

STORIA DEGLI ASSI DELL'AVIAZIONE ITALIANA 1940-1945

di Alberto Rosselli



Reggiane RE2001

Il 10 giugno 1940, la Regia Aviazione Italiana disponeva complessivamente di 594 velivoli da caccia-
assalto: 177 anziani biplani Fiat CR32 (serie Ter e Quater); 202 più moderni Fiat CR42; 89 caccia
monoplani Fiat G50; 77 Macchi MC200; 7 idrovolanti biplani Ro44; 12 Breda Ba 65 e 30 bimotori Breda
Ba 88. Di questi pochi aerei gli unici ad essere in grado di svolgere con efficacia il ruolo di intercettatori
risultavano essere i caccia delle famiglie Fiat e Macchi. Gran parte dei piloti della Regia Aeronautica che
nel corso della guerra si distinsero nel ruolo di cacciatori ebbero quindi modo di iniziare la loro difficile
carriera essenzialmente ai comandi di quattro tipi di macchine (i biplani CR32 e CR42 e i monoplani
MC200 e G50): aerei che a causa della loro bassa forza motrice (i decrepiti CR32 avevano un motore in
linea da 600 hp, mentre i più moderni CR42 ne avevano uno stellare da 840 hp, i G50 uno anch'esso
stellare da 840 hp e i MC200 uno, egualmente stellare, ma da 860 hp) e del loro limitato armamento di
lancio (tutti e quattro i modelli ebbero in dotazione due mitragliere Breda Safat da 12,7 millimetri
disposte nel muso, con eccezione degli ultimi modelli del CR32 e del MC200 che ebbero entrambi
montate sulle ali anche due mitragliatrici leggere Breda da 7,7 millimetri), risultavano sostanzialmente
inferiori a quasi tutti gli altri caccia messi in campo nel medesimo periodo da Francia e Inghilterra.

Nel giugno del 1940, la Francia, sebbene vicina al collasso militare, poteva fare conto su un buon numero
di solidi intercettatori Morane-Saulnier MS406 e di più avanzati Dewoitine D520. L'Inghilterra aveva nei
robusti Hawker Hurricane MK I e negli agili e veloci Spitfire MK I i suoi punti di forza. E se sotto il
profilo della maneggevolezza e della solidità almeno i Fiat CR42, i Fiat G50 e soprattutto i Macchi
MC200 potevano - se ben pilotati - tenere testa ai Morane francesi e agli Hurricane inglesi, dal punto di
vista dell'armamento e della velocità l'inferiorità degli aerei italiani appariva purtroppo inequivocabile e
tale da costringere i piloti ad effettuare autentiche prodezze per cercare di annullare il pericoloso divario.
Basti pensare agli Hurricane e agli Spitfire, che filavano a 505 e 570 chilometri l'ora (contro i 440 dei
CR42 e i 500 dei MC200) e che erano armati con ben otto mitragliatrici alari Lewis da 7,7 millimetri,
contro le uniche due Breda da 12,7 (i Morane che toccavano i 485 chilometri l'ora erano armati con un
cannoncino da 20 millimetri e con due mitragliatrici alari da 6,5, mentre i Dewoitine, che raggiungevano
530 chilometri l'ora, erano dotati di un cannoncino da 20 millimetri e 4 mitragliatrici alari da 7,5
millimetri).



Un FIAT CR25 in volo

Tuttavia, fu soprattutto a causa della scarsa potenza dei motori di fabbricazione nazionale che la caccia (ma anche tutte le altre specialità) italiana dovette affrontare (almeno fino all'autunno del 1941, quando iniziarono ad essere consegnati ai reparti i primi ottimi Macchi Mc202 e Reggiane Re2001 equipaggiati con motori in linea Daimler Benz DB 601/A-1 da 1.175 hp di fabbricazione tedesca o costruiti su licenza dalla Alfa Romeo) un avversario quasi sempre superiore. Già i primi motori in linea Rolls Royce Merlin degli Hurricane e degli Spitfire, appartenenti alle serie entrate in linea nel 1939, erogavano 1.030 hp, mentre le unità motrici in linea Hispano-Suiza dei caccia francesi Morane e Dewoitine avevano - rispettivamente - una potenza di 850 e 910 cavalli. In buona sostanza, dal giugno del 1940 al novembre del 1941, i cacciatori italiani dovettero affrontare (anche dopo l'uscita della Francia dal conflitto) impegni di combattimento che li videro, quasi regolarmente, in condizioni di netto svantaggio: inferiorità resa ancora più marcata da un impressionante divario numerico.



FIAT CR32 in un campo libico

Per dare un'idea della situazione in cui si vennero a trovare i piloti italiani delle varie specialità nel corso della prima parte del conflitto che portò il paese alla rovina (10 giugno '40 - 8 settembre '43), basti pensare che l'industria aeronautica nazionale riuscì a consegnare loro soltanto un totale di 11.508 velivoli (dal giugno '40 all'agosto '43), cioè meno di quanti ne produsse l'industria inglese nel 1940, cioè 15.000. Senza contare che l'Inghilterra e tutti i Paesi del Commonwealth britannico poterono, nel corso del conflitto, usufruire di non meno di 35.000 velivoli forniti dagli Usa: cifra compensativa delle poche centinaia di aerei (tra Me109 F e G, Ju87 e altri esemplari) ceduti dalla Germania all'Italia dal settembre '40 all'agosto '43. Osserviamo ora più nel dettaglio il trend produttivo dell'industria aeronautica italiana dal 1° gennaio del '40 al 1 settembre del '40. Nel corso del '40 dalle catene di montaggio uscirono 3.257 velivoli (1.155 dei quali caccia); nel 1941, 3.503 (1.339 caccia); nel 1942, 2.818 (1.488 caccia) e nei primi otto mesi del 1943, 1.930 (1.000 dei quali caccia).



FIAT CR42 in un campo belga. Il distintivo è quello del 50° stormo d'assalto.

Si tratta di dati sconfortanti in quanto neppure minimamente paragonabili a quelli inglesi e tanto meno a quelli statunitensi, russi e tedeschi. La Gran Bretagna, nazione contro la quale l'Italia dovette ingaggiare, dal '40 al '43, il più pesante e dispendioso confronto aereo (data l'affollata presenza della RAF in tutti i principali scacchieri mediterranei e africani) riuscì, come si è detto, a mettere in linea, nel 1940, ben 15.000 velivoli, destinati a salire nel '41 a 20.100 e nel '42 a 23.671, per poi arrivare ai 26.263 del 1943: tutte cifre alle quali si devono aggiungere i cospicui quantitativi, soprattutto caccia e bimotori da bombardamento medio (P40 Kittyhawk, Grumman Wildcat IV, Republic Thunderbolt II, Chance Vought Corsair II, North American Mustang IV, Martin Baltimore I, Martin Marauder I e North American Mitchell) forniti dagli Usa alla Gran Bretagna a partire dall'estate del '40. E a poco serve ricordare che tra il '40 e il '43 la RAF (appoggiata però direttamente, almeno a partire dal giugno e dal dicembre del '41, da quei due mostri di produttività industriale e bellica che erano gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica) dovette fronteggiare la formidabile Luftwaffe tedesca.

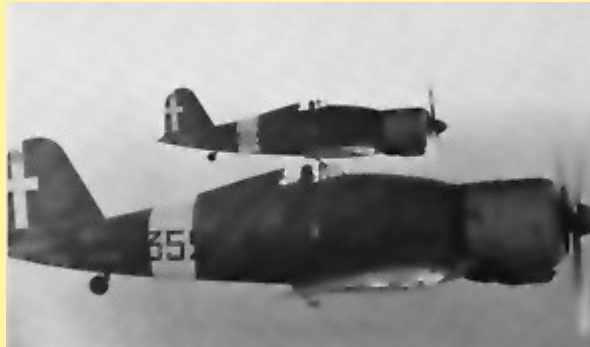


Un FIAT CR42 si prepara al decollo

Data la spaventosa ampiezza del conflitto, la Germania, la cui industria aeronautica riuscì a sfornare un notevolissimo quantitativo di ottime macchine, dovette infatti impiegare gran parte dei suoi mezzi aerei per garantire un appoggio tattico alle proprie armate e per proteggere (soprattutto con la caccia) le sue stesse industrie nazionali minacciate dai bombardieri pesanti inglesi e statunitensi: una servitù che si fece sentire soprattutto nel Mediterraneo, nei Balcani e in Africa Settentrionale dove spettò all'Aeronautica Italiana il compito di reggere, spesso da sola, gran parte del confronto con l'agguerrita e ben equipaggiata aviazione del Commonwealth britannico.

Inferiorità tecnologica, incapacità produttiva e sostanziale carenza di pianificazione industriale (nel corso

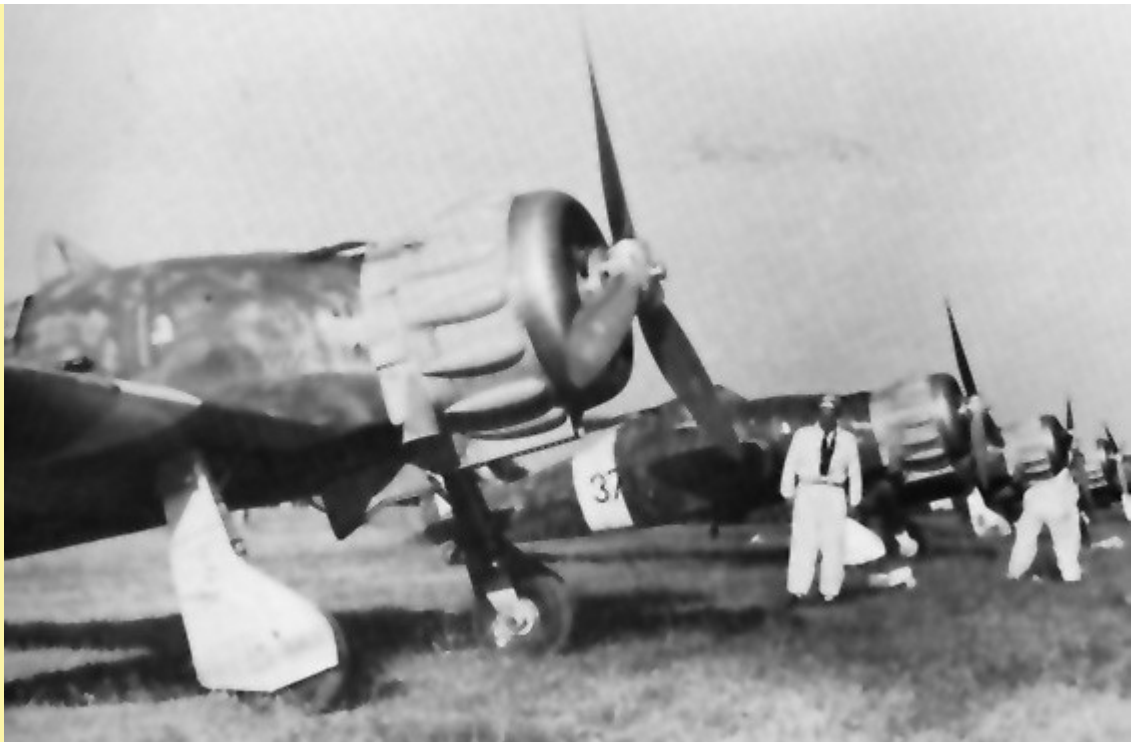
della guerra l'industria aeronautica italiana, già a corto di metalli leggeri, alluminio, gomma e incapace di approntare un quantitativo adeguato di strumentazioni e apparecchiature, mise a punto un numero troppo elevato di modelli differenti anziché concentrarsi su quei pochi velivoli, come il dimenticato Reggiane Re2000 o i già citati MC202 e Re2001, in grado di controbilanciare, almeno in parte, lo strapotere dell'industria aeronautica anglo-americana) costrinsero quindi i piloti da caccia italiani ad avvalersi quasi sempre di macchine sostanzialmente antiquate, compensandone le deficienze con le proprie capacità e con il coraggio.



Una pattuglia di FIAT G50

Fatta questa lunga ma doverosa premessa non deve quindi stupire il numero relativamente basso di vittorie conseguite dai cacciatori italiani durante il secondo conflitto mondiale: un bottino che alla luce dei fatti va doverosamente rivalutato, anche per sfatare le leggende (diffuse nel dopoguerra soprattutto da fonti britanniche) circa una presunta "incapacità" o addirittura scarsa combattività palesata dalla Regia Aeronautica e, nella fattispecie, dai piloti da caccia italiani nel corso della guerra. Anche se, a dire il vero, in questi ultimi anni alcuni autorevoli studiosi anglosassoni (soprattutto inglesi e sudafricani) hanno ammesso nelle loro opere che ciò che mancò ai piloti italiani, costretti a combattere a bordo di poche macchine obsolete, non fu certo il coraggio o la perizia, bensì la fortuna.

Tra i vari stormi caccia impegnati, tra il giugno del '40 e il settembre del '43, contro le forze anglo-americane e sovietiche, quello che forse si distinse maggiormente fu il 4° Stormo del Cavallino Rampante (il simbolo dell'asso della Prima Guerra Mondiale, Francesco Baracca). I primi cinque Assi della graduatoria ufficioso della Regia Aeronautica (ufficioso perché molto spesso gli avversari - soprattutto gli inglesi che disprezzavano ma temevano i piloti italiani - non confermarono, o addirittura negarono, nei loro rapporti le vittorie conseguite dai cacciatori della Regia) militarono infatti nel 4° Stormo, compreso il capitano Mario Visintini che tuttavia operò in una squadriglia distaccata - la 412ma - in Africa Orientale, dove conseguì a bordo del suo CR42 ben 16 vittorie personali in azione, distruggendo al suolo altri 32 velivoli britannici.



Macchi MC200 del 22° gruppo in Romania nel 1941

Al primo posto troviamo il sergente maggiore Teresio Martinoli (22 abbattimenti individuali e 14 in collaborazione), seguito dal sotto tenente Leonardo Ferrulli (22 individuali e 10 in collaborazione), dal capitano Franco Lucchini (21 personali e 52 in collaborazione), da Visintini, di cui si è già detto, e dal tenente Luigi Giannella, con 12 vittorie individuali e 14 in collaborazione.

Seguono (sempre per quanto riguarda 4° Stormo) il capitano Emanuele Annoni con 9 vittorie personali e 10 in collaborazione, il tenente Antonio Canfora con 7 abbattimenti personali e 2 in cooperazione e il capitano Carlo Ruspoli con 5 abbattimenti personali e uno in collaborazione.

Pesante, a controbilanciare questi successi, il consuntivo dell'attività di questo glorioso Stormo che dal 19 giugno del '40 (data di abbattimento dell'abile tenente Ugo A. Corsi) al 4 settembre del '43, perse in combattimento 32 piloti, mentre altri 8 morirono a causa di incidenti e di bombardamenti aerei nemici (tra il 21 settembre '43 e il 2 aprile '45, caddero altri 14 piloti, che avevano aderito al Regno del Sud).

Notevole il bottino complessivo del 4° Stormo, reparto la cui bandiera venne decorata con una medaglia d'oro al valore militare e una d'argento. Grazie all'abilità e all'affiatamento dei suoi piloti e specialisti il 4° Stormo abbatté complessivamente, nel corso di 303 battaglie aeree, ben 585 aerei avversari più altri 215 probabili, guadagnando un totale di 13 singole medaglie d'oro al valore militare. Ma oltre al 4° Stormo, molti altri reparti da caccia italiani ebbero modo di sfornare veri e propri Assi (qualifica che era possibile ottenere raggiungendo un minimo di 5 abbattimenti individuali accertati). Tra questi ricordiamo il capitano Claudio Solaro (3° Stormo) che abbatté 10 aerei avversari, tirandone giù 14 assieme ai gregari e distruggendone al suolo altri 20. E alle sue spalle: il maggiore Ettore Foschini del 21° Gruppo con 7 vittorie individuali; il tenente Orlando Mandolini del 2° Stormo con 7 individuali e 2 in collaborazione e il capitano Clizio Nioi (1° Stormo) con 7 più 8. Tra il 12° e il 19° posto della graduatoria relativa al periodo 1940-1943, trovano poi posto: il capitano Doglio Furio Niclot (51° Stormo) il capitano Giorgio Tugnoli (23° Gruppo) e il tenente Livio Bassi (154° Gruppo) con 6 vittorie individuali; il maresciallo Pietro Bianchi (51° Stormo) con 5 individuali e ben 56 in collaborazione; il maresciallo Francesco Pecchiari (20° Gruppo) con 5 più 5; il maresciallo Olindo Simionato con 5 vittorie individuali e 20 collettive e il tenente Carlo Seganti con 5 abbattimenti personali.



Un Macchi MC202

La classifica degli "assi" italiani della Seconda Guerra Mondiale non sarebbe però completa né esatta se non si tenesse conto degli abbattimenti conseguiti dai piloti italiani impegnati, a partire dal settembre del '43 al maggio del '45, nelle file della Aeronautica della RSI (Repubblica Sociale Italiana) e in quelle della Aviazione Italiana Coobelligerante (quella che combatté a fianco degli Alleati). E come si può notare dalla sottostante tabella riassuntiva, in virtù di questo epilogo sanguinoso per entrambi gli schieramenti, gli "assi" italiani crebbero considerevolmente di numero con l'aumentare delle vittorie, consentendo diversi ribaltamenti nell'ordine di graduatoria e facendo emergere piloti di estremo valore e capacità come il capitano Adriano Visconti (26 vittorie personali) e Luigi Gorrini (19 vittorie), entrambi militanti nell'Aviazione Repubblicana (1).

(1) Alcuni piloti dell'Aviazione della RSI, come Luigi Gorrini, ottennero un riconoscimento per le loro vittorie soltanto molti anni dopo la fine del conflitto.



Macchi MC202 del 51° stormo caccia che si preparano al decollo.

Gli aerei più lontani hanno già i motori accesi

CLASSIFICA COMPLETA DEGLI "ASSI" DELLA CACCIA ITALIANA PERIODO 1940 - 1945

Franco Lucchini 26 -Adriano Visconti 26 -Teresio Martinoli 23 -Leonardo Ferrulli 22 -Franco Bordoni-Bisleri 19 -Luigi Gorrini 19 -Furio Lauri 18 -Morosi 18 -Mario Bonzano 17 -Mario Visintini 17 -Ugo Drago 16 -Duilio S. Fanali 15 -Adriano Mantelli 15 -Luigi Giannella 14 -Brunetto di Montegnacco 14

-Corrado Ricci 14 -Mario Bellagambi 13 -Germano La Ferla 13 -Vittorio Minguzzi 13 -Guido Presel 13
 -Luigi Baron 12 -Giovanni Dell' Innocenti 12 -Attilio Sanson 12 -Claudio Solaro 12 -Gianlino
 Baschirotto 11 -Carlo Magnaghi 11 -Angelo Mastroagostino 11 -Carlo Romagnoli 11 -Carlo Maurizio
 Ruspoli di Poggio Suasa 11 - Pietro Serini 11 -Giorgio Solaroli di Briona 11 -Ennio Tarantola 11 - Mario
 Veronesi 11 -Amedeo Benati 10 -Fernando Malvezzi 10 -Guido Nobili 10 -Giulio Reiner 10 -Giuseppe
 Roberto 10 -Massimo Salvatore 10 -Giulio Torresi 10 -Emanuele Annoni 9 -Giovanni Barcaro 9
 -Guiseppe Cenni 9 -Guido Fibbia 9 -Walter Omiccioli 9 -Ferruccio Serafini 9 -Natalino Stabile 9 -Andrea
 Zotti 9 -Giuseppe Biron 8 -Giovanni Bonet 8 -Ernesto Botto 8 -Antonio Camaioni 8 -Antonio Longhini 8
 -Orfeo Mazzitelli 8 -Aroldo Soffritti 8 -Raffaele Valenzano 8 -Tito Valtancoli 8 -Ranieri Piccolomini
 Clementini Adami 7 -Bruno Biagini 7 -Carlo Canella 7 -Antonio Canfora 7 -Vittorino Daffara 7 -Fausto
 Filippi 7 -Luigi Filippi 7 -Dino Forlani 7 -Ettore Foschini 7 -Roberto Gaucci 7 -Filippo Guarnaccia 7
 -Orlando Mandolini 7 -Carlo Miani 7 -Olizio Nioi 7 -Giuseppe Oblach 7 -Vincenzo Sant' Andrea 7
 -Angelo Savini 7 -Enzo Lombardo Schiappacasse 7 -Virgilio Vanzan 7 -Osvaldo Bartolacchini 6
 -Osvaldo Bartolozzi 6 -Livio Bassi 6 -Pietro Bonfatti 6 -Aldo Buvoli 6 -Agostino Calentano 6 -Cesare Di
 Bert 6 -Armando Francois 6 -Amedeo Guidi 6 -Domenico Laiolo 6 -Antonio Larsimont Pergameni 6
 -Felice Longhi 6 -Giuseppe Manconcini 6 -Mario Mecatti 6 -Amleto Monterumici 6 -Giuseppe Mottet 6
 -Furio Doglio Niclot 6 -Luciano Perdoni 6 -Alvaro Querci 6 -Diego Rodoz 6 -Giuseppe Ruzzin 6 -Pier
 Giuseppe Scarpetta 6 -Ricardo Emo Seidl 6 -Alberto Spigaglia 6 -Giorgio Tugnoli 6 -Alberto Veronese 6
 -Paolo Arcangeletti 5 -Guiseppe Aurili 5 -Loris Baldi 5 -Luigi Bandini 5 -Giuseppe Baylon 5 -Duilio
 Bernardi 5 -Lucio Biagini 5 -Manfredo Bianchi 5 -Pietro Bianchi 5 -Alessandro Bladelli 5 -Egidio Buogo
 5 -Gilberto Caselli 5 -Evasio Cavalli 5 -Guglielmo Chiarini 5 --Tullio Covre 5 Carlo Cucchi 5 -Francesco
 Cusciana 5 -Rinaldo Damiani 5 -Enrico Degli Incerto 5 --Domenico Facchini 5 Giuseppe Farazzani 5
 -Giuliano Fissore 5 -Fausto Fornaci 5 -Iacopo Frigerio 5 -Antonio Giardina 5 -Eber Giudice 5 -Giorgio
 Graffer 5 -Mario Guerci 5 -Luigi Iellici 5 -Eugenio Leotta 5 -Luigi Mariotti 5 -Sergio Maurer 5 -Mario
 Melis 5 -Elio Miotto 5 -Gianfranco Montagnani 5 -Luigi Monti 5 -Enrico Moretto 5 -Raffaello Novelli 5
 -Dante Ocarso 5 -Enzo Omiccioli 5 -Antonio Palazzeschi 5 -Francesco Pecchiari 5 -Constantino
 Petrosellini 5 -Mario Pinna 5 -Mario Pluda 5 -Giorgio Pocek 5 -Aldo Remondino 5 -Riccardo Roveda 5
 -Giovanni Sajeve 5 -Carlo Segandi 5 -Olindo Simionato 5 -Vittorio Squarcia 5 -Annibale Sterzi 5 -Renato
 Talamini 5 -Arrigo Tessari 5 -Luigi Torchio 5 -Celso Zemella 5 -Nicola Zotti 5.



Macchi MC205 del 51° stormo caccia.

Lo stemma dipinto sulla fusoliera rappresenta un gatto che afferra tre sorci verdi ed era stato creato per fare dispetto al celebre 12° stormo B.T. (bombardamento terrestre) "Sorci Verdi" che si era creato una vasta fama internazionale prima della guerra per l'audacia delle manovre acrobatiche. Inizialmente del 20° stormo caccia fu poi passato al 51°.