaged	Fiat CR.42		Sidi Azeiz area	90 ^a Squadriglia
	25/12/40	14:35-1 7:00	1/13	Hurricane (k)	Shared probable	Fiat CR.42		Sollum area	90 ^a Squadriglia
	25/12/40	14:35-1 7:00	1/13	Hurricane (k)	Shared probable	Fiat CR.42		Sollum area	90 ^a Squadriglia
	26/12/40	13:00-1 5:05	1/22	Gladiator (l)	Shared destroyed	Fiat CR.42		Sollum area	90 ^a Squadriglia
	26/12/40	13:00-1 5:05	1/22	Gladiator (l)	Shared destroyed	Fiat CR.42		Sollum area	90 ^a Squadriglia
	26/12/40	13:00-1 5:05	1/22	Gladiator (l)	Shared probable	Fiat CR.42		Sollum area	90 ^a Squadriglia

	26/12/40	13:00-15:05	1/22	Gladiator (l)	Shared probable	Fiat CR.42	Sollum area	90 ^a Squadriglia
	27/12/40	14:30-	1/19	Hurricane (m)	Shared destroyed	Fiat CR.42	Sollum area	90 ^a Squadriglia
1941								
	25/06/41		1	Hurricane (n)	Shared destroyed	MC.200	Malta	90 ^a Squadriglia
5	27/06/41	morning	1	Hurricane (o)	Destroyed	MC.200	90-2 Valetta area	90 ^a Squadriglia
	27/06/41	morning	1/7	Hurricane (o)	Shared destroyed	MC.200	90-2 Valetta area	90 ^a Squadriglia
6	11/07/41		1	Hurricane (p)	Destroyed	MC.200	Hal Far	90 ^a Squadriglia
	11/07/41		1	Hurricane (p)	Shared destroyed	MC.200	Hal Far	90 ^a Squadriglia
	11/07/41		1	Wellington	Shared destroyed on the ground	MC.200	Hal Far	90 ^a Squadriglia
	11/07/41		1	Wellington	Shared destroyed on the ground	MC.200	Hal Far	90 ^a Squadriglia
	11/07/41		1	Wellington	Shared destroyed on the ground	MC.200	Hal Far	90 ^a Squadriglia
	11/07/41		1	Wellington	Shared destroyed on the ground	MC.200	Hal Far	90 ^a Squadriglia
	11/07/41		1	Wellington	Shared destroyed on the ground	MC.200	Hal Far	90 ^a Squadriglia
	11/07/41		1	Blenheim	Shared damaged on the ground	MC.200	Hal Far	90 ^a Squadriglia
	11/07/41		1	Blenheim	Shared damaged on the ground	MC.200	Hal Far	90 ^a Squadriglia
	11/07/41		1	Blenheim	Shared damaged on the ground	MC.200	Hal Far	90 ^a Squadriglia
7	17/07/41	mid-morning	1	Hurricane (q)	Destroyed	MC.200	Capo Passero	90 ^a Squadriglia
	19/08/41		½	Hurricane (r)	Shared destroyed	MC.200	Sicily	90 ^a Squadriglia
8	04/09/41		1	Hurricane	Destroyed	MC.200	Valletta	90 ^a Squadriglia
9	04/09/41		1	Hurricane	Destroyed	MC.200	Capo Passero	90 ^a Squadriglia
1942								
10	09/05/42		1	Spitfire (s)	Destroyed	MC.202	Hal Far	84 ^a Squadriglia
11	15/05/42		1	Spitfire (t)	Destroyed	MC.202	St. Paul's Bay	84 ^a Squadriglia
	15/05/42		1	Spitfire (t)	Damaged	MC.202	Malta	84 ^a Squadriglia
12	04/06/42		1	P-40	Destroyed	MC.202	Bir Hacheim	84 ^a Squadriglia
	12/06/42		1/3	Spitfire	Shared destroyed	MC.202	NE El Adem	84 ^a Squadriglia
13	17/06/42		1	P-40	Destroyed	MC.202	Sidi Rezegh	84 ^a Squadriglia
14	04/07/42		1	P-40	Destroyed	MC.202	El Alamein area	84 ^a Squadriglia
	04/07/42		1	P-40 (u)	Shared destroyed	MC.202	El Alamein area	84 ^a Squadriglia
	04/07/42		1	Enemy fighter (v)	Damaged	MC.202	El Alamein area	84 ^a Squadriglia
15	10/07/42		1	P-40	Destroyed	MC.202	El Alamein	84 ^a

	16/07/42	1/4	P-40	Shared destroyed	MC.202	area	Squadriglia
	18/07/42	½	P-40	Shared destroyed	MC.202	Deir el Qattara area	84 ^a Squadriglia
	24/07/42	1	P-40	Probable	MC.202	Burg Arab area	84 ^a Squadriglia
16	05/08/42	1	P-40	Destroyed	MC.202	North Africa	84 ^a Squadriglia
	05/08/42	1/12	P-40	Shared destroyed	MC.202	El Hammam El Amirya	84 ^a Squadriglia
	11/08/42	1	P-40	Probable	MC.202	El Hammam El Amirya area	84 ^a Squadriglia
17	31/08/42	1	Spitfire	Destroyed	MC.202	El Hammam – Burg Arab	84 ^a Squadriglia
18	02/09/42	1	Boston	Destroyed	MC.202	Dein Hima	El 84 ^a Squadriglia
19	02/09/42	1	Spitfire	Destroyed	MC.202	Bir Mseilikh	84 ^a Squadriglia
20	03/09/42	1	Hurricane	Destroyed	MC.202	Bir Mseilikh	84 ^a Squadriglia
	20/10/42	1	Hudson	Damaged	MC.202	El Alamein	84 ^a Squadriglia
21	20/10/42	1	P-40	Destroyed	MC.202	Fuka area	84 ^a Squadriglia
	23/10/42	½	P-40	Shared destroyed	MC.202	Quteifiya	84 ^a Squadriglia
	24/10/42	1/3	P-40	Shared destroyed	MC.202	Fuka area	84 ^a Squadriglia
	24/10/42	1/3	B-25	Shared destroyed	MC.202	MM7919 W '84-12' Alamein	El 84 ^a Squadriglia
						MM7919 W '84-12' Alamein	El 84 ^a Squadriglia
1943							
22	05/07/43	1	Spitfire (w)	Destroyed	MC.202	S. Salvatore	10° Gruppo
	05/07/43	1/4	Enemy bomber	Shared damaged	MC.202	Gerbini area	10° Gruppo
	05/07/43	1/4	Enemy bomber	Shared damaged	MC.202	Gerbini area	10° Gruppo
	05/07/43	1/4	Enemy bomber	Shared damaged	MC.202	Gerbini area	10° Gruppo

BIBLIOGRAFIA

AAVV, *Aircraft. Quando l'Asse dominava il cielo*, Mondadori, Milano, 2012.

Bekker C, *Luftwaffe*, Longanesi, Milano, 1971.

Boyne W.J., *Scontro di ali: l'Aviazione Militare nella Seconda Guerra Mondiale*, Mursia, Milano, 1997.

Caccia Dominioni P., *Alamein 1933 – 1962*, Longanesi, Milano, 1963.

Duma A, *Quelli del Cavallino Rampante*, Edizioni dell'Ateneo, Roma, 1981.

Flaccomio S, *I Falchi del Deserto*, Longanesi, Milano, 1963.

Holland J, *La fortezza di Malta: un'isola sotto assedio, 1940-1943*, Longanesi, Milano, 2006.

Killen Tyrrell J, *Storia della Luftwaffe. L'Arma Aerea Tedesca dal 1915 al 1945*, Res Gestae, Milano, 2012.

Lazzati G, *Ali nella Tragedia*, Mursia, Milano, 1970.

Licheri S, *L'Arma Aerea Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Mursia, Milano, 1976.

Massera F, *Fiamme nei cieli: Aviatori Italiani nella Seconda Guerra Mondiale*, Mursia, Milano, 1972.

Molteni M, *L'Aviazione Italiana 1940-1945*, Odoja, Bologna, 2012.

Rocca G, *I Disperati: la tragedia dell'Aeronautica Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Mondadori, Milano, 1991.

Pagliano F, *Aviatori Italiani*, Longanesi, Milano, 1964.

Santoro G, *L'Aeronautica Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Danesi, Roma, 1950.

Shores C, *Air Aces*, Bison Books, Winnipeg, Canada, 1983.

Trizzino A, *Le Giovani Aquile. Storia dell'Asso della Caccia Franco Lucchini*, Longanesi, Milano, 1972.