

BREVE STORIA DELL'AVIAZIONE LEGIONARIA ITALIANA IN SPAGNA

1936-1939

di Alberto Rosselli



CR32 in volo sulla Spagna nel 1937

Nel luglio 1936, allo scoppio della Guerra Civile Spagnola, dei circa 277 aeroplani militari (più 30/40 civili) di vecchio modello costituenti l'aviazione nazionale iberica, soltanto 75 rimasero in possesso delle forze ribelli nazionaliste, mentre la rimanente parte venne subito impiegata dalle forze governative repubblicane per soffocare l'insurrezione del generale Francisco Franco de Bahamonde. Data l'evidente quanto grave situazione di inferiorità, aggravata dal quasi immediato inoltro alla Repubblica da parte di alcune nazioni simpatizzanti per il governo di Madrid (tra cui Francia, Inghilterra e Unione Sovietica) di cospicui lotti di moderni caccia e bombardieri, il Caudillo non poté fare a meno di chiedere solleciti aiuti alle uniche due potenze europee che fin dai primi giorni dell'insurrezione avevano manifestato appoggio - se non altro ideologico e morale - al movimento nazionalista: l'Italia di Benito Mussolini e la Germania di Adolf Hitler.



SM79 in azione in Spagna

L'urgente necessità da parte dei ribelli di aerei, carburante, pezzi di ricambio, munizioni, bombe, piloti e personale specializzato era dettata principalmente da due esigenze: controbattere l'azione dei mezzi aeronavali e del numeroso esercito repubblicano che controllava il 55% del territorio nazionale, e consentire all'Armata d'Africa al comando di Franco, di base in Marocco, di trasferire al più presto, attraverso lo stretto di Gibilterra, i suoi effettivi in Andalusia per congiungersi con le truppe del generale Emilio Mola che fino dall'inizio della contesa era riuscito ad assicurare alla causa dei "ribelli" la Spagna centro-occidentale e quella del nord-ovest1.



SM81 scortato da FIAT CR32 in azione in Spagna

Nel luglio del 1936, Franco disponeva in Marocco e nelle Isole Canarie di circa 30.000 soldati marocchini e nazionali molto bene addestrati più qualche gruppo di artiglieria, ma non era in grado né aveva i mezzi per trasferirli con la dovuta celerità a Cadice, essendo lo Stretto di Gibilterra piuttosto ben sorvegliato dalla flotta repubblicana. Quindi, il 24 luglio, dopo avere fatto presente al consolato italiano di Tangeri la difficile situazione dell'Armata d'Africa, Franco si rivolse direttamente all'addetto militare di Roma, maggiore Luccardi, per richiedere ufficialmente a Mussolini l'inoltro di almeno 12 aerei da trasporto, altrettanti ricognitori, 10 caccia e tremila bombe d'aereo, più 40 mitragliatrici antiaeree e almeno 5 navi da trasporto. Richiesta di aiuti che, in un primo momento, venne però respinta dal duce che, pur simpatizzando per Franco e per il movimento falangista e nazionalista spagnolo, non se la sentì di coinvolgere subito l'Italia, appena uscita dalla guerra d'Etiopia, in una disputa che avrebbe potuto tramutarsi in una pericolosa crisi politica internazionale foriera di probabili quanto pericolose frizioni con Parigi, Mosca e Londra.



Un FIAT BR20 ed un SM79 in volo sulla Spagna

Tuttavia, fu grazie alle pressioni del suo ambizioso genero Galeazzo Ciano - che vedeva in un intervento italiano in Spagna a fianco di Franco l'occasione per consolidare la posizione militare italiana nel Mediterraneo - che Mussolini fu indotto a cambiare idea in pochi giorni. Il 25 luglio, quando Ciano apprese dai rappresentanti monarchici (carlisti) spagnoli Goicoechea e Saint Rodriguez che il governo francese del socialista Léon Blum aveva dichiarato di volere appoggiare ufficialmente il governo di Madrid garantendo a quest'ultimo un'immediata fornitura di 30 aerei da combattimento più una certa

aliquota di piloti e di personale specializzato (mezzi e uomini che varcarono la frontiera dei Pirenei pochissimi giorni dopo, il 2 agosto), Ciano ebbe infatti il destro per convincere suo suocero circa la necessità di appoggiare le richieste franchiste, anche in considerazione del fatto che la Germania stava muovendosi nella medesima direzione². Infatti, il 22 luglio un rappresentante dell'aviazione nazionalista, il capitano Francesco Arranz, si era recato da Tetuan (Marocco) a Berlino, in compagnia di due delegati tedeschi, per ottenere da Hitler forniture aeronautiche e militari: aiuti che lo statista tedesco non ebbe difficoltà a concedere in cambio di cospicue partite di materie grezze e minerali, di cui le regioni iberiche già occupate dalle forze nazionaliste erano molto ricche. E' da notare, a questo proposito, che l'Italia avrebbe mandato a Franco tra il 1936 e il 1939 enormi quantitativi di rifornimenti non ricevendo nulla in cambio: con lo scoppio del secondo conflitto e con la tempestiva proclamazione di neutralità della Spagna nazionalista, l'astuto e prudente Franco non ebbe infatti difficoltà a negare all'Italia qualsiasi rimborso per gli ingenti aiuti ricevuti durante la Guerra Civile³.



FIAT CR32 in azione in Spagna

Il 27 luglio, il sottosegretario all'Aeronautica Italiana, generale Valle, ricevette l'ordine di inviare in Marocco 12 trimotori da bombardamento pesante Savoia Marchetti SM81 con piloti e specialisti italiani (tutti volontari) molto bene addestrati, tratti dal 7°, 10° e 13° Stormo. Il 29 luglio, la squadriglia venne spostata sul campo trampolino di Cagliari-Elmas per affrontare il lungo e difficile volo. Prima della partenza gli equipaggi furono raggiunti in Sardegna da tre ufficiali del 31° Stormo da Bombardamento Marittimo e della Scuola di Navigazione di Altura di Orbetello e dal gerarca-aviatore Ettore Muti e il tenente colonnello dell'Aeronautica Ruggero Bonomi. Per cercare di non urtare la suscettibilità dei governi europei favorevoli alla Repubblica, i 12 aerei, ai quali vennero cancellate tutte le insegne nazionali e i distintivi di reparto, vennero venduti, tramite un finto atto, al giornalista spagnolo Luis Bolin. A scopo prudenziale, tutti gli equipaggi italiani vennero inoltre forniti di abiti civili e documenti falsi.



Un Breda BA65 ed alcuni piloti

All'alba del 30 luglio il primo contingente aeronautico italiano destinato a formare l'embrione della futura Aviazione Legionaria decollò da Elmas, giungendo dopo oltre sei ore e mezzo di volo e con i serbatoi quasi a secco in vista delle coste del Marocco spagnolo. Dei 12 apparecchi soltanto nove riuscirono però a guadagnare la meta senza danni, in quanto l'SM81 del tenente Angelini scomparve in mare, mentre quello del tenente Mattalia si fracassò a terra presso la località di Saida (in territorio marocchino controllato dalla Francia) causando la morte dell'intero equipaggio. Il terzo SM81 (pilotato dal tenente Lo Forte) riuscì a compiere un atterraggio di emergenza in territorio francese nei pressi di Berkane, dove le locali autorità posero il mezzo sotto sequestro. Successivamente, i nove SM81 vennero trasferiti a Tetuan dove, una volta acquisite le nuove insegne franchiste dell'Aviazione Legionaria, iniziarono una lunga serie di brillanti operazioni di protezione armata dei piroscafi nazionalisti impegnati nella spola tra il continente africano e quello europeo, respingendo a più riprese i tentativi di intercettazione delle forze navali repubblicane.



Scuola caccia: RO41 pronti al decollo nel 1938

Notare le eliche in movimento e l'aereo a sinistra che parte

Da quel primo, prezioso intervento della aviazione italiana, che il 5 agosto consentì, tra l'altro, il trasferimento da Ceuta ad Algeciras e quindi al fronte spagnolo di 4.000 soldati, 4 batterie d'artiglieria, 2 milioni di cartucce e 12 tonnellate di altre munizioni (uomini e materiali vennero traghettati dai piroscafi e dalle motonavi Araujo, Ciudad de Alicante e Ciudad de Ceuta), il corpo aereo legionario, più o meno regolarmente rifornito e reintegrato con mezzi e specialisti provenienti dall'Italia, iniziò ad assumere un ruolo di sempre più crescente importanza nello svolgersi di quasi tutte le operazioni militari dell'esercito nazionalista. Anzi, si può dire che gli aerei e i piloti italiani (assieme alle forze tedesche della Legione Kondor) contribuirono in seguito, in maniera determinante, alla vittoria finale delle forze franchiste.



Piloti e specialisti accanto ad un RO37 in Spagna nel 1937

Mezzi e operazioni dell'Aviazione Legionaria.

Dopo l'invio dei primi nove Savoia Marchetti SM81, Mussolini diede il via ad una vera e propria escalation fornendo a Franco un quantitativo sempre maggiore di aiuti militari d'ogni tipo, tra cui molti

aerei, piloti, specialisti e istruttori. Il 14 agosto del '36 giunsero via nave a Melilla (Marocco) i primi 12 caccia biplani Fiat CR32. E alla fine di agosto, con l'inoltro di altri contingenti di CR32, si formò a Caceres la famosa Squadriglia Cucaracha che successivamente si trasformerà nel XVI Gruppo Caccia. Sempre per quanto concerne gli intercettatori, nell'aprile del 1937 vennero formati il XXIII Gruppo Asso di Bastoni e il VI Gamba di Ferro. I CR32 equipaggeranno anche il X Gruppo Caccia Baleari e la Squadriglia Autonoma Caccia e Mitragliamento Frece. Dalla metà di marzo del 1939 (cioè due settimane prima della fine della guerra), l'Italia fornirà a Franco anche 11 nuovissimi caccia monoplani Fiat G50 che verranno dislocati sulla base di Ascalona. Questi aerei, tratti dalla pre-serie di 45 esemplari, verranno inquadrati nel Gruppo Sperimentale Caccia ma non avranno occasione di essere provati in combattimento. Per quanto riguarda le specialità della ricognizione tattica e dell'assalto, l'Aviazione Legionaria italiana ebbe in dotazione i biplani Romeo Ro37 bis, che andarono a formare il XXII Gruppo Linci e, a partire dall'aprile 1937, i primi 12 grossi monoplani assaltatori Breda Ba65, seguiti da altri 6 esemplari, che andarono a costituire la 65ma Squadriglia Assalto inquadrata nel XXXV Gruppo Misto. Molto incisivo risultò anche il contributo italiano nel settore del bombardamento aereo, con l'inoltro in Spagna di 50/55 robusti trimotori SM81 (inquadrati nel 21° Stormo Bombardamento Pesante e nelle Squadriglie 251ma e 252ma Pipistrelli delle Baleari) e 99 più moderni SM79, affiancati da 16 bimotori Fiat Br20. I primi sei Br20 iniziarono il loro ciclo operativo nell'estate del 1937, inquadrati nella 230ma Squadriglia Bombardamento Veloce e successivamente, a partire dal luglio del '38, nella 231ma. Come complemento l'Aviazione Legionaria ricevette 25 biplani monomotori Ro.41 (utilizzati in buona misura per l'addestramento avanzato), dieci assaltatori C.A.B. AP1, qualche addestratore Breda 28 e Fiat CR20B e 16 esemplari di bimotori tuttofare Caproni Ca.310, soprannominati scherzosamente dagli spagnoli "caproncini". Data la frequenza delle operazioni navali e il carattere peninsulare della regione iberica, l'Aviazione Legionaria venne anche dotata di un certo numero di idrovolanti. Nell'aprile del '37 entrarono in linea nove idrovolanti monoscafi, monomotori, Cant Z.501, che vennero dislocati sulla base di Alcudia (Baia di Pollensa, Isole Baleari) dove nel luglio del '38 giunsero anche 4 più grossi e moderni trimotori, a due scarponi, Cant Z.506.

Notevolissimo fu il contributo umano conferito dagli oltre 6.000 tra piloti e specialisti italiani (5.699 militari e 312 civili) dell'Aviazione Legionaria (è da notare che l'Italia nel corso della Guerra Civile fornì a Franco anche una certa aliquota di aerei e personale che andarono a rimpolpare i neonati reparti "spagnoli" dell'arma). Complessivamente, nel corso del conflitto, gli "italiani" totalizzarono ben 135.265 ore di volo, portando a termine, tra l'altro, 5.318 azioni di bombardamento nel corso delle quali vennero lanciati 11.524 tonnellate di bombe e spezzoni (complessivamente, gli aerei italiani da caccia, da bombardamento e da assalto spararono più di 1 milione di cartucce da 12,7 e 7,7 millimetri). Oltre che a colpire, in appoggio diretto alle forze terrestri franchiste, concentramenti di truppe, centri ferroviari, stradali e logistici nemici, i bombardieri dell'Aviazione Legionaria infersero anche duri colpi a quasi tutti i principali porti e città in mano ai repubblicani, tra cui Barcellona, Madrid, Alicante, Almeria, Valencia, Murcia, Tarragona, Port Mahon e Porto Rosas, ostacolando spesso le operazioni di rifornimento effettuate da naviglio appartenente ai paesi simpatizzanti per la Repubblica.

Importantissimo si rivelò anche il contributo della caccia italiana, montata sui Fiat CR32. Questi manovrieri seppur non velocissimi intercettori abbattono infatti quasi il 50% degli aerei messi in campo dall'aviazione repubblicana, compresi molti caccia I-15 e non pochi temibili I-16 forniti a Madrid dall'Unione Sovietica. Dal luglio del 1936 al marzo del 1939, i velivoli della Legione italiana distrussero 943 tra caccia, bombardieri e ricognitori repubblicani (40 dei quali al suolo) colpendo 224 unità navali nemiche. Dal punto di vista militare, si trattò di un indiscutibile successo che costò però ai legionari italiani 175 morti e 192 feriti, più 74 caccia, 8 bombardieri, 2 assaltatori e 2 ricognitori abbattuti o distrutti. Alla fine della guerra, dei circa 730 aerei impiegati dall'Italia ne rimanevano 276 (145 inquadrati nell'Aviazione Legionaria e 131 in quella spagnola)⁴. Il 12 maggio 1939, gli uomini e i mezzi dell'Aviazione Legionaria parteciparono, infine, alla grande parata della vittoria che si tenne sull'aeroporto di Barajas, vicino a Madrid. E di lì ad alcuni giorni, dopo avere ceduto i propri mezzi all'Aviazione Nazionalista spagnola, tutto il personale fece rientro in patria imbarcandosi a Cadice sulla motonave Duilio e su altre unità.

Fine

Note

1 - Nel luglio del '36, il governo repubblicano del presidente Manuel Azaña controllava la capitale Madrid, la Catalogna, il Levante, il Nord (compresi i Paesi baschi) - eccetto la Galizia e la città di Oviedo - la Nuova Castiglia, l'Andalusia occidentale, l'Estremadura meridionale, un terzo dell'Aragona e l'isola di Minorca. Per contro, i nazionalisti erano riusciti ad avere la meglio nella Vecchia Castiglia, in Navarra, in Galizia, nell'Estremadura settentrionale, nelle province di Siviglia e di Cadice, in parte delle province di Granada e Cordova e nella quasi totalità dei territori insulari (Baleari, con Maiorca e Ibiza, e Canarie) e africani coloniali (Marocco Spagnolo, Sahara Spagnolo, Rio Muni, Isola Fernando Poo).

2 - All'inizio del conflitto, la Repubblica disponeva di 214 aerei militari più 40 civili. Già nelle prime settimane di guerra, il governo di Madrid ricevette dalla Francia 13 bombardieri bimotori Potez 540 (con relativi equipaggi) e una decina di caccia biplani Dewoitine D 372 con i quali André Malraux costituì la squadriglia Lafayette. Tra il 1° e il 10 settembre 1936 le navi da carico Campoamor, Matkovic, Durango e Jalisco trasportarono altre decine di apparecchi, pezzi di ricambio, motori bombe e carburante. Complessivamente, tra il 1936 e il 1939, il governo di Parigi fornirà alla Repubblica spagnola 260 aerei di tutti i tipi (tra cui caccia biplani Spad 510, Dewoitine D.510 e bombardieri bimotori Bloch 200). Dal suo canto, l'Unione Sovietica fornirà a Madrid più di 750 aerei (in gran parte caccia biplani Polikarpov I-15 e monopiani I-16 e bombardieri bimotori Tupolev SB-2). E degno di nota risulterà anche l'apporto di altre nazioni: Olanda (72 aerei), Gran Bretagna (57), Stati Uniti (72), Cecoslovacchia (47), più altri 30 di bandiera sconosciuta.

Complessivamente, nel corso della guerra, la Repubblica mise in campo 2.461 apparecchi dei quali 1.920 vennero abbattuti, distrutti al suolo o andarono persi per incidenti; mentre a guerra finita 210 riuscirono a sfuggire in Algeria o Francia e 331 furono quelli catturati dai franchisti.

3 - Tra il 1936 e il 1939, la Germania fornirà alla Spagna nazionalista un totale di 542 aerei (246 caccia biplani Heinkel 51, monopiani Heinkel He112 e Messerschmitt 109 B1,B2,B3,C, D ed E; 189 bimotori da bombardamento Heinkel 111, Dornier Do17 e Junkers 86; pochi moderni bombardieri in picchiata Stukas Ju87, alcune squadriglie di assaltatori biplani Henschel Hs. 123, ricognitori monopiani Heinkel He 70F, parecchi trimotori Junkers Ju 52 da bombardamento e da trasporto e qualche grosso idrovolante biplano bimotore Heinkel He. 59 da ricognizione e attacco anti nave. Tutte le forze aeree tedesche vennero inquadrare nella Legione Kondor che per i primi due anni fu posta agli ordini del generale Hugo Sperrle per poi passare sotto il generale Wolfram von Richthofen, il cugino del famoso Barone Rosso della Prima Guerra Mondiale.

4 - Nel corso della guerra civile spagnola, l'Italia fornì dai 730 ai 740 aerei dei seguenti tipi e nelle seguenti quantità:

Fiat G50 - 12
Fiat CR32 - 405
Ro.41 - 25
Ro.37bis - 36
Breda Ba 65 - 18
Caproni Ca.310 - 16
SM81 - 65
SM79 - 99
Fiat BR.20 - 16
C.A.B. AP1 - 10
Breda 28 - 6
Cant Z.501 - 9
Cant Z.506 - 4

Bibliografia essenziale:

· **Thomas Hugh**, *Storia della Guerra Civile Spagnola*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1963.

- Angelo Emiliani, Giuseppe F. Ghergo, Achille Vigna, Spagna 1936-39 L'Aviazione Legionaria, (seconda edizione) Intergest, Milano, 1976.
- **Franco Pagliano**, *L'Armata di Franco passa lo Stretto e Piloti di mezza Europa nei cieli di Spagna*, Storia Illustrata (numero speciale su La Guerra Civile Spagnola), ottobre 1966.