

LA BREVE GUERRA DEL GENERALE PRICOLO

di

Emilio Bonaiti



Il Generale designato di Armata aerea Francesco Pricolo

La guerra di Spagna- L'Albania- Capo di stato maggiore- La forza dell'Arma- Gli aerosiluranti- Le operazioni belliche- La Grecia- La guerra continua- La Battaglia d'Inghilterra- La portaerei- Il siluramento- Il giudizio.

Nel "Ventennio" fascista i "cambi della guardia" nelle alte sfere militari, De Felice parlava di: "Ciclo vitale", erano stati la norma e solo Balbo e Badoglio occuparono cariche ai vertici per un periodo superiore ai cinque anni.

Dal 29 ottobre 1922 al 25 luglio 1943 si susseguirono 5 ministri della Guerra, 9 sottosegretari di Stato alla Guerra con Mussolini ministro della Guerra, 5 ministri della Marina, 7 alti commissari o ministri dell'Aeronautica, tre capi di stato maggiore generale, 13 capi di stato maggiore dell'Esercito, sette della Marina, sette dell'Aeronautica.

Dall'ottobre 1939 al dicembre 1940 furono "dimissionati" i sottosegretari e capi di stato maggiore delle tre Armi.

Caratteristico dello spirito mussoliniano fu la lettera con la quale accompagnò il siluramento del generale Gàzzerà sottosegretario di Stato alla Guerra dal 24 novembre 1928 al 12 settembre 1929 e ministro della Guerra sino al 22 luglio 1933: "Ritengo caro

Gàzzera, che Ella sarà d'accordo con me nel considerare che di quando in quando la rotazione degli uomini è necessaria a loro stessi e per la situazione generale".

Di questa "necessità" non era conscio il "dimissionato" generale Valle che, dopo Balbo, aveva retto le sorti della Regia aeronautica, quando scriveva: "Qualsiasi incarico, purché io abbia ancora, la possibilità di andare a rapporto da Lui, sentirne la voce, riceverNe ordini, informarlo con la forza della mia devozione di quanto ritenga debba essere da Lui conosciuto, così come ho fatto per sei anni". In precedenza il generale, aveva eternato la sua "devozione" per il capo supremo con parole commoventi: "La vetta è stata raggiunta nel momento stesso il cui il Duce mi ha prescelto per lavorare al suo fianco, in uno dei molteplici settori della sua quotidiana fatica. [...] Non può esistere al mondo ricompensa più alta di un suo sorriso di approvazione, di una sua frase di elogio. [...] Da soldato professionale quale io sono, non posso tacere di avere in varie riprese ammirato del Duce, precisamente nel mio settore professionale, il profondo intuito dello Stratega e l'insuperabile decisione del Condottiero".

000

Negli anni successivi alla seconda guerra mondiale, la prima chiamata "Grande" fino a quando non scoppiò la seconda che fu veramente "grande" e veramente "mondiale", con rarissime eccezioni, i protagonisti militari del "Ventennio" sentirono il bisogno di lasciare memorie, memoriali, diari, biografie di spessore e valore diversi, spesso impregnati di un profondo impegno auto assolutorio ed elogiativo.

L'editore Longanesi nel 1971 pubblicò "La Regia aeronautica nella seconda guerra mondiale. Novembre 1939 - Novembre 1941" del generale Francesco Pricolo del quale vale la pena fare un'estesa disamina, ricordando che nei corsivi virgolettati si riportano parole dell'autore.

Lucano, nato a Grumento Nova nel 1891: "*Carattere austero ed esigente*", ufficiale del genio passato all'aeronautica, col grado di tenente partecipò al bombardamento notturno di Pola: "*La prima di un'ininterrotta serie d'azioni - veramente intrepide se si pensa alle difficili condizioni di volo nel comprensorio alpino-adriatico ed all'enorme vulnerabilità delle aeronavi anche dinanzi a quei primi aeroplani da caccia- che si protrasse fino alla fine della guerra*".

Comandante Capo del dirigibile a disposizione della Marina P4 Cobalto, sul quale era imbarcato col grado di tenente Comandante in seconda, era il capitano Giuseppe Valle cui succederà nella più alta carica dell'Arma. Nel 1921 e nel 1923 ricoprì cariche presso la segreteria del Commissariato per l'aeronautica, futuro ministero. Poi assunse il comando del dirigibile Norge, fu ufficiale frequentatore dell'Istituto di guerra marittima a Livorno, comandante interinale della costituenda Regia accademia aeronautica e nel 1926: "*malgrado tale notevole attività [...] primo fra tutti gli ufficiali dirigibilisti, ottenni il brevetto di pilota, non prima di aver cappottato: particolarmente spiacevole e umiliante*" con un A 304. Nel tempo aggiunse i brevetti di: "*ben venti tipi diversi d'aeroplani*".

Nel marzo 1926 Pricolo fu nominato comandante dello stormo dirigibili con sede a Ciampino cui seguì, alla fine dello stesso anno, l'assegnazione allo stato maggiore: "*portando un notevole contributo alla definitiva sistemazione degli enti dell'Aeronautica e allo studio di un vasto programma di sviluppo*".

Il generale nel suo lavoro è molto minuto nella descrizione delle sue benemerienze, riportando gli elogi ministeriali ricevuti con espressioni come: "*Ebbi parte assolutamente preminente e responsabile*".

Nel dicembre 1927: "*venivo a contatto diretto con i reparti di aeroplani*" assumendo il comando del 31° stormo da ricognizione con sede a Bologna, poi a Padova col grado di colonnello è capo di stato maggiore della 2° Zona aerea e, nel 1930, alla Direzione generale servizi organizza le grandi manovre aeree, sotto la direzione di Balbo. Nel luglio

1931 ha un incidente di volo ed è costretto a un atterraggio di fortuna: "*Rimasi sorpreso dalla completa padronanza di nervi da me dimostrata in una circostanza così drammatica [...] ma la saldezza d'animo, quando c'è, è la medesima*".

Continuando nella sua brillante carriera nello stesso anno a quarant'anni è promosso generale di brigata aerea a scelta, nel 1932 è sottocapo di stato maggiore, carica nella quale: "*Portai il frutto delle preziose esperienze fatte [...] competenza specifica [...] notevole contributo [...] apprezzamenti lusinghieri anche dai capi di stato maggiore dell'Esercito e della Marina*".

Nello stesso anno pubblica un grintoso articolo su "Echi e commenti" nel quale sostiene: "*L'arma efficace della flotta aerea è il terrore [...]. Bisogna immediatamente gettare il terrore tra le popolazioni avversarie [...] per sottoporle a un incubo insostenibile che costringa alla resa*".

Si manifesta discepolo di Giulio Douhet, profeta del potere aereo, unico pensatore italiano di risonanza internazionale, la cui dottrina del "Dominio dell'Aria", si può riassumere nella: "*Capacità di attaccare il cuore del territorio nemico portando morte e distruzione, piegando il morale e lo spirito del nemico e quindi la sua volontà, dopo avergli negato l'uso delle sue forze aeree attaccandole direttamente in volo, nelle loro basi, o meglio negli stabilimenti di produzione, dovunque insomma possano trovarsi o crearsi*". Il generale però nel suo lavoro, alla luce dei bombardamenti terroristici effettuati nel corso del secondo conflitto mondiale e in Vietnam, definisce la teoria del Douhet: "*definitivamente seppellita*".

Promosso generale di divisione, nel 1936, a quarantacinque anni, è generale di squadra aerea.

Da sei anni era capo della 2ª Zona aerea con sede in Padova, i cui piloti, per la sua fattiva opera, considerava i migliori d'Italia. In quegli anni, confortato dall'amicizia che il duca d'Aosta gli aveva concesso, aveva dato grande impulso alle parate acrobatiche, descritte con toni entusiastici e che avevano visto primeggiare, con il biplano CR.32, carrello fisso e abitacolo aperto, dall'eccezionale maneggevolezza i piloti italiani.

La descrizione delle manifestazioni aeree è entusiasta, il Nostro si dilunga in particolare su quella trionfale di Budapest del giugno 1936 nella quale i CR 32 surclassarono: "*il nuovo apparecchio Messerschmit Me 109 a carrello retrattile*". Il maresciallo Milch sottosegretario dell'aeronautica tedesca: "*si diresse subito verso di me dicendomi: Vede Pricolo noi siamo venuti qui per fare fare bella figura a lei*". Generosamente Pricolo aggiunge: "*Bisogna però considerare che la Luftwaffe era stata ricostituita da poco tempo e i piloti tedeschi erano all'inizio del loro addestramento*".

Il generale Santoro a posteriori: "[...] per quanto fosse data preminenza forse eccessiva alle manovre acrobatiche d'insieme, a scapito di un più accurato addestramento in forme d'impiego più aderenti alle necessità belliche".²

D'Avanzo parla addirittura di "mania ossessiva".³

La guerra di Spagna

Pricolo "*ottenuta la necessaria autorizzazione, feci una visita, a scopo istruttivo e sperimentale, ai miei reparti combattenti*", partecipando ad un bombardamento aereo. In una relazione lamentava giustamente l'errato uso dei reparti, impropriamente impiegati per attaccare posizioni fortificate, agli ordini dei comandi terrestri e "*lo scarso numero di equipaggi ben allenati al volo notturno*". Per i bombardieri si dichiara sostenitore della formazione a cuneo con cinque aerei, osservando che Tedeschi e Spagnoli continuavano a volare nella classica formazione a tre: "*non so se per convinzione o perché non addestrati a navigare in formazioni più pesanti*". Ammirato per la precisione del lancio delle bombe sostiene: "*I tiri sono stati quasi sempre di una esattezza insperata*" aggiungendo:

² Santoro Giuseppe. L'aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale. Roma 1957.

³ D'Avanzo Giuseppe. Ali e poltrone. Roma 1981.

"questo risultato è stato ottenuto specialmente mediante una severa selezione dei puntatori, scelti soltanto tra ufficiali aventi, oltre alle necessarie cognizioni tecniche, anche particolari attitudini".

Goering provò in Spagna, palestra di esperienze per la Luftwaffe, tutti i modelli disponibili Ju 52, He 111, BF 109, Ju 87, con la rotazione semestrale del personale per una più larga messe d'esperienze belliche. Piloti come Galland e Molders, futuri assi dell'imminente conflitto, maturarono le loro idee in questo contesto. Il secondo sviluppò la formazione a due, la tedesca "*rotte*", con un capo e un gregario, o a quattro lo "*schwarm*", chiamato anche "quattro dita". Le formazioni volavano a quote diverse, anche per evitare collisioni.

Pricolo annota: "*La guerra di Spagna, che pure avrebbe dovuto avere carattere sperimentale, purtroppo non aveva insegnato nulla*". Mussolini era di diverso avviso. Il 30 marzo 1938 in un discorso al Senato, affermò: "Oggi l'Aviazione italiana è una delle prime del mondo. Accanto alle aliquote ausiliarie dell'Esercito e della Marina e a quelle coloniali, è sorta finalmente l'Armata dell'Aria. Alcune migliaia di apparecchi quasi tutti recentissimi formano il complesso delle nostre forze aeree. [...] I nostri C.R. 32, per quanto meno veloci, hanno nei cieli iberici fatto strage dei più veloci Curtiss e Rata".

L'Albania.

Per le operazioni in Albania, dopo aver organizzato i reparti aerei, atterrò personalmente a Coriza, intimando e ottenendo la resa del locale comando: "*direttamente dal colonnello comandante*", attività che gli fruttò la Croce di Cavaliere ufficiale dell'Ordine militare di Savoia, della quale riporta diligentemente la motivazione.

Nel Nostro sorge un dubbio: "A questo punto molti potranno osservare che siamo già all'autoesaltazione; ma non è esatto: ho raccontato soltanto fatti veri e rievocato avvenimenti effettivamente accaduti".

Allorché in un volo di trasferimento precipitarono contemporaneamente tre BR 20, Pricolo ribadisce che lo stato di addestramento degli altri reparti era molto più scadente di quelli ai suoi ordini e attribuisce la responsabilità al comandante dello stormo.

Capo di stato maggiore.

Nominato nell'ottobre 1939, a suo giudizio: "*inaspettatamente*", capo di stato maggiore della Regia aeronautica e sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, s'insediò il tre novembre nella prestigiosa sede, sette mesi prima dell'entrata in guerra. Il generale si definisce: "*un ingenuo provinciale*" ma va sottolineato che non era privo di precedenti esperienze romane avendo coperto la carica di sottocapo di stato maggiore e membro della commissione di avanzamento nei primi anni Trenta.

Per la nomina si era battuto Galeazzo Ciano, onnipotente ministro degli Esteri e intrallazzatore di prima classe. Nel suo celebre "Diario" alla data del 27 ottobre 1939 si legge "Suggerisco il nome di Pricolo".

Passeranno due anni e inizierà le grandi manovre per farlo licenziare.

Al ministero Pricolo fa subito pulizia tra i collaboratori: "*queste mie scelte si erano dimostrate veramente felici*", circondandosi di persone: "*fidate e devote*". Trasferisce il capo gabinetto generale Ilari, ex dirigibilista, alla 4° Squadra aerea di Bari, imponendogli di conseguire il brevetto per tutti i velivoli in dotazione alla Squadra: "*Il generale Ilari, data la mancanza d'allenamento, conseguì tali brevetti non senza difficoltà*".

Con Valle inizia una faida che continuerà nel dopoguerra.

Assunto l'alto incarico, diede al Comando carabinieri presso il ministero: "*Il preciso incarico di svolgere indagini intese a stabilire la condotta del Valle e le sue relazioni con industriali e fornitori*" in quanto, stando alle voci correnti, egli si era arricchito e continuava a congiurare ai suoi danni. Le indagini seguite attentamente dal generale Pricolo "non portarono ad alcuna seria risultanza" si legge nella sentenza istruttoria del Tribunale

militare territoriale di Roma del 22 luglio 1947, riportata nel libro di Giuseppe D'Avanzo "Ali e poltrone", miniera di notizie e pettegolezzi. Di tale "incarico" al Comando carabinieri non vi è cenno nell'opera in esame.

Il Nostro ha con il duce un primo fugace incontro il 4 novembre 1939: "*Piantandomi davanti a lui sull'attenti alla maniera tedesca*".

All'inizio del 1939 in un libro di Sillani "Le forze armate dell'Italia fascista" sono riportati gli sperticati elogi che il capo di stato maggiore generale e i capi delle tre Armi avevano espresso per la potenza militare dell'Italia, elogi che Pricolo rudemente stigmatizzò: "*Ritengo che non esista e non sia mai esistita in tutta la letteratura italiana e straniera nulla di simile*".

Nel febbraio 1940, su richiesta del duce, pubblicò a sua volta un articolo sulla Rivista aeronautica in cui descrisse in modo: "*assai ottimistico*" la potenza dell'Arma azzurra.

La forza dell'Arma.

La consistenza dell'Arma lo impegnò a lungo per lo stato approssimativo delle cifre esposte dal suo predecessore e per le obiettive difficoltà nella catalogazione.

Al 31 ottobre 1939, dalla prima tabella dell'inventario lasciato da Valle, il totale degli apparecchi in carico era di 5344, ai quali andavano aggiunti 3184: "*commessa, la cui consegna si esaurirà entro i primi del 1941*", per un totale generale di 8528. Si contavano ben 19 modelli di caccia terrestri, 8 d'osservazione aerea, 18 di bombardieri terrestri, 14 d'idrovolanti delle tre specialità e oltre 20 modelli presso le scuole.

Una seconda tabella riportava il numero degli "*apparecchi bellici*" presso i reparti in 3060, oltre a 542: "*pronti per la distribuzione ai reparti*", per un totale 3602. Degli aerei presso i reparti di linea efficienti bellici, solo 1369 erano definiti: "*di tipo moderno*".

Il problema sul numero dei velivoli in forza alla Regia aeronautica era già sorto nel passaggio delle consegne tra Balbo e Valle e il duce, in una lettera al quadrunviro, lo aveva evidenziato poco dopo il cambio della guardia: "Caro Balbo, nella tua visita di congedo del giorno 7 mi dicesti che mi lasciavi un totale di 3125 apparecchi. Tale numero figura nel quaderno delle consegne da te e da Valle firmato. Ho proceduto alla necessaria discriminazione e ne consegua che tale numero si riduce a quello di 911 apparecchi efficienti dal punto di vista bellico alla data odierna. Aggiungo subito di considerare tale situazione come soddisfacente. Cordiali saluti. Mussolini".

Con eleganza il duce dava a Balbo del bugiardo.

Il generale lucano tentò in tutti i modi di migliorare l'organizzazione arrivando a trasferire 19 generali, sostituendo direttori generali e comandanti di grandi unità ma ormai era tardi per tutto.

D'Avanzo gli riconosce: "Eccezionale dinamismo e la buona volontà" ma ci voleva altro. Ciano sotto la data del primo maggio 1940 riporta il parere favorevole del generale Ajmone Cat: "La gestione Pricolo ha realizzato notevoli progressi".

All'inizio di dicembre, Pricolo poté presentare al capo del governo il quadro della situazione: "*Mussolini diede segno del più vivo interesse. Si assestò meglio sulla poltrona e, dopo avermi fissato con gli occhi sfavillanti anche dietro gli occhiali, prese con mano quasi convulsa i fascicoli e li sfogliò rapidamente [...] sembrava essersi liberato da una specie d'incubo. [...] Finalmente, per la prima volta, riesco ad avere una visione chiara della situazione. Sapevo che eravamo in crisi, ma non fino a questo punto*". Al duce: "*non sfuggi [...] la mia aria preoccupata, tradita dal mio volto sempre più magro e dai lineamenti tesi. Mi disse: -Pricolo, non prendetevela troppo; aggiusteremo insieme le cose. Contate sempre sul mio appoggio-. E veramente il conforto morale mi fu di grande aiuto*".

"Iniziò la demolizione degli apparecchi antiquati, circa 900, " e, sostiene il Nostro: "*la mia decisione fu coraggiosa*". Non si trattava di una novità se già nell'estate 1938 erano stati demoliti 30: "*nuovissimi aeroplani Pegna/32 [...] apparecchi assolutamente pericolosi*". Pricolo ridusse i bombardieri a 975, i caccia e gli aerei d'assalto a 803, gli aerei

d'osservazione a 415, i ricognitori marittimi a 286, per un totale di 2479 aerei. Rimasero in linea il Breda 88 e l'aereo da picchiata S 85 radiati dopo qualche settimana per la loro pochezza.

Sul Corriere della sera del 5 giugno 1940, mancano 5 giorni all'entrata in guerra, si legge che il bombardiere in picchiata: "validamente propugnato e attuato nella nostra Aeronautica è stato portato oggidi a perfezione dagli Stuka tedeschi".

Seconda Rocca gli aerei eliminati furono 1842 di 21 modelli diversi. 4

Questo enorme numero di modelli era conseguenza delle pressioni dell'industria aeronautica in un clima di disordine e corruzione.

Erano considerati "moderni" 647 bombardieri (S 79, BR 20, Cant Z 1007, Cant Z 506) e 191 caccia (MC 200, C 50, CR 42). Per inciso la Germania iniziò la guerra con un solo caccia, il Messerschmitt ME 109.

Viene da sorridere a considerare "moderno" il caccia CR 42, spina dorsale della nostra caccia, armato con due mitragliatrici Breda SAF da 12,7 mm, con una velocità massima, in condizioni ottimali, di km. 450 a 4000 metri d'altezza, che però soddisfaceva lo spericolato acrobatismo che caratterizzava i nostri piloti. Corrado Barbieri nel suo "I caccia della seconda guerra mondiale" lo descrive come "molto maneggevole, ma lento e dotato di armamento inadeguato". 5

Il capitano Le Gloan alla guida di un Dewoitine D-520, armato di quattro mitragliatrici e un cannoncino, miglior caccia francese della seconda guerra mondiale, abbatté nei primissimi giorni di guerra cinque CR 42 sulla Provenza. Il Diario dello stato maggiore generale tace sull'argomento, ricordato da D'Avanzo in "Ali e poltrone". Pricolo onestamente aggiunge l'episodio di un Hurricane che abbatté a sua volta tre S. 79: "*I quali, tuttavia, si erano difesi accanitamente*".

Sulla produzione del CR 42 D'Avanzo sostiene: "Nessuna accettabile spiegazione è stata fornita dai responsabili ministeriali a tale autentica follia. [...] commissionato dal Ministero in quantità superiori a quello dei due menzionati monoplani (G 50 e MC 200) [...] regresso tecnico voluto e non subito". Va aggiunto che rimase sulle catene di montaggio fino alla fine della guerra.

Il caccia MC 200 nell'aprile 1940 provocò la morte di due abilissimi piloti, con conseguente sospensione dei voli fino alla scoperta della causa. Il Fiat G 50, primo caccia monoplano: "presentava numerosi difetti e in certi assetti di volo era definito pericoloso" scrive D'Avanzo, anche perché i piloti erano abituati ai maneggevolissimi biplani. Lucio Ceva lo definisce: "Il peggior monoplano da caccia della seconda guerra mondiale". 6

Mentre erano in corso a Guidonia le prove di valutazione dei prototipi Macchi 202 e Re 2001, i carabinieri segnalavano in un rapporto la possibilità di tentativi di corruzione tra: "*specialisti e piloti addetti a tali compiti*". Pricolo si affrettò allora a convocare dalla Sicilia un tenente pilota il quale doveva: "*accompagnato dal mio aiutante di volo [...] eseguire, secondo il programma tutte le prove, e poi, senza parlare con nessuno, rientrare in ufficio e stendere seduta stante il relativo rapporto*".

A proposito della pochezza dell'armamento dei nuovi caccia, vivamente deprecata negli ambienti aeronautici del dopoguerra, va rilevato che nelle direttive ministeriali del 1938 per i prototipi messi a concorso, si richiese un armamento di due sole mitragliatrici. Sembra acclarato che la maggiore maneggevolezza era privilegiata nei confronti della potenza di fuoco.

Ben diversa era la politica aeronautica della Gran Bretagna. Monoplani da caccia metallici, con una velocità superiore a 500 chilometri orari, armati di otto mitragliatrici,

⁴ Rocca Gianni. I disperati. Milano 1991.

⁵ Barbieri Corrado. I caccia della seconda guerra mondiale. Parma 1970.

⁶ Ceva Lucio. Grande industria e guerra in Italia AA.VV. L'Italia in guerra. Il primo anno 1940. Roma 1994.

furono messi allo studio negli anni 1934 e 1936, dopo tre anni gli Hurricane e dopo quattro gli Spitfire cominciano ad affluire ai reparti.

L'SM 79, definito "bombardiere veloce", era un trimotore, formula che andava scomparendo nella produzione mondiale che si andava orientando su veloci bimotori o su potenti quadrimotori. Aereo particolarmente caro a Valle, quando si costituirono i primi stormi nel 1937, furono chiamati i migliori piloti da caccia. Per questo aereo, inviato in Spagna insieme al BR 20 e al Breda 65, Pricolo, premesso che: "*si trattava di un apparecchio difficile, detto del buon tempo perché era instabilissimo e in aria appena agitata non consentiva di lasciare il volante nemmeno per un attimo*", aggiunge: "*I tedeschi lo consideravano talmente pericoloso, che non osavano mettervi piede e compativano i nostri piloti costretti a volare con un simile aereo*". Mussolini invece, che aveva conseguito il brevetto di pilota civile nel lontano maggio 1921, aveva volato sull'aereo e: "s'era detto entusiasta", secondo D'Avanzo.

Sul bel tempo viene alla mente una battuta che circolava negli ambienti marinareschi britannici: l'Home Fleet era la marina del gin, la Regia marina quella del porto, per la tendenza a non uscire con il maltempo.

La battuta si potrebbe applicare anche alla Regia aeronautica, la quale spesso non si levava in volo se le condizioni meteorologiche erano cattive. Ciò avvenne per il trasferimento di alcuni reparti a Roma per una rivista alla presenza del duce. "*Per le pessime condizioni atmosferiche*", alcuni reparti furono fermati a nord degli Appennini ma Pricolo, partito con un S 79 sul cui cruscotto: "*avevo fatto sistemare un magnifico orizzonte artificiale Sperry*", fu in grado di indicare la rotta.

Per quali ragioni questo "*magnifico orizzonte*" non fu adottato in serie resta un mistero.

L'SM 84, in tutto superiore al SM 79 e sul quale si appuntavano molte speranze, fu un'altra cocente delusione. Aveva volato per la prima volta all'inizio della guerra ma i piloti lamentavano che fosse poco docile ai comandi con improvvise "piantate" dei motori, imbardava a destra al decollo e si sbilanciava in avanti durante gli atterraggi.

Il quadrimotore Piaggio P 108/B iniziò a volare nel 1940. Con la velocità dell'S.M. 79, aveva un raggio d'azione superiore e un carico portante quadruplo. Presentò tutta una serie di problemi ed ebbe uno scarsissimo impiego operativo. Su uno di essi troverà la morte Bruno Mussolini. A titolo di comparazione il quadrimotore inglese Handley Page Halifax, progettato nel 1937, nel marzo 1941 volava sull'Europa, il quadrimotore Avro Lancaster (o Manchester), uno dei più famosi aerei d'ogni tempo, volò il 19 gennaio 1941, ebbe il battesimo del fuoco su Brest la notte del successivo 24 febbraio e portò a termine 156.000 missioni.

In un panorama di insuccessi l'aviazione d'assalto tiene il primo posto. Il Ca 310, che doveva sostituire il Ba 65: "*destinato al volo radente o d'assalto*" era poco più di un bimotore da turismo con l'aggravante di una serie notevole d'inconvenienti tecnici che ne pregiudicavano perfino tale impiego", sostiene lo storico Giovanni de Lorenzo.⁷

Si tornò al Ba 65, che terminò la sua vita all'inizio del 1941. Il generale Santoro parla di: "Apparecchi complicati, poco stabili, pericolosi in caso di arresto del motore e di insufficienti qualità di volo per il particolare impiego". In Spagna l'aereo partecipò ad operazioni belliche, successivamente adottò il motore Fiat A 80 da 1000 HP, che Ceva definì: "sciagurato motore", diventando un velivolo pericolosissimo.

Il bimotore da combattimento Ba 88, caccia pesante a grande raggio, esordì in Corsica ove se ne persero due. Trasferito in Libia per le condizioni atmosferiche non riusciva neppure a decollare. Fu destinato a: "*inerte sagoma sui cosiddetti campi civetta*".

⁷ De Lorenzo Giovanni. L'aeronautica in guerra. Primo anno. AA.VV. L'Italia in guerra. Il primo anno 1940. Roma 1994.I

Particolare illuminante la produzione era continuata nelle officine aeronautiche della Breda per tutto il 1940.

Del trimotore S.M. 82 scrive Pricolo: "*Ottimo aeroplano di grande capacità, ma di pilotaggio delicato, se non proprio difficile e pertanto richiedente equipaggi esperti e provetti, che purtroppo non abbondavano*". Sulle qualità dell'aereo erano d'accordo Baldassare Catalanotto e Cesare Falessi che lo definivano: "probabilmente il miglior velivolo italiano della seconda guerra mondiale".⁸ L'aereo, concepito all'origine per il trasporto militare, era dotato di tre motori Alfa Romeo 128 da 860 cv che non fornivano una potenza sufficiente a raggiungere una quota superiore ai 5000 metri.

Sorge il dubbio che le difficoltà di pilotaggio dei bombardieri italiani siano state una costante di tutta la produzione aeronautica.

Il bimotore SIAI S.M. 85 non aveva nessuna delle caratteristiche del celebre Ju. 87 Stuka, aereo d'appoggio tattico ravvicinato, che entrò in servizio, con i nostri contrassegni, nel settembre 1940, con ottimi risultati. Vale la pena di riportare la storia di questo bimotore nel quale si riassumono i fallimenti dell'Arma littoria. Il reparto, forte di circa trenta esemplari, era in carica alla base aerea di Pantelleria ma, a guerra iniziata, nessuna notizia si ebbe della sua attività bellica. Su richiesta telefonica di Pricolo il comandante del gruppo: "*non ebbe alcun imbarazzo nel dichiarare che ormai lui e i suoi piloti si erano convinti che sarebbero stati sicuramente abbattuti nella percentuale del cento per cento*" e, per questa ragione, non si erano levati in volo. Ci si domanda che cosa avrebbe fatto il gruppo e il suo comandante se il capo di stato maggiore della Regia aeronautica non avesse chiesto informazioni telefoniche, Il velivolo terminò la sua ingloriosa carriera presso un centro di demolizione.

I BR 3, la cui progettazione risaliva alla fine della Grande guerra, entrati in servizio nel 1924, costituirono gli "Stormi del sacrificio", i cui piloti, antesignani dei kamikaze giapponesi, erano pronti a schiantarsi sulle tolde della flotta britannica nel corso della guerra etiopica. Il generale Corrado Ricci accenna all'idea italiana degli stormi del sacrificio, nell'introduzione all'edizione italiana del libro sui kamikaze "Vento Divino" scritto da due comandanti giapponesi di quei reparti. Il generale sostiene che nel 1935 alla richiesta aderì un buon numero di volontari ai quali fu promessa, come speciale ricompensa per il sacrificio della vita, una stele-ricordo nella piazza principale del paese natio. Nella seconda guerra mondiale gli Stormi non furono riesumati e nemmeno ricordati: "*Antiquati, male armati, di scarsa velocità, di insufficienza autonomia, facile e sicura preda della difesa e della caccia avversaria*", fecero la stessa fine.

Viene alla mente Machiavelli: "Ciascuno vuole morire per lui (il Principe) quando la morte è discosta; ma in tempi avversi, quando lo Stato ha bisogno dei cittadini allora se ne trova pochi.

L'industria aeronautica aveva continuato per tutto il Ventennio, specie negli anni Trenta, a sfornare un diluvio di modelli assolutamente inefficienti. A titolo d'esempio la Piaggio mandò in volo il bombardiere P 32, l'Ambrosini il SAI 207, la Caproni i bombardieri Ca 35 e F 5 con dolorosissime perdite tra i collaudatori, tutti piloti espertissimi.

All'inizio della guerra lo storico Giovanni de Lorenzo, così giudica lo stato dell'Arma: "All'aspetto apparentemente brillante, disinvolto, sportivo, efficiente e multiforme accreditato a torto o a ragione da molti all'Aeronautica italiana, non doveva far riscontro una corrispondente realtà per carenza d'interpretazione operativa, qualificazione professionale, adeguata filosofia dottrinarie all'altezza con i tempi, modesta preparazione ai livelli d'impiego, tecnici, bellici, addestrativi razionalmente organizzato e armonicamente

⁸ Catalanotto Baldassare, Falessi Cesare. Il trasporto aereo nella seconda guerra mondiale. AA.VV. L'Italia in guerra. Il secondo anno 1941. Roma 1994.

coordinato. Negli anni 1936-40, l'aeronautica mantiene il suo habitus di arma individualistico-eroica anziché tecnico-collettiva".

Sui piloti il giudizio di Ceva non è diverso: "[...] di qualità media, non tenendo conto di pochi assi".

Sulle spalle di Pricolo si riversarono i problemi non risolti dai suoi predecessori. I più gravi erano l'incapacità delle industrie aeronautiche di progettare e produrre un motore, la mancata creazione della specialità aerosilurante, il tonnellaggio delle bombe, l'assoluta insufficienza tecnica della strumentazione che si evidenziò nel volo notturno e verso i paesi nordici, il tutto complicato da: "L'incapacità di elaborare una dottrina di qualche respiro, capace di dare un senso alla richiesta di totale autonomia".⁹

Eppure l'Arma aveva un glorioso elenco di primati da esibire, tra cui quello del volo rovesciato dalla durata di tre ore conseguito da un Ca 113.

La povertà di mezzi dell'apparato militare fu lumeggiata da una richiesta avanzata da Pricolo al duce per ottenere una proroga: "*anche di pochi giorni*" della dichiarazione di guerra e questo per: "*Poter salvare un piroscifo, fermo a Porto Sudan, carico di preziosissimo materiale, soprattutto aeronautico. Quasi contemporaneamente ritornai da Mussolini per implorarlo di ritardare almeno di un giorno la data stabilita, perché a Modane era fermo un treno che trasportava per noi ogni ben di Dio, e cioè acciai speciali, nichelio, cromo, stagni e altri materiali pregiati, rame, gomme, e persino mica dal Madagascar per le candele dei motori*".

Si legge nel lavoro di Pricolo: "*Mancava insomma un po' di tutto. Mancavano le mitragliatrici di bordo, gli strumenti, le stazioni radio e i radiogoniometri, i battelli pneumatici di salvataggio, [...] mancavano i paracadute [...]. Mancavano i cannoncini da 20 mm per la difesa contraerea vicina degli aeroporti [...] carri-botte, sezioni luce, gruppi elettrogeni, eccetera. Mancava soprattutto la benzina*".

Non poteva sapere che mancava il radar.

Durante la guerra le cose non cambiarono. In un volo dall'Italia, il pilota di un S.82 giunto a Tripoli si vide negare la possibilità di rifornirsi di benzina. Il pilota, napoletano "si arrangiò" ma il comandante della 5° Squadra aerea puntigliosamente telegrafò al capo di stato maggiore dell'aeronautica: "Apparecchi S 82 contrariamente agli ordini eccellenza Pricolo giunti senza benzina per il rientro hanno asportato kg. 7000 benzina da nota deficiente scorta. Avvisato Maggiore Quarantotto che apparecchi giungenti domani non effettueranno rifornimento". Il pilota non ebbe grandi fastidi burocratici, perché morì in azione dopo pochi mesi a 32 anni.

I motori di costruzione italiana rimasero un problema irrisolto per tutta la guerra. Fino al 1935 erano costruiti su licenza di società estere, con una disponibilità di ben cinque tipi diversi. Pricolo punta i piedi e dispone l'installazione sui nuovi aerei del motore tedesco Daimler Benz DB 601 da 1175 cavalli.

Nell'agosto 1940, volarono i prototipi del Macchi 202 e Re 2001, Pricolo afferma che il secondo era "*eguale se non superiore al famoso Spitfire*", aggiungendo "*eccettuata la minore potenza dell'armamento*", due mitragliatrici contro otto. Omette di precisare che dovrà passare un anno prima che diventino operativi.

La "minore potenza" strappa un sorriso. Vengono alla mente due cavalieri medievali entrambi ricoperti di armature di cui uno impugna uno stiletto e l'altro uno spadone.

Gli aerosiluranti.

Nel 1934 scriveva Nemo, sotto il cui pseudonimo si nascondeva il generale Ajmone Cat, su *Il Messaggero*: "Le squadriglie aerosiluranti proponendosi candidamente lo scopo di affondare le navi nella battaglia navale, secondo modalità d'impiego aereo decisamente condannabili e con esigenze orarie molto difficilmente realizzabili, si presentano dunque come una specializzazione creata esclusivamente per un intervento ipotetico e

⁹ Rochat Giorgio. Italo Balbo aviatore e ministro dell'aeronautica 1926-1933. Ferrara 1979.

discontinuo, legato alla altrettanto ipotetica e discontinua azione delle forze armate di superficie.

L'aviazione si guarderà bene di annoverare il siluro tra le proprie armi di offesa, contrariamente alla pericolosa e deplorabile tendenza cui si è oggi indotti".

Il personale intervento di Badoglio non portò a mutamenti, Valle, dall'alto della sua carica, l'otto febbraio 1937 aggiunse che il siluro per aereo era: "Il mezzo meno efficace e di minore rendimento" di quelli a disposizione. Il siluro, come oggi lo si concepisce, non è un'arma aeronautica".

Giorgio Bocca commenta: "[L'aeronautica] ha conservato solo l'esclusivismo, almeno a giudicare dal fatto che fa ogni sforzo per sottrarre alla marina mezzi e funzioni aeronautiche senza curarsi di provvedervi essa stessa".¹⁰

Fu un esempio eclatante delle dispute tra le due Armi. Per tutto il Ventennio, l'Aeronautica svolse una sorda opposizione agli aerosiluranti ben comprendendo come fossero adatti solo alla guerra sul mare e temendo, in conseguenza, la rinascita dell'aviazione marittima. Conseguenza il 10 giugno 1940 nessuna struttura era stata organizzata, nessun aereo era disponibile.

Sugli aerosiluranti Pricolo, uomo coraggioso, va giù pesante: "*Lo stato maggiore dell'Aeronautica non aveva mai svolto un'attività atta a accelerare la definizione e lo sviluppo del problema, ma spesso aveva assunto in proposito un atteggiamento passivo, sia per la scarsa fiducia nel nuovo mezzo offensivo, sia per la costante preoccupazione che lo sviluppo dei reparti aerosiluranti, tanto appoggiato dalla Marina, portasse, dato il mezzo in cui essi avrebbero dovuto agire, alla loro dipendenza dalle forze navali*".

Sullo stesso piano è il generale Santoro, che per tutta la guerra coprirà la carica di sottocapo di stato maggiore dell'Aeronautica: "[...] condotte assai a rilento senza una precisa visione del problema, e senza una decisa volontà di giungere rapidamente alla sua soluzione. L'Aeronautica italiana entrò in guerra il 10 giugno 1940 priva della specialità aerosiluranti. [...] fra l'Aeronautica e la Marina si svolse una poco edificante lotta per stabilire a quale delle due Amministrazioni spettasse l'approvvigionamento dei siluri e su quali dei due bilanci dovesse gravare la spesa relativa".

Il 22 settembre 1940 Supermarina, applicando la dottrina della: "Fleet in being" espone alcune considerazioni sulla situazione strategica: "Il solo atteggiamento prudentiale [delle Forze Navali] costituisce già un freno all'iniziativa avversaria. Ritiene che la presenza delle portaerei consenta agli Inglesi di garantirsi da ogni sorpresa entro il raggio di 150 miglia". Sostiene la necessità di ricorrere all'alleato tedesco per la guerra sul fronte egiziano e conclude con l'invito alla Regia aeronautica di aumentare: "la dotazione di velivoli per l'attacco in picchiata" e creare: "con organicità di criteri ed in stretto accordo con la Marina la specialità aerosilurante, destinandovi personale adatto, il quale- ad eccezione dei piloti- non può essere fornito che dalla Marina", aggiungendo che il comando spettava all'ufficiale osservatore. La risposta di Badoglio segue il 28 settembre. Dopo aver precisato che la Regia aeronautica possiede "una dozzina non più di ottimi apparecchi Stukas e che tale numero esiguo sarà portato a 50 secondo accordi con la Germania, che per gli aerosiluranti siamo appena all'inizio della organizzazione di una tale specialità per ragioni inutili a ripetere", rifila una stiletta sostenendo che anche con: "una ricognizione perfetta la Regia Marina non ne potrebbe approfittarne. Il suo stato di inferiorità rispetto alla flotta di Alessandria non le permette, per ora, di intervenire nel Mediterraneo Orientale, zona nella quale opera la marina inglese".

¹⁰ Bocca Giorgio. Storia d'Italia nella guerra fascista. Bari 1969.

L'Aeronautica era perentoria nella risposta: *“È l'aviatore e non il marinaio che deve colpire la nave”*. Pricolo, che come vice capo di stato maggiore aveva assistito nel 1933 a esercitazioni di lancio, affrontò il problema ma come vettore di lancio, non avendo di meglio, si dovette adattare il voluminoso SM 79, non concepito per quest'impiego con il quale costituisce il primo sparuto reparto con una forza di 5 aerei presso l'aeroporto di Gorizia.

L'11 agosto arriva l'ordine che i 5 aerei dovevano partire per Roma armati di siluri. Pricolo spiegò ai piloti che erano stati scelti per un'azione su Alessandria, un'azione non studiata, non organizzata e con equipaggi privi di esperienza. Nell'indicare le *“Modalità esecutive per azione offensiva su Alessandria”* Pricolo scrive: *“Siano tenuti pronti per immediato intervento gli apparecchi soccorso”*.

Il 15 agosto, gettati allo sbaraglio, in 2 pattuglie partirono da Tobruk e arrivarono sull'obiettivo. 3 aerei superarono lo sbarramento della contraerea e due lanciarono il siluro, mentre la seconda pattuglia non riuscì a raggiungerlo. Al ritorno, per l'esaurimento del carburante, un velivolo fu catturato ancora con il siluro, altri due fecero un atterraggio fuori campo. Nel Diario storico del Comando supremo vol.1 si legge: *“Successivamente cinque apparecchi siluranti hanno attaccato le navi in porto. Risultati non ancora accertati”*.¹¹

Il 23 agosto l'attacco è reiterato ancora con esito negativo.

Il ricordo va a Taranto, Operazione Judgement, la cui preparazione era iniziata nel 1938.

Il 12 novembre 1940, decollando dalla portaerei Illustrious, scortata da 4 incrociatori e 4 cacciatorpediniere 24 Fairey Swordfish, "goffo e antiquato biplano", conosciuti anche come "String Bag", dopo aver percorso 300 chilometri silurarono nel porto di Taranto tre corazzate affondando la Cavour. Due Swordfish non tornarono alla base.

Maturata l'esperienza, i risultati migliorarono e con una dozzina di velivoli furono causati gravi danni al naviglio inglese. L'incrociatore pesante Kent il 17 settembre, l'incrociatore leggero Liverpool il 14 ottobre furono attaccati e gravemente danneggiati. Il 3 dicembre è la volta dell'incrociatore Glasgow ancorato nella baia di Suda a Creta. Il 23 luglio dell'anno successivo è danneggiato il Manchester e affondato il cacciatorpediniere Fearless. Il 27 agosto l'incrociatore Phoebe è messo per 3 mesi fuori servizio, il 27 settembre si ha il maggiore successo della specialità per il periodo in esame. La corazzata Nelson è gravemente danneggiata.

Il 12 ottobre si costituisce il 1° N.A.S. (Nucleo Addestramento Siluranti), che forma gli equipaggi e perfeziona attrezzature e tecniche di lancio. Il 24 novembre 1940 è trasmesso a Superaereo un promemoria che la Regia marina aveva inviato direttamente al duce in merito alla costituzione di reparti aerosiluranti: *“Per questa via sarà probabilmente sensibile e forse decisiva la libertà di movimenti delle forze navali inglesi”*. Si aggiunge: *“La Marina è disposta a dare tutte le armi suscettibili di essere impiegate anche se questo dovrà incidere per forza sull'efficienza delle sue siluranti [...]”*. Per la prossima primavera la Marina calcola a circa 200 i siluri disponibili, per i quali andavano preparati almeno 50 velivoli del tipo più adatto con relativi equipaggi”. Si conclude: *“I migliori risultati sono sempre stati ottenuti dai velivoli sui quali era imbarcato il più provetto ufficiale della Marina, osservatore specializzato in aerosiluranti. Potrebbe essere disposto al più presto un nucleo di ufficiali osservatori specializzati per il particolare*

¹¹ Diario storico del comando supremo. Volume I. (11.6.1940 -31.8.1940). Roma 1986.

compito”.

Pricolo risponde il 6 dicembre precisando che il velivolo S.M.79 è: *“bene adatto a tale forma di impiego”* con installazioni speciali che richiedono due mesi di lavoro e che il nuovo apparecchio da bombardamento S.84: *“è già per costruzione idoneo allo scopo, senza speciali adattamenti”*. Per gli equipaggi *“Non esistono particolari difficoltà con il contributo spontaneo offerto dalla R.Marina in Osservatori e Specialisti”*. L’MS.84 *“non riscosse, a differenza di quest’ultimo [l’S.M.79] le simpatie dei piloti”* si legge in *“I bombardieri della seconda guerra mondiale”* di Corrado Barbieri. Nel gennaio 1941 si forma a Gerbini presso Catania il primo reparto. Ha in dotazione sei aerei ed è composto da personale delle due Armi. Nel tempo la specialità si rafforzerà. In una successiva *“Situazione reparti aerosiluranti al 23 agosto XIX”* (1941) si indica in 38 i velivoli efficienti e in 48 i siluri disponibili. Gli equipaggi, aviatori e marinai, si batteranno valorosamente per tutta la durata del conflitto con alterne vicende, conseguiranno i più significativi successi dell'aeronautica, diventando il maggior pericolo per la marina inglese. Con i *“se”* e con i *“ma”* non si fa la storia; ma uomini di ben altro spessore, capaci di vedere lontano, avrebbero consentito a questa specialità risultati più incisivi.

Le operazioni belliche.

Nella seduta del cinque giugno 1940, a cinque giorni dall'entrata in guerra, Badoglio aveva convocato i capi di stato maggiore dell'esercito, della marina e dell'aeronautica per comunicare i piani del duce. Nessuno vedrà la fine della guerra nella carica. Badoglio sarà silurato il sei dicembre 1940, Cavagnari due giorni dopo, Graziani il 24 marzo e Pricolo, più longevo, il 15 novembre 1941.

Badoglio era stato chiaro *“Tenere assoluto contegno difensivo verso Francia in terra e in aria. In mare: se si incontrano forze francesi miste a forze inglesi attaccare. Se solo francesi prendere norma del loro comportamento e non essere i primi ad attaccare. Per i sottomarini se riesce loro a fare un buon colpo anonimo contro forze francesi lo facciano pure”*. Aggiunse: *“Vi sarà consegnata una lettera che spiega il funzionamento dello stato maggiore generale, il quale, coi suoi venti Ufficiali non vuole sostituirsi a nessuno. Esso ha l'alta direzione strategica ed ha bisogno dell'intima collaborazione coi vari Stati Maggiori e dell'unione di tutti gli sforzi per compiere un lavoro proficuo. Attendo che mi si dia sempre la situazione precisa. Venite pure da me ogni volta che ne avete bisogno. Io vi chiamerò spesso”*.

Sembra di sentire il rettore di un seminario che si rivolge ai suoi collaboratori. Il coordinamento interforze fu risolto con l'invio di ufficiali delle tre Armi presso l'ufficio del capo di stato maggiore generale. Badoglio osservava: *“In tempi normali per il collegamento tra gli stati maggiori bastava la corrispondenza. Ma questa è lenta, mentre invece i tempi serrano”*

Per il passato, i tre capi di stato maggiore trattavano direttamente col Duce snobbando il loro superiore e Pricolo sostiene di aver continuato in questo andazzo. Il generale piemontese, che si era apparentemente adattato a questa situazione, nel tempo divenne più grintoso. Si legge nel primo allegato al Diario storico del comando supremo: *“[...] è da rilevare che fin qui il funzionamento del Capo di stato Maggiore Generale era stato in ogni modo ostacolato dai sottosegretari militari che, riferendo direttamente e singolarmente al Duce, cercavano in ogni modo di sottrarsi alla mia opera coordinatrice. Quindi, praticamente, nessun coordinamento si è avuto nella preparazione alla guerra”*

delle Forze Armate", in ciò contraddicendo quanto affermato nella riunione dello stato maggiore generale del 23 ottobre 1930 in cui esternava il suo compiacimento per l'elevato grado di affiatamento tra le forze aeree e quelle navali. Invitava altresì i capi e i sottocapi di S.M. delle Forze Armate a: "Prepararsi seriamente -senza darla a intendere-", parole virgolettate nel documento.

Ottiene subito un successo personale, che riporta nel Diario. Il duce il giorno dell'entrata in guerra aderisce alla sua richiesta di far chiudere le sale da gioco e limitare il consumo della benzina. Allorché la sesta potenza mondiale inizia le ostilità, si vide uno Stato che dichiarava la guerra senza farla, mentre la Germania aveva polverizzato l'esercito polacco e l'Armée in poche settimane e il Giappone metteva alle corde la marina statunitense con l'attacco a Pearl Harbour.

Inutilmente Clausewitz aveva scritto: "Uno dei belligeranti deve necessariamente avere, dal punto di vista politico, intendimenti aggressivi: poiché, se l'intenzione difensiva esistesse in entrambe le parti, non vi sarebbe guerra".

Pricolo sostiene che si agiva in un "*Clima di guerra [era] tutto dominato dalla convinzione anzi dalla certezza che il conflitto si sarebbe concluso entro tre o quattro mesi e che, comunque, si sarebbe pervenuti alla pace prima dell'inverno. [...] Ecco perché non si parlò più della eventuale occupazione di Malta. [...] Non avevamo la pretesa di essere dei geni, ma non eravamo neppure dei minorati mentali*". Onestamente aggiunge "*Si dovrebbe supporre che l'euforia per la firma dell'armistizio con la Francia avesse addirittura annebbiato le nostre menti e sconvolte le normali facoltà di giudizio e di equilibrio di tutti noi, capi politici e militari, spingendoci a decisioni e attività che non avevano alcun riscontro nella realtà delle situazioni*".

A luglio inizia la guerra tra le due Armi sulla difesa delle navi in navigazione, continuerà per tutto il conflitto. Si scoprono le difficoltà di collegamenti tra cielo e mare. Superaereo il 23 luglio 1940 scrive: "Osservo che pur essendo possibile stabilire il contatto R.T. diretto tra navi e aerei, non si ha una assoluta certezza che i collegamenti funzionano in ogni caso". Apparvero subito evidenti le gravissime deficienze nella collaborazione tra cielo e mare, ad esempio si può citare l'ordine impartito il 20 giugno 1940 da Pricolo ai comandi periferici perché Aviazione e Marina non ordinassero contemporaneamente ricognizioni nella stessa zona. La radiofonia era ancora allo stato primitivo, mentre nell'aviazione inglese e nella Luftwaffe le comunicazioni tra aerei, navi in navigazione e basi erano nella norma. Pricolo parla di: "[...] gravissima situazione deficitaria nei nostri sistemi di collegamenti e delle telecomunicazioni. Gran parte degli aeroplani, una volta partiti, non riuscivano a ricevere altri ordini".

Quando l'Italia entrò nel conflitto, secondo i calcoli del Nostro, l'armata aerea (caccia e bombardieri) era di 574 caccia e 995 bombardieri. I caccia MC 200 erano 156, 118 i G 50, 300 i CR 42. I bombardieri SM 79 594, 219 i BR 20, 87 i Cant Z. 1007 e 95 Cant Z 506. A questi vanno aggiunti 1700 aerei da ricognizione e altri tipi per un totale di 3269 aerei. In questi dati non sono riportati quelli relativi all'Africa orientale.

Mattesini, escludendo l'Africa Orientale, calcolati in 1000 gli apparecchi di nuova costruzione, indica in 3296 gli aerei disponibili, di cui 1332 bombardieri, 1160 caccia e 804 da osservazione. ¹²

¹² Mattesini Francesco. Il bombardamento di Genova del 9 febbraio 1941. Bollettino d'archivio dell'Ufficio storico marina militare. Roma 1990.

Giovanni de Lorenzo, che scrive nel 1994, parla di 5240 velivoli di cui 4000 erano velivoli bellici "e non tutti di utile impiego".

Le forze aeree dislocate nel territorio metropolitano comprendevano 3296 velivoli di cui 2350 presso i reparti di impiego, con solo 1796 pronti al combattimento, 783 bombardieri, 594 da caccia e d'assalto, 268 da osservazione aerea e 151 da ricognizione marittima. In Libia vi erano 300 aerei e in Etiopia 350. Dall'analisi dello schieramento dell'Aeronautica alla data del 10 giugno si rileva che erano ancora in servizio i vetusti CR 32 nella Zona aerea di Bari, in Sardegna, in Albania, in Libia e nell'Egeo.

Il capitale umano dell'Arma era di 130.000 uomini. 1382 ufficiali, 2069 sottufficiali e 8873 avieri non sarebbero tornati alle loro case. Le medaglie d'oro, d'argento, di bronzo e croci di guerra al valor militare furono 21.320.

De Lorenzo indica per la zona mediterranea la forza inglese in 620 velivoli, 118 da bombardamento, 189 da caccia, 51 da ricognizione e 262 di tipo imprecisato. Secondo Franco Bandini nel Medio Oriente la Royal air force schierava 300 velivoli, sparsi da Aden a Gibilterra, dei quali, solo 200 erano "tecnicamente utilizzabili". Santoro erroneamente indica in 29 i caccia disponibili a Malta, invece vi erano solo tre vecchi Gloster Gladiator, biplani da caccia, battezzati con britannico humour Fede, Speranza e Carità. Bandini sostiene che la sera prima della dichiarazione di guerra si trovavano nelle stive di un mercantile diretto in Medio Oriente, dal quale furono estratti, montati e affidati a piloti non da caccia che casualmente si trovavano a Malta. Di certo commentava l'ammiraglio Cunningham: "Devono essere stati protetti dalla massa di preghiere che i maltesi elevavano al cielo per la loro salvezza, tutte le volte che si levavano in volo per respingere un attacco".

Si insiste nel ricordare che i dati concernenti i velivoli sono di difficile catalogazione e per la natura del materiale e per i criteri di valutazione estremamente diversi.

Del resto spesso i dati tecnici furono usati come alibi, si pensi alla forza corazzata francese del 1939-1940 per la quale per anni, dopo la disastrosa sconfitta, commentatori francesi parlavano di schiacciante superiorità tedesca, laddove esisteva invece una sostanziale parità. Le stesse attenuanti furono avanzate prima da Graziani e poi dai suoi tardivi difensori dopo la durissima disfatta in Cirenaica, attribuita all'enorme superiorità in materiali dei Britannici.

In entrambi i casi va ricordato Clausewitz: "Quando poi si consideri che si è generalmente proclivi e indotti piuttosto a sopravvalutare che a sottovalutare le forze dell'avversario, essendo ciò insito nella natura umana". Nella prima riunione dei capi di stato Maggiore delle forze armate Pricolo dichiara che la difesa contraerea avrebbe raggiunto una soddisfacente consistenza soltanto un anno e mezzo dopo.

Sul problema Badoglio nel verbale della riunione tenuta dal capo di stato maggiore generale del 18 novembre 1939 aveva dichiarato: "È un argomento doloroso. C'è stato molto scetticismo al riguardo: avviene sempre così in tempo di pace, ma non più in tempo di guerra. [...] per ora noi possediamo solo materiali quasi fuori uso, inadatti, aggiustati alla meglio".

La difesa aerea del territorio nazionale era affidata alla DICAT (Difesa contraerea territoriale), organismo inquadrato nella Milizia volontaria per la sicurezza nazionale, unitamente alle unità contraerei delle altre forze armate. Il personale era formato da giovani non ancora chiamati alle armi, volontari esenti da obblighi militari, anziani, mutilati e reduci della Grande Guerra ai quali si aggiungevano ciechi che per la loro particolare sensibilità erano addetti agli aerofoni per il rilevamento degli aerei in arrivo. Vetuste artiglierie della prima guerra mondiale e pochissimi cannoni moderni ne costituivano la forza. Nell'alleata Germania artiglieria, telecomunicazioni, sistemi d'avvistamento e caccia intercettori erano nelle salde mani della Luftwaffe.

Il problema aveva interessato Mussolini e Badoglio, massimi esponenti delle forze armate, che avevano espresso le loro opinioni in un verbale della XVII sessione della Commissione suprema di difesa, riportato nel volume di Nicola Della Volpe "Difesa del territorio e protezione antiaerea (1915-1943)".

Nel verbale non è indicata la data, ma la sessione è anteriore al primo maggio 1940:

"Duce - Ritene che il problema dell'allarme nell'interno delle abitazioni possa considerarsi inesistente per una ragione di carattere fisico, e cioè che in tempo di guerra la sensibilità dell'udito dei cittadini si affina e perciò è prevedibile che in ogni fabbricato un gruppo di persone ipersensibili daranno essi l'allarme e qualche volta anche dei falsi allarmi. Basterà il loro tramestio per avvertire tutto il fabbricato, tutta la via e praticamente tutto il quartiere. E' del parere di non andare oltre a distillare il cervello della gente per questo problema che si risolve da se, attraverso quello stato di eccitazione permanente che prende i cittadini quando si verifica una incursione aerea".

Badoglio - Ritene che dare l'allarme dove non ci sono ricoveri sia un danno".

Fino all'arrivo dei Tedeschi la guerra è un succedersi d'insuccessi tra stupore, smarrimento e sbigottimento della popolazione.

Il 12 giugno 1940, partendo dall'Inghilterra, 36 vetusti bimotori Armstrong Whitworth Whitley, i primi a portare l'offesa aerea su città italiane e tedesche, successivamente messi in disarmo dal Bomber Command nella primavera del 1942, volano su Torino. 16, nonostante le pessime condizioni atmosferiche e l'inesperienza degli equipaggi al volo notturno, riescono a superare le Alpi e a sganciare per la prima volta 40 bombe su una città italiana causando 15 morti e 30 feriti: "Danneggiano impianti Fiat di Mirafiori e raccordo ferroviario; incendiato gasometro via Priocca; colpita zona mercato Porta Palazzo". Volano anche su Milano e Piacenza "respinte da reazioni contraerea; Sorvoli di aerei nella notte senza bombardamento, su Roma Gaeta, Livorno, Spezia, Genova e verso le ore 12 di oggi, pure senza bombardamento, su Torino, Piacenza e Milano" si legge nel Diario storico del comando supremo alla data del 12 giugno 1940.

Pricolo minimizza l'avvenimento e, confondendo i Whitworth Whitley con i Wellington, scrive: "*Due o tre velivoli inglesi tipo Wellington gettarono a casaccio, bombe sulla città di Torino*".

Nessun aereo italiano sarebbe stato in grado di una simile *performance* su una città inglese partendo da aeroporti italiani.

Il dramma va a iniziarsi, circa 60.000 civili non vedranno la fine della guerra.

L'Alto Comando Marina-Supermarina col Documento DI.NA in data 19.8.1939 prevalentemente prevedeva: "Bombardamenti di centri costieri liguri", aggiungendo la richiesta di esplorazione delle basi anglofrancesi nel Mediterraneo, "in quanto le caratteristiche degli attuali velivoli da Ricognizione Marittima non consentono di poterli impiegare per esplorazioni sulle basi navali notoriamente molto difese da artiglieria e caccia".

Il 14 giugno 1940 navi da guerra francesi bombardano località della costa ligure senza reazione da parte della marina e dell'aeronautica. Due giorni dopo Pétain chiederà l'armistizio.

Apparvero subito evidenti le gravissime deficienze nella collaborazione tra cielo e mare, ad esempio si può citare l'ordine impartito il 20 giugno 1940 da Pricolo ai Comandi periferici perché Aviazione e Marina non ordinassero contemporaneamente ricognizioni nella stessa zona.

Tra le due Armi divampò una feroce guerriglia che durò per tutta la guerra in un clima di sostanziale reciproca sfiducia. A luglio in materia di difesa delle navi in navigazione, si scoprono le difficoltà di collegamenti tra cielo e mare. Superaereo il 23 luglio 1940 scrive: "Osservo che pur essendo possibile stabilire il contatto R.T. diretto tra navi e aerei, non si

ha una assoluta certezza che i collegamenti funzionano in ogni caso". Quando l'11 agosto 1941 Supermarina lamentava che i caccia G.50 a difesa di Taranto in partenza da Grottaglie non erano in grado di raggiungere i ricognitori nemici e chiedeva i Re 2002 e Mc 202: "quando velivoli di tale tipo entreranno in servizio", Superaereo, estremamente risentito, faceva osservare che il problema "È da attribuirsi principalmente alla insufficiente e troppo ristretta rete di avvistamento sul mare che non permetteva agli aerei di alzarsi in volo e affrontare l'avversario da una quota superiore".

Le *querelles* tra le due Armi continuano con sempre maggiore virulenza.

Il 16 agosto 1941 l'ammiraglio Riccardi, accertato che aerei Fockler Wulf (così storpiando il nome Focke-Wulf) operavano con i sommergibili: "venuto a conoscenza che sono in allestimento in Italia per operare in Atlantico velivoli aventi caratteristiche analoghe o forse superiori al Fockler Wulf", si trattava del P.108, ne chiedeva la dislocazione a Bordeaux, ricevendo un netto rifiuto da Pricolo il 25 agosto per la necessità, tra l'altro: "*di un particolare addestramento da parte degli equipaggi*". Il generale Bastico invece, lamentando la penuria e la mediocrità degli aerei tedeschi a disposizione, chiamava Heinckelm il bimotore Heinkel.

Lo storico Ferruccio Botti osserva che per tutto il primo anno di guerra mancarono collegamenti radio diretti tra aerei e navi e tra comandi aerei e terrestri.

In effetti non funzionavano, basti pensare a Punta Stilo.

L'ammiraglio Iachino in una missiva del 18 maggio 1941 diretta al Capo di Stato Maggiore ammiraglio Ricciardi sostiene: "Occorre che l'Aviazione si decida a creare dei veri e propri Reparti di Cooperazione Navale dislocati in Sicilia e in Sardegna e che si cominci a fare delle esercitazioni di intervento simultaneo e coordinato tra navi ed aerei. È un addestramento e affiatamento da creare ex novo, visto che non lo abbiamo fatto prima della guerra, bisogna bene che lo facciamo ora, accelerando i tempi quanto più è possibile [...] sarà sempre una cosa utile per colmare una grave lacuna nella nostra organizzazione navale".

A tutto questo si aggiungeva una sostanziale povertà di mezzi: alla data del 10 giugno 1940 gli aerei assegnati alla collaborazione con la Marina erano 202 ricognitori marittimi Cant Z.501 di base a terra, 150 IMAM RO 43 imbarcabili su unità navali, cui si aggiungevano 95 idrobombardieri Cant Z. 506, poi retrocessi al meno impegnativo ruolo della ricognizione.

L'Arma azzurra scese in campo con forze preponderanti per quella che sarebbe stata chiamata la battaglia di Punta Stilo in Italia e la battaglia di Calabria dagli Inglesi. Il 9 luglio 1940 dalle 10 alle 18,40 effettuò con 72 aerei 13 azioni con un numero massimo di 11 aerei per azione, lanciò 433 bombe, in media sei per aereo, centrando con una bomba l'incrociatore Gloucester che continuò nell'azione.

L'ordine operativo del capo di stato maggiore dell'aeronautica nella stessa data prescriveva che per l'indomani la flotta aerea doveva attaccare con bombe da 250 "e possibilmente da 500 chilogrammi". Il giorno successivo la Mediterranean fleet con azione giudicata dallo storico Giovanni De Lorenzo: "Temeraria, pericolosa e avventata" si era portata a 40 chilometri dalla costa calabrese. Superaereo lanciò all'attacco, dalle 16,45 alle 21 133 bombardieri che, in 17 azioni, lanciarono 514 bombe di cui le otto da 500 chilogrammi racimolate. Nessuna nave fu affondata o danneggiata. La battaglia fu il primo e ultimo scontro tra corazzate nel Mediterraneo. Per una serie d'errori fu attaccata anche la flotta italiana, ma anche questa volta non vi furono affondamenti. Pricolo lamenta che le navi attaccate, mentre le bombe cadevano pericolosamente vicine, aprirono il fuoco contro gli aerei italiani, portando l'esempio

dell'incrociatore Sheffield che attaccato con "ben undici siluri" dall'aviazione navale inglese non reagì.

Cinquanta anni dopo lo storico Giovanni de Lorenzo commentava: "Un comportamento irriflessivo e irrazionale [della flotta] dovuto all'eccitazione del momento e alla ottusa interpretazione di un errore che si aggiungeva ad un altro errore". Aggiunge Pricolo: "*Soltanto molti anni dopo la fine della guerra, il primo responsabile, [generale Barba] sia pure del tutto involontario, dell'errore assurdo mi fece la sua confessione*". Coautore dell'errore, aggravato dalla quota di volo superiore a quanto stabilito da Superaereo, fu un ufficiale di marina, un tenente di vascello osservatore addetto al puntamento sull'aereo di Barba. Particolare illuminante tra il posto di guida e la gondola di puntamento non vi era un contatto interfonico, così come tra aerei della stessa formazione che, seguendo il comandante, lanciavano per imitazione. Nella battaglia italo-italiana si perse un bombardiere che s'inabissò con tutto l'equipaggio.

Sorgono sempre nuove domande. Possibile che i vertici militari non avessero predisposto un'inchiesta? Possibile che la verità sia stata accertata a seguito della *confessione* del generale Barba? La nota di Pricolo sulla confessione del generale Barba lascia ipotizzare la mancanza di un'inchiesta subito dopo l'azione. Da questa battaglia, che rese roventi i rapporti tra le due Armi, si appurò in modo definitivo che il bombardamento in quota non aveva raggiunto i risultati previsti per una serie di motivazioni tra cui il mancato addestramento contro bersagli navali, primitivi sistemi di puntamento, bombe di scarsissima potenza e penetrazione lanciate con un sistema sbagliato, mancanza di procedure standard per le comunicazioni, di collegamenti radio con le basi e tra aerei i cui puntatori sganciavano per imitazione del capo squadriglia, a cui si aggiungeva la mancanza di caccia di scorta per la scarsa autonomia. Va aggiunta la mediocrità dei sistemi difensivi con mitragliatrici scarsamente potenti e di gittata non superiore ai 350 metri. Pricolo sostiene: "*non fui molto sorpreso dai risultati non del tutto soddisfacenti dei bombardamenti: eseguiti poi su bersagli mobilissimi*".

Irriverentemente viene alla mente una nota figura comica che, nel corso di un duello, si lamentava dell'avversario che, muovendosi continuamente, gli impediva di infilzarlo.

Sulla Battaglia di Punto Stilo in una nota al Comando Supremo del 23 agosto 1940 Pricolo scrive: "*120 S.M. erano tempestivamente preparati ed opportunamente armati pronti a partire da tutte le basi della Sicilia [,,] pur tuttavia la nostra vigile attesa non fu minimamente orientata dai Comandi della Marina con i quali dovevamo operare*", aggiunge: "*È noto che il problema del reciproco riconoscimento durante la battaglia-terrestre, navale, ed aerea- rappresenta una altissima aspirazione fino ad oggi mai interamente realizzata*", sostiene che: "*l'impiego dell'aviazione da bombardamento nel corso della battaglia navale debba essere limitato a quei pochi e definiti casi, nei quali la situazione sia talmente chiara da non consentire equivoci d sorta*" e conclude rifiutando che l'Arma sia considerata "*come un organo esecutivo*".

Il 19 luglio dello stesso anno si svolge la battaglia di Capo Spada conclusasi con l'affondamento dell'incrociatore leggero Colleoni. La Marina lamenta il tardivo intervento della Regia aeronautica partita dalle basi dell'Egeo.

Il 13 settembre inizia finalmente l'avanzata in Egitto, sotto la guida del generale Graziani, che continuava a mantenere la carica di capo di stato maggiore dell'esercito. Le divisioni a piedi avanzano lentamente,

Clausewitz sosteneva: "É la volontà debole che fa avanzare l'attaccante con passo malfermo".

Lucio Ceva nel suo "Le forze armate", lavoro che si distingue per la vasta messe d'allegati, parla di: "Modello di arretratezza militare".

Nello stesso mese durante un'ispezione ai reparti in Marmarica Pricolo fu "*spesso preceduto o seguita da bombardamenti aerei. Ebbi proprio la sensazione che gli inglesi, informatissimi dai loro amici arabi, avessero voluto accompagnare piuttosto rumorosamente la mia rapida scorribanda libica*".

Il nove dicembre inizia la controffensiva britannica, la rotta è immediata. 31.000 uomini con 270 carri armati fanno 135.000 prigionieri tra cui 23 generali, la Cirenaica con Bengasi è perduta. Per fortuna le forze inglesi furono ridotte per l'invio d'aiuti alla Grecia e l'avanzata si arenò ad Agedabia.

Lo Stato maggiore della Marina germanica in un "Apprezzamento della situazione del Mediterraneo" in data il 14 novembre 1940 dopo aver giudicato: "un grave errore" l'attacco alla Grecia e aver manifestato la certezza che l'Italia "non effettuerà mai un'offensiva contro l'Egitto [...], le Forze Armate italiane non hanno l'efficienza militare né sono comandate come occorrerebbe per concludere a una felice conclusione con la necessaria celerità e risolutezza le volute operazioni nello scacchiere mediterraneo. Attualmente ci sono anche scarse probabilità di un fortunato attacco italiano all'Egitto. Il comando italiano non è all'altezza del suo compito. Esso non vede chiaramente la situazione".

La Grecia

Il 28 ottobre 1940, nella ricorrenza della "Marcia su Roma", inizia l'aggressione alla Grecia con otto divisioni, ritenute sufficienti dal generale Visconti Prasca. A fine novembre è minacciata Valona. La campagna di Grecia rappresentò la fine della "guerra parallela", per la quale Mussolini aveva coniato lo slogan: "Non con la Germania, non per la Germania, ma per l'Italia a fianco della Germania".

La considerazione in cui era tenuta la Grecia dai nostri vertici politico-militari era scarsa. Il ministro degli Esteri, pur essendo uso al forbito linguaggio diplomatico, confidò il 25 settembre del 1940 a monsignor Borgoncini nunzio apostolico presso il Quirinale: "[...] è gente di cui non ci possiamo fidare in nessuna maniera e mantengono un atteggiamento schifoso", il duce, uomo grintoso: "Do le dimissioni da italiano se qualcuno trova delle difficoltà per battersi coi greci", Cavallero, prossimo capo di stato maggiore generale: "I greci non sono dei buoni soldati. Spesso vengono mandati all'assalto ubriachi". Il suggello all'impresa venne dal riluttante maresciallo Badoglio il quale, nella seduta del 17 ottobre, sostenne: "Il Duce ha giudicato e dichiarato che per lui è di somma importanza l'occupazione della Grecia, quindi non si discute", facendo proprio il motto mussoliniano "Credere, obbedire e combattere".

Raffaele Cadorna, uomo di un'altra Italia, scriveva nel 1916: "[...] qualsiasi operazione, anche se motivata da ragioni essenzialmente politiche, non può che essere subordinata alla sua attuabilità sotto il punto di vista militare. Di questo è giudice il comandante delle truppe operanti, il quale deve ritenersi vincolato soltanto al raggiungimento del fine generale stabilito dal Governo; se dal Governo partono istruzioni particolareggiate e in contrasto con la sicurezza delle truppe, il comandante ha l'obbligo di fare presenti le ragioni militari che sono in opposizione alle istruzioni ricevute: se non venisse ascoltato gli rimane il diritto di domandare l'esonero dal comando".

Il maresciallo tornò sull'argomento in una lettera del 22 ottobre al quadrunviro Cesare Maria De Vecchi, comandante delle forze armate in Egeo: "Caro De Vecchi, il 28 ottobre ha inizio la spedizione punitiva contro la Grecia; questi greci avranno il trattamento che si

sono meritato. Certamente ci sarà una reazione della flotta e dell'aviazione inglese. Ben vengano; siamo pronti a riceverle".

A disastro iniziato, era andato perduto un sesto dell'Albania, il sottosegretario all'Aeronautica, per ordine del duce, forse pentitosi di aver proclamato: "Spezzeremo le reni alla Grecia", svolse una strana missione, completamente al di fuori dei suoi compiti istituzionali. Incaricato di *"portare una sua lettera autografa"* al generale Visconti Prasca, partì per l'Albania il due novembre.

Se ci portassimo sul versante tedesco, è come se Hitler ordinasse a Goering di portare una lettera a Guderian.

Dopo un colloquio con Visconti Prasca, il Nostro espresse al generale Ricagno; *"mio lontano parente, [...] le mie sensazioni tutt'altro che rassicuranti circa le idee e le capacità del suo comandante"*, ovviamente non ottenendone risposta. Reiterate le sue perplessità a Soddu ne ebbe in risposta un brusco: *"è uno dei nostri migliori generali"*.

Se la guerra di Grecia, non fossero permeata di sangue, morte e sofferenze, solleverebbe ilarità la scena di un generale dell'aeronautica che esprimeva considerazioni su un generale dell'esercito a un suo superiore. Quanto al morale dei soldati, *"la carne paziente"* osserva: *"Erano giustamente scandalizzati, ma non ancora indignati, come ne avrebbero avuto pur sacrosanto diritto"*.

Il duce, compiaciuto delle capacità del Nostro, a metà novembre lo rispedisce in Albania: *"in veste di informatore su tutto quanto interessava la guerra in corso. Non ne fui entusiasta: si trattava di un compito ingrato e difficile, che ripugnava enormemente al mio carattere e mi preoccupava non poco, per la mia scarsa competenza specifica su tutto quanto si riferiva all'impiego delle truppe"*.

Dopo un esame della situazione che andava facendosi di giorno in giorno più grave, telefona al suo mandante esprimendogli dubbi, preoccupazioni e considerazioni strategiche in una serie di rapporti giornalieri, L'ultimo risale al 17 gennaio 1941 nel quale precisa: *"Non ho potuto assumere informazioni dirette alle varie fonti e specialmente ai comandi operanti presso le linee. Mi debbo limitare pertanto, a riferirvi le impressioni di alcuni alti ufficiali fra i quali vanno annoverati quelli del comando aeronautico d'Albania e specialmente il colonnello Scattini del Servizio informazioni"*. I suoi rapporti piacciono al duce: *"Che tenne ad elogiarmi per la coraggiosa schiettezza delle mie relazioni"*, non piacciono a Ciano, uno dei principali responsabili dell'avventura e Pricolo entra nel suo mirino.

Mussolini intanto da Roma in un colloquio telefonico con Soddu: *"Indicava al comandante del Superalba l'esistenza di una strada, attraverso un valico, che immetteva in valle Suscizza, assai pericolosa, per la diretta minaccia su Valona"*. Poco caritatevolmente Pricolo aggiunge: *"Sembra che il generale Soddu la ignorasse"*.

Mussolini con l'indicazione della strada esercitava le sue funzioni di "guidatore" agli ordini del re. Non erano passati tre anni da quando in una seduta al Senato del marzo 1938, aveva sobriamente dichiarato: *"In Italia come fu in Africa [la guerra] sarà guidata agli ordini del Re da uno solo, da chi vi parla, se ancora una volta questo grave compito gli sarà destinato dal destino"*. Il 29 maggio 1940 Ciano annota nel suo Diario: *"Stamane alle 11, a Palazzo Venezia, è nato l'Alto Comando. Poche volte ho visto Mussolini così felice. Ha realizzato il suo vero sogno: quello di diventare condottiero militare del Paese in guerra"*.

A differenza di Pricolo, che nelle sue memorie non ne fa accenno, Ciano nel suo Diario sostiene che il 24 ottobre insieme avevano esaminato il piano d'attacco alla Grecia e, novello stratega, aveva stabilito: *"è buono perché energico e deciso. Con un colpo duro all'inizio c'è il caso di far crollare tutto in poche ore"*.

Le responsabilità di Ciano sono evidenziate da Badoglio, il quale nel suo *"L'Italia nella seconda guerra mondiale"* scrive che nella seduta del 15 ottobre il genero di Mussolini aveva dichiarato: *"La società greca era fortemente corrotta, ed egli aveva, a questo*

riguardo, sicuri elementi di successo". In seguito di fronte alle perplessità del mediatore capo di stato maggiore generale aveva aggiunto che: "Era riuscito ad avere dalla sua diverse notabilità greche [...] per il passaggio della Grecia alla nostra parte [...] gli era costato questa spesa". Quando finalmente Visconti Prasca fu messo a riposo, il duce del fascismo a Pricolo che lo incitava a sanzioni che fossero di esempio, rispose *"Non si deve essere troppo cattivi con i propri simili"*.

La stessa bontà non aveva dimostrato nei confronti degli antifascisti italiani caduti prigionieri nella guerra di Spagna. Si legge nel Diario di Ciano: "Anche molti italiani sono stati presi: anarchici e comunisti. Lo dico al Duce che mi ordina di farli fucilare tutti e aggiunge: I morti non raccontano la storia".

Nel Diario storico a firma del capo di stato maggiore generale, si legge alla data del 12 giugno 1940: "L'Eccellenza Soddu mi ha chiesto di essere nominato Sottocapo di Stato Maggiore Generale. Ho risposto che proporrò, volentieri, la sua nomina al Duce". La nomina fu rapidissima, il giorno successivo si legge che: "Ho comunicato all'Eccellenza Soddu che il Duce ha approvato la sua nomina a Sottocapo di S.M. Generale".

Soddu, definito "vanesimo" da Mario Silvestri, assunto il comando delle truppe in Albania il nove novembre 1940, telegrafa a Roma il tre dicembre: "[...] impossibile ogni azione militare, la situazione deve essere risolta con un intervento politico". La notizia è raggelante, Cavallero, nuovo capo di stato maggiore generale, fu precipitosamente inviato sul posto.

In seguito Pricolo accompagna il duce in Albania ove ormai il fronte si è ricostituito: *"In quel periodo desiderava avermi quasi sempre vicino quale accompagnatore"*. Tornato a Roma per: *"varare delle scartoffie"* è richiamato in Albania e il duce, esacerbato, gli confida la sua volontà di rientrare a Roma: *"Sono nauseato di questo ambiente. Non abbiamo progredito di un passo: mi hanno ingannato fino ad oggi. Disprezzo profondamente questa gente. Stanotte ho inviato un rapporto particolareggiato sulla situazione a Sua Maestà"*.

Irresistibile è il richiamo a Machiavelli: "E la prima coniezione che si fa del cervello di un Signore, è vedere gli uomini che lui ha d'intorno".

Nella guerra di Grecia Pricolo descrive la straordinaria attività di sostegno dell'aeronautica: *"In meno di cinque mesi questo gruppo di così eterogenei apparecchi riuscì a trasportare da e per l'Albania ben 34.000 uomini e 3000 tonnellate di materiali". A sua volta un gruppo di 50 Ju. 52 messi prontamente a disposizione dall'alleato germanico " [...] riuscì a trasportare in Albania 29.000 uomini e 3000 tonnellate di materiale. Dall'Albania alle Puglie trasportò 11.000 uomini dei quali circa 9000 feriti"*.

Con orgoglio narra che: *"Il comando della 4° Squadra aerea, dopo aver lanciato un messaggio di preavviso, fece ammarare a Corfù cinque idrovolanti con una quarantina di uomini al comando del colonnello Grande. Contemporaneamente, un massiccio carosello di bombardieri e caccia sorvolava l'isola [...] Il colonnello Grande, dopo aver fatto presente che in caso di atti di ostilità o di rifiuto della resa, l'isola sarebbe stata sottoposta a violento bombardamento, ottenne che fosse inalberata la bandiera bianca. L'atto di capitolazione fu firmato nel pomeriggio."*

La guerra continua.

A Capo Teulada il 27 novembre 1940 nel corso di un'intercettazione di forze navali provenienti da Gibilterra aerei provenienti dagli aeroporti sardi intercettano, la Marina lamenta con ritardo, la squadra inglese senza causare danni.

Il 9 febbraio 1941 la squadra navale britannica di Gibilterra, arriva a otto miglia dalla costa ligure senza destare allarme e bombarda Genova. Flotta e aeronautica non la scoprono all'andata e non riescono a raggiungerla sulla via del ritorno. Pricolo ha parole durissime

per i comandi aerei responsabili: *“prova di impreparazione, con conseguenti risultati scadentissimi”* ma nel suo libro non accenna all’episodio. Il precedente 18 giugno 1940 Supermarina aveva comunicato a Badoglio il raggiunto accordo con la Regia Aeronautica . per la difesa del litorale ligure affidato a quest’ultima. Il 19 Superaereo aveva illustrato il dispositivo messo in opera.

Nel Diario storico dello stato maggiore è annotato alla stessa data, ore 9: “[...] a Genova, incursione aereo-navale - colpiti: treno viaggiatori alla stazione di Sampierdarena- vari fabbricati, tra cui ospedale civile di Calliviera- impianti vari a piroscafi in porto; incendio sulla motonave Vulcania- complessivamente 33 morti e 169 feriti, sinora accertati. Le batterie antiaeree hanno aperto il fuoco. La squadra navale nemica parrebbe composta da una nave portaerei, una nave da battaglia, quattro incrociatori e sei cacciatorpediniere. La nave portaerei è stata avvistata verso le ore 10 nei pressi di Capraia”. Il successivo dieci: “La Difesa del Territorio enumera i danni causati a Genova, dall’incursione aereo-navale del 9 c.m. I principali obiettivi colpiti sono i seguenti: stazione Sampierdarena, linea ferroviaria, fabbricato allestimento navi, stabilimento meccanico, stabilimento montaggio torri, gasometro, acciaierie SIAC, interrotto il traffico da Genova-Brignole, in porto; affondati tre navi e tre chiatte; semiaffondati tre piroscafi, colpiti vari fabbricati, bacini carenaggio due e tre, centrale elettrica, bacino quattro. Nave cisterna S.Andrea cannoneggiata ed immobilizzata a 8 miglia da Egli. Segnalati sinora 72 morti e 226 feriti”. L’azione fu messa in relazione con i colloqui a Bordighera tra Mussolini e Franco che dovevano avvenire pochi giorni dopo.

Nel verbale della seduta dei capi di stato maggiore del successivo tre marzo si legge: “Azione nemica su Genova. La fortuna è stata dalla parte dell’avversario. Di ciò se ne deve essere reso conto ed è da ritenere che non tenti di ripeterla. Genova ne ha risentito molto”.

A fine marzo, affondamento dolorosissimo di tre incrociatori e due cacciatorpediniere a capo Matapan, con la perdita di 2600 marinai. La Marina lamenta la mancanza di appoggio aereo.

Si dovrà arrivare a una circolare dello stesso mese *“Collaborazione con la Regia marina”* perché un ufficiale superiore della Marina sia distaccato presso i comandi delle grandi unità aeree, stabilendo, in modo rigoroso, l’obbligo per le forze aeree di non avvicinarsi alle unità della marina in navigazione. Resta irrisolto il problema delle comunicazioni dirette tra unità navali e aeree.

L’ammiraglio Iachino, comandante in capo della flotta, in una missiva del 18 maggio 1941 diretta al Capo di Stato Maggiore ammiraglio Ricciardi sostiene: “Occorre che l’Aviazione si decida a creare dei veri e propri Reparti di Cooperazione Navale dislocati in Sicilia e in Sardegna e che si cominci a fare delle esercitazioni di intervento simultaneo e coordinato tra navi ed aerei. È un addestramento e affiatamento da creare ex novo, visto che non lo abbiamo fatto prima della guerra, bisogna bene che lo facciamo ora, accelerando i tempi quanto più è possibile [...] sarà sempre una cosa utile per colmare una grave lacuna nella nostra organizzazione navale”.

In Etiopia dal gennaio al novembre 1941 un esercito di oltre 300.000 uomini si avvia a: “Un disastro la cui rapidità non è sempre spiegabile in termini solo militari” scrive Lucio Ceva. Due esempi della pochezza del nostro materiale aereo sono raccontati dall’autore con una sincerità che gli fa onore.

Dovendosi recare in visita al suo collega tedesco *“desideravo presentarmi in Germania con un buon apparecchio italiano, possibilmente di modello recente, e capace di trasportare, oltre all’equipaggio, i dieci membri della delegazione, tra i quali erano*

compresi i generali von Phol con l'aiutante, i generali Bernasconi e Mattei. Il solo aeroplano che sembrava adatto allo scopo sarebbe stato il Fiat G. 12 ma non era ancora a punto, e dovetti accontentarmi di un SM 75 della SIAI, già da vari anni in servizio nelle linee aeree civili. La prima tappa del viaggio avrebbe dovuto essere Monaco, ove era stato preparato, in nostro onore, un ricevimento al circolo ufficiali della Luftwaffe. Ma il viaggio dovette essere interrotto per una grave avaria ai timoni verificatisi sugli Appennini, tra Parma e Reggio, e che ci costrinse a scendere quasi precipitosamente sopra una zona interamente coperta di nubi temporalesche". Pricolo prende in mano la drammatica situazione, accerta che i paracadute a disposizione sono solo otto e, sotto la pioggia battente, cerca un terreno per atterrare. Si evita miracolosamente una collina e inizia la manovra d'atterraggio, mentre il Nostro: *"con tutta calma invita i passeggeri ad abbrancarsi alle poltrone, e l'equipaggio, due piloti: veramente - due cannoni - come si direbbe oggi e il motorista: aggrappati alle leve di comando e tirando con tutte le forze"* portano a termine l'operazione. *"L'avaria era stata così grave ed insolita che mi sembrò legittimo pensare a un sabotaggio"*.

Delle successive si ritiene pronte indagini in merito, non vi è cenno. Si ripiega così su un Junker 52 della società di bandiera *"per non correre il rischio di fare un'altra brutta figura"*.

All'arrivo, Goering fa un atto di contrizione, riconosce l'errore della Luftwaffe nel non aver costruito gli aerei siluranti, si dichiara ammirato per i danni subiti dalla corazzata Nelson per opera degli aerosiluranti italiani, confessa di essere stato troppo fiducioso sulle bombe da 1000 chilogrammi. Pricolo, in un rapporto al duce scrive, dopo aver esternato la sua ammirazione per la perfetta organizzazione della Luftwaffe: *"Dal punto di vista politico ho tratto la sensazione che in questi ultimi tempi sia sensibilmente aumentata, da parte tedesca, la stima e la comprensione nei nostri riguardi e la valutazione del contributo da noi apportato alla causa comune"*.

Il secondo episodio risale all'estate 1940. Pricolo decise di provare uno Ju 88 in sosta a Guidonia. Durante il volo il pilota lo accompagnò nella visita all'aereo mettendo in funzione l'autopilota direzionale ma si affrettò a tranquillizzare il sottosegretario all'Aeronautica e capo di stato maggiore della Regia Aeronautica quando: *"Forse, inavvertitamente, io feci un gesto di viva sorpresa"*.

Il capo dell'aeronautica della sesta potenza mondiale non conosceva il pilota automatico.

Il dieci dicembre 1940 Hitler, raccogliendo le preghiere del duce, ordinò l'invio in Libia del generale Rommel con l'Afrika Korps e in Sicilia del X Flieger Korps con 120 bombardieri in quota, 150 in picchiata, 40 caccia bimotori e 20 ricognitori. L'11 febbraio 1941 il sottocapo di stato maggiore generale Guzzoni comunicò al generale che chiama von Rommel: *"La divisione corazzata italiana in Libia passerà a far parte del Corpo Tedesco ai suoi ordini"*.

Le prime invocazioni di aiuto sono antecedenti. Nel Diario storico del comando supremo si legge alla data del 22 giugno: *"S.M. Esercito: comunica di aver nuovamente sollecitato l'addetto germanico per azioni germaniche in concorso delle nostre operazioni"*.

Scrivendo Machiavelli: *"Quando si chiama uno potente che con le armi sue ti venga ad aiutare e difendere [...]. Queste armi possono essere utili e buone per loro medesime; ma sono per chi le chiama quasi sempre dannose; perché, perdendo, rimani disfatto; vincendo, resti loro prigioniero"*.

Pricolo, in una nota a Supermarina del 27 dicembre 1940, così chiarisce l'invio del X Fliegerkorps (X Corpo Aereo Tedesco - 10° CAT) in Sicilia e in Calabria: *"Condizioni meteorologiche sfavorevoli alla navigazione nel Nord Europa hanno consigliato l'invio di un'aliquota di forze aeree tedesche dalla Germania in Italia per cooperare con la R. Aeronautica alle operazioni aeree"*, precisa che: *"dipenderanno per l'impiego da Superaereo e saranno perciò inquadrati nell'attività operativa della R. Aeronautica"*. Sembra quasi che la Luftwaffe venisse a svernare nell'assoluta Penisola

Tra il 10 e il 21 gennaio del 1941 nel *Mare Nostrum* gli Stuka del X Fliegerkorps affondano l'incrociatore **Southampton**, 3 cacciatorpediniere, un monitore, 3 dragamine di squadra, 17 unità minori, 31 navi mercantili. Danneggiano gravemente la portaerei *Illustrious*, la corazzata *Warspite*, l'incrociatore *Gloucester*. In una relazione all'Ammiragliato britannico si legge: "I bombardieri in picchiata tedeschi erano apparsi nella zona di operazioni - portando un potente nuovo fattore - del Mediterraneo, dove la indiscussa supremazia della flotta sopra i piloti italiani aveva sino a quel momento reso possibile lo svolgimento dei suoi compiti senza eccessivi rischi". Nello stesso periodo la Regia Aeronautica affonda un cacciatorpediniere, una torpediniera, una petroliera, 9 navi mercantili.

La Battaglia d'Inghilterra

La Battaglia d'Inghilterra fu uno scontro epico tra 2450 aerei tedeschi, divisi in tre flotte e 1930 britannici. La superiorità tedesca era del 30%, a favore della RAF vi era la vicinanza delle basi di volo e il sistema d'avvistamento, l'Home Chain.

Il primo ministro britannico Stanley Baldwin nel 1934 destò grave scandalo tra i pacifisti sostenendo che: "Il bombardiere riesce comunque a passare". L'Inghilterra si preparò creando il bombardiere strategico quadrimotore che si scatenerà sulle città tedesche e italiane, mentre la Germania, con un errore gravissimo, privilegerà i bimotori. La guerra aerea tra Gran Bretagna e Germania confermò questa profezia.

Fu la massima espressione delle capacità materiali e morali dei due paesi, una guerra ad alto contenuto tecnologico, un duello tra aviatori, tecnici e apparati industriali, una guerra all'ultimo sangue in cui si scontrarono quella che oggi definiremo "la meglio gioventù". La Luftwaffe sottopose Londra a bombardamenti devastanti che si estesero a buona parte dell'Inghilterra, fronteggiata dal Comando caccia e da una organizzazione terrestre basata non solo sull'artiglieria contraerea supportata dal radar ma anche su un esteso numero d'osservatori, armati di binocolo e di telefono. Furono i bombardieri inglesi, seguiti nel tempo da quelli statunitensi, a oscurare i cieli della Germania, squarciandone le viscere. Flotte aeree tecnologicamente all'avanguardia, procedimenti di volo e di puntamento sempre più aggiornati, spezzoni incendiari, bombe dirompenti di tonnellaggio sempre maggiore, furono fronteggiati da una difesa antiaerea fondata sul mitico 88 dalle capacità micidiali, da un avanzato sistema radar, da una caccia notturna che attaccava con qualsiasi tempo, da un sistema di rifugi antiaerei sempre più efficienti. Le popolazioni, il cui morale fu sempre altissimo, pagarono un prezzo sanguinoso. In Gran Bretagna i civili uccisi furono circa 60.000, la maggioranza nei primi mesi di guerra. In Germania circa 800.000.

La Battaglia non trova molto spazio nel libro, Pricolo, contrario alla dispersione delle forze, vi dedica poche pagine lamentando l'intervento del ministro degli Esteri Ciano nella scelta del comandante, nella persona del generale di S.A. Rino Corso Fougier, che sarà in seguito il suo successore nella guida dell'aeronautica.

Il CAI Corpo aereo italiano arrivò in Belgio allorché la Battaglia si andava esaurendo.

Fu l'episodio più simbolico delle capacità operative della Regia Aeronautica. Nei primi giorni del settembre 1940 Fougier si recò in Belgio per studiare la sistemazione delle squadriglie. L'MS 79 su cui volava, fu fermato a Monaco di Baviera da ufficiali tedeschi i quali, con grande imbarazzo, gli comunicarono che l'aereo, per una serie di problemi tecnici, non era in condizioni di volare sui cieli del nord Europa.

Come Pricolo, i nostri patirono l'umiliazione di continuare il viaggio su un trimotore Junkers Ju. 52 ma si era solo all'inizio.

Su 6 Cant Z 1007 b, 80 bombardieri Fiat BR 20/M, 50 caccia Fiat CR 42, 45 caccia monopiani Fiat G 50, 12 Ca. 133/T, 9 Ca 164, un SM 79/TP alzatisi in volo per raggiungere gli aeroporti del Belgio, 17 dovettero effettuare atterraggi di fortuna nei quali quattro andarono interamente distrutti.

Per un'idea delle difficoltà che i piloti affronteranno basti pensare che i CR 42 avevano gli abitacoli aperti, con temperature di 20 gradi sotto zero.

Il 24 ottobre, mentre la battaglia si avvia alla fine il CAI entra in azione con una squadriglia di 17 BR 20, obiettivo il porto di Harwich. Un BR 20 precipita subito dopo la partenza, due rientrano per noie ai motori, due al ritorno vengono abbandonati dagli equipaggi per esaurimento del carburante, un altro si perde nei brumosi cieli nordici e subisce danni nell'atterraggio su un aeroporto francese. In un'altra missione di bombardamento i G 50 non si alzano in volo per il maltempo, i CR 42 partono, due devono atterrare in territorio nemico, uno si schianta al suolo nell'atterraggio. Il 21 dicembre, quelle che Radio Londra definì "carrette siciliane", tornano in Italia. Sono andati perduti 38 aerei di cui 17 per incidenti di volo e 43 aviatori.

La realtà si mostrò in tutta la sua drammaticità. La Regia Aeronautica, detentrici di uno sterminato numero di primati aerei, non era in grado di affrontare i problemi tecnico-operativi che il nuovo teatro bellico comportava.

Vi era un precedente che avrebbe dovuto fare riflettere. Allo scoppio della guerra civile spagnola, 12 SM 81 si alzarono in volo da Delmas in Sardegna diretti nel Marocco spagnolo per portare un primo aiuto a Franco. I piloti erano tra i migliori ma uno degli aerei s'inabissò al largo di Orano, un altro rimase distrutto durante un atterraggio di emergenza nel Marocco francese, un terzo atterrò in Algeria, con grave imbarazzo politico, perché privo di contrassegni di nazionalità. L'intervento italiano nella Battaglia d'Inghilterra non lasciò una grande eco tra gli storici. Nessun cenno si trova nella "Storia militare della seconda guerra mondiale" di Basil Liddell Hart, "Le grandi battaglie aeree della seconda guerra mondiale" di Carlo Rossi Fantonetti, "La battaglia d'Inghilterra" del generale tedesco Werner Kreipe, "Il primo e l'ultimo" di Adolf Galland, "Storia dell'aeronautica" di Rodolfo Gentile, "La battaglia d'Inghilterra" di Len Deighton e nella monumentale "Storia della seconda guerra mondiale" di Churchill che pure dedica 83 pagine alla Battaglia.

John E. Johnson, l'asso britannico arrivato ai più alti gradi della Royal Air Force, nel suo "Il duello aereo" vi fa un breve cenno: "Un giorno il comandante di una squadriglia di Hurricane che tentava di intercettare degli intrusi sull'estuario del Tamigi, rimase stupito di vedere avanzare strani bombardieri scortati da caccia biplani. Era la Regia Aeronautica [in italiano nel testo] e i piloti da caccia italiani fecero una buona impressione sui loro Fiat ma i bombardieri furono rapidamente dispersi e 12 abbattuti senza perdite. Poco dopo ebbero un eguale trattamento, quando ebbero l'impudenza di ripresentarsi, e ci si domanda cosa pensassero i duri veterani della Luftwaffe nell'osservare i loro inesperti alleati decollare dai campi francesi sui loro antiquati apparecchi".¹³

A noi viene da pensare a che cosa pensasse un giovane pilota italiano, fior fiore della gioventù del Ventennio, pronto a morire per il duce e per la Patria, decollando verso "le bianche scogliere di Dover".

Il generale unionista Sherman, a uno studente che gli chiedeva che cos'era la guerra, rispose: "La guerra è l'inferno" e l'inferno scoprirono i nostri piloti costretti a combattere in condizioni d'angosciosa, umiliante inferiorità nei cieli inglesi.

Pricolo sostiene che nel corso della Battaglia furono abbattuti 15 aerei inglesi contro 8 italiani.

La Portaerei.

Nel 1925 Mussolini, non ancora "Duce" e non ancora "Fondatore dell'impero", nella qualità di ministro della Marina, chiedeva al Comitato degli Ammiragli se era utile e necessario per l'efficienza bellica della Marina la costruzione di una nave portaerei. Il Comitato all'unanimità dichiarò che la nave portaerei non fosse né utile né necessaria tenendo conto della ristrettezza del bacino operativo.

¹³ Johnson John. Il duello aereo. Milano 1967.

Il 15 marzo 1938 il capo di stato maggiore della Marina ammiraglio Cavagnari ribadiva alla Camera che la nave portaerei non era necessaria a causa del progresso tecnico dell'aviazione e per l'appropriata rete di basi aeree di cui eravamo dotati. L'ammiraglio Iachino nella sua "Premessa all'Almanacco navale italiano" dello stesso anno riteneva: "Discutibile la necessità della nave portaerei specialmente per le Marine destinate a operare in mari ristretti". Della stessa opinione era l'ammiraglio Sansonetti nell'Annuario navale Brassey che precisava: "Oggi può essere affermato che soltanto grandi masse aeree sono in grado di portare un contributo realmente efficace alla guerra marittima".

Va però ricordato che negli ambienti della Regia marina vi erano voci difformi. La più illustre era quella dell'ammiraglio Thaon de Revel che nel 1923, prima di lasciare la sua alta carica si batteva per la portaerei. Sotto lo pseudonimo di Beta, Romeo Bernotti nella Rivista marittima del giugno 1929 sosteneva: "l'assoluta necessità di un ausilio aereo per la Marina. Le marine che posseggono navi portaerei le circondano di grande riservatezza. Chi non le possiede deve fare al più presto la sua esperienza, senza attendere che l'importanza di questo tipo di nave sia dimostrata dalla guerra. Il rinvio esporrebbe a rimanere pericolosamente arretrati. Una marina quando più è limitato il suo sviluppo per le ristrettezze finanziarie, tanto più deve evitare di trovarsi arretrata nella qualità e quindi non può restare totalmente sprovvista d un mezzo aereo a cui si offre il più promettente avvenire". Sulla stessa linea era il Comandante Fioravanzo che nel 1938 ribadiva la necessità della portaerei.

Pricolo si dichiara fortemente contrario alla nave portaerei ricordando che nel marzo 1927 aveva sostenuto che una flotta di 500 aerei poteva dominare tutto il *Mare nostrum* dalle basi terrestri "con un'autonomia di soli 1300 chilometri complessivi", aggiunge che aveva pensato a un idrovolante "poiché allora non passava neppure per la mente l'idea di poter impiegare, con disinvoltura, per lunghi voli sui mari aperti, l'aeroplano a ruote". L'idea era invece passata per la mente di uno sconosciuto pilota civile americano, Charles Augustus Lindberg, il quale, due mesi dopo, aveva volato senza scalo da New York a Parigi per 5860 chilometri a bordo di un monomotore a ruote.

La necessità della nuova unità era evidente e Mussolini tagliò la testa al toro e in una riunione del Consiglio dei ministri del 7 gennaio 1941, dichiarò: "Devo deplorare di non aver dato corso al mio proposito di costruire la portaerei; ma tutta l'Aeronautica, con lo Stato Maggiore in testa, era contraria sostenendo l'inutilità di questo tipo di navi in Mediterraneo. Ora si vede chi aveva ragione".

Pricolo, dopo aver attribuito a Cavallero l'idea della portaerei, avanza un'elencazione delle difficoltà da affrontare, quali la progettazione del nuovo velivolo, l'addestramento dei piloti e del personale con la guerra in corso e sempre più vicina alla penisola. Il successivo 20 gennaio Supermarina comunicò a Superaerei l'ordine mussoliniano di trasformare il transatlantico Roma, ribattezzato Aquila, in portaerei, indicando le caratteristiche della nuova unità e invitando Superaereo a: " [...] disporre per quanto ha attinenza ai reparti di volo da imbarcare sull'unità [...]". Pricolo, dopo otto giorni, rispose assicurando che l'aeronautica avrebbe posto: "urgentemente allo studio il problema di realizzare il tipo di velivolo rispondente allo scopo". Le evidenti difficoltà nella costruzione di una nave per la quale non vi era nessuna esperienza furono segnalate da Supermarina al duce e il 2 febbraio, su suo ordine, la trasformazione fu sospesa. Il problema fu ripreso in esame il 9 luglio 1941 in una riunione dei capi di stato maggiore, ma i problemi tecnologici, che andavano dal bloccaggio del corpo del pilota durante l'atterraggio alle installazioni R.T.F. e R.D.G., alla imbragatura per il sollevamento del velivolo, erano di una complessità superiore alla nostra arretratezza tecnologica. Si era tra l'altro prospettata l'ipotesi di parcheggiare gli aerei sul ponte di volo, dal quale, una volta involatisi, avrebbero raggiunto

la terraferma. Di certo la Regia Marina finì la guerra come l'aveva iniziata, senza navi portaerei.

Pricolo ignora, nel suo lavoro, questa corrispondenza, limitandosi a riportare considerazioni dei vertici della marina militare sul problema, a negare che l'aeronautica avesse una forte influenza su Mussolini, a citare l'ammiraglio Cunningham per vantare l'incombente minaccia dell'aviazione sulla flotta inglese.

Le difficoltà di collaborazione tra le due Armi inducono a metà dell'anno 1941, è passato un anno dall'inizio della guerra, a costituire una commissione formata dall'ammiraglio Fioravanzo e dal generale di brigata aerea Cappa per lo studio del problema.

Resta un fatto: dopo Matapan la flotta non si muove fuori del raggio d'azione della caccia. Le conclusioni sono portate al duce che il 14 giugno emana una direttiva nella quale, ricordato: "il prossimo rientro della *Vittorio Veneto*" e l'aumento della forza aerea disponibile con quella proveniente dalla Grecia", ritiene possibile: "uno schieramento che consenta di agire con la massa delle forze navali e aeree contro aliquote della flotta inglese in zone ove sia assicurata la protezione aerea [...] Con studi ed esercitazioni siano perfezionati e resi quanto più rapidi possibili collegamenti aeronavali".

Il 17 agosto insiste: "È necessario accelerare i tempi della preparazione. [...] Messa a punto definitiva dei collegamenti aeronavali [...] Esercitazioni di aerei in volo e navi in moto [...] in zone dove si possa escludere l'intervento di forze nemiche. [...] è necessario provvedere il rapido spostamento [siluri per aerei] delle modeste disponibilità".

Il primo ottobre 1941 il Comando Supremo emanava le "Norme generali per la cooperazione aeronavale nel Mediterraneo" stabilendo: "L'impiego delle forze navali è strettamente subordinato all'intervento dei reparti aerei nelle loro fondamentali forme di impiego, ricognizione, caccia e bombardamento. Il limite normale di impiego delle forze navali è definito dal raggio utile dell'aviazione da caccia che è attualmente nell'ordine di 110 miglia dagli aeroporti; escluso l'intervento di qualsiasi tipo di velivolo offensivo durante il combattimento navale".

Il 17 settembre si riuniscono Cavallero, Riccardi per la Marina e Pricolo oggetto la portaerei di cui si discute il termine previsto per l'approntamento, studio per apparecchi con le ali ripiegabili, possibilità di atterraggio sul Roma e argomenti simili Intanto il 15 ottobre, con un documento intestato: "Considerazioni e proposte suggerite dall'esperienza" Cappa e Fioravanzo scoprono la: "mancanza di intimo coordinamento fra Marina e Aeronautica. Ogni forza si è preoccupata essenzialmente dell'impiego dei propri mezzi. Mancanza di fiducia nelle possibilità reciproche". Conclusione per il funzionamento del comando aeronavale: "Trasferire per l'occasione i due Capi delle due Forze Armate nella stessa sede con alcuni collaboratori".

Il siluramento

Intanto la sua stella comincia a tramontare.

Cavallero tenta di stabilire una strategia unitaria fra le tre forze armate con risultati limitati. Tra i due i rapporti sono pessimi: "*non avendo io saputo o potuto dissimulare la decisa disapprovazione alla sua nomina a così alta carica*". I contrasti sono insanabili, il Nostro se ne lamenta col duce del quale riteneva di godere la massima fiducia: "*Mussolini si limitò ad allargare le braccia come per un gesto di rassegnazione*". Il fondatore dell'impero però già in una nota per Cavallero datata 24 luglio scrive: "Non ritengo l'attuale comandante delle forze aeree all'altezza dei suoi compiti".

Il 14 novembre 1941 Mussolini lo silura: "*Con rincrescimento debbo rinunciare alla vostra collaborazione*", furono le sue parole. Ai contrasti con Cavallero diventati

insostenibili si aggiungevano quelli con Rommel che non lo stimava. La scintilla fu il mancato invio dei nuovi caccia M.C.202 in Libia fortemente voluto dal capo di stato maggiore generale e respinto da Pricolo che intendeva dotarli prima di filtri anti sabbia.

Cavallero parlò di: "effettiva disobbedienza del generale Pricolo agli ordini ricevuti dal Comando Supremo; [...] che aveva messo le nostre forze in Libia in condizioni di minore efficienza nel preciso momento in cui, come io avevo ripetuto e vivamente ammonito, si è manifestata in Cirenaica una importante iniziativa contro di noi".

L'epitaffio di Ciano, che Pricolo definisce di una: "*Superficialità e presunzione sconcertanti*", è sotto la data 15 novembre del suo Diario: "Cambio della Guardia all'Aeronautica. Era ora, Pricolo aveva dato molte delusioni e si era sempre rilevato uomo, gretto, invidioso e meschino. Lo sostituisce Fougier che, almeno, è simpatico ed un vero pilota: non un dirigibilista. Avrà come capo gabinetto Casero -il mio vecchio, fedele Casero - che è certamente l'ufficiale che prende più sul serio i suoi compiti. Con lui le cose dovrebbero migliorare".

Le cose non migliorano. Rino Corso Fougier resterà in carica fino al luglio 1942, sostituito poi dal generale Sandalli fino all'armistizio.

La guerra diventa sempre più feroce, con sacrifici inenarrabili per i soldati e le popolazioni civili e il nostro ministro degli Esteri manifesta la sua soddisfazione per l'avvenuta sistemazione dei suoi protetti. Il successivo 18 Ciano ritorna su Pricolo: "Una cosa grave. Bismarck ha detto ad Anfuso che all'Ambasciata di Germania c'è un certo allarme, poiché si è saputo che Pricolo è stato allontanato dal Governo per la sua opposizione alla venuta di Kesserling in Italia. Ciò è falso di sana pianta. E Bismarck, messo alle strette, ha dichiarato -sotto il vincolo del più assoluto segreto- che la notizia era stata data a Rintelen da Cavallero, il quale si vantava del servizio così reso alla Germania. Non c'è bisogno di commenti: questo fatto basta a provare chi è Cavallero. La sola verità è ch'egli si era litigato, per ben altra ragione, con Pricolo e che ha così voluto buttargli addosso un'altra palata di terra".

Sostiene Lucio Ceva nel suo "Le forze armate" che l'esonero insieme ad altri: "nascono dalla tendenza di Cavallero ad allontanare chi gli possa dare ombra".

La guerra continua e finalmente Regia Marina e Regia Aeronautica possono vantare un successo. Il 13 luglio 1943 il capo di Stato Maggiore della Marina si congratula con Superaereo perché: "Il giorno 1 corrente mese per il trasferimento di due navi da battaglia da La Spezia e Genova e viceversa codesto Superaereo ha provveduto alla scorta contraerei. Il Comando delle Forze Navali da Battaglia riferisce che gli aerei destinati hanno eseguito la loro missione con puntualità e perfezione che hanno destato l'ammirazione di tutti". Santoro, vice capo di Stato Maggiore aggiunge quelli: "dell'Eccellenza il Capo di Stato Maggiore dell'aeronautica". La guerra durerà ancora meno di due mesi.

Nel capitolo "Attività aerea negli anni 1940 e 1941" il generale si avventura in calcoli sulle perdite e stabilisce in 411 i velivoli perduti in combattimento e in 786 quelli abbattuti. Il dato solleva perplessità perché i nostri aviatori, a differenza della Luftwaffe, non ebbero la possibilità di misurarsi con aviazioni tecnologicamente arretrate, salvo che in Grecia e si batterono contro gli Spitfire e gli Hurricane della Royal Air Force, i cui antiquati biplani Gladiator rimasero in servizio fino al 1941, a differenza dei CR 42 che ancora volavano alla data dell'armistizio. Generosamente riconosce: "*La superiorità delle nostre formazioni aeree non deve assolutamente far pensare a scarsa abilità o a poco spirito dei piloti inglesi. [...] Il fatto è che i nostri non soltanto non erano da meno, ma spesso si*

dimostravano superiori nella tecnica". Le perdite per il fronte della Manica sono rispettivamente di 8 e 15. In pratica i CR 42, biplani con posto di pilotaggio scoperto, e i Fiat C 50 uscirono vittoriosi dagli scontri con i caccia Hurricane e Spitfire i cui piloti da mesi si misuravano con i veterani della Luftwaffe. L'autore precisa che i dati sono quelli segnalati dagli equipaggi.

Va aggiunto però che il Nostro sostiene che; *"Non è stato tuttavia possibile controllare questo dato con quelli degli Uffici storici delle aeronautiche, allora avversarie, interessate"*.

Il libro è stato pubblicato nel 1970. Come fonte per i suoi dati si richiama continuamente ai bollettini di guerra. Ad esempio cita quelli dal 25 novembre 1940 al 1 marzo 1941 dai quali risultavano abbattuti 60 aerei greci e inglesi contro 15 italiani.

Sulle perdite aeree, gli storici attribuiscono agli stati maggiori, guerra durante, valutazioni ottimisticamente favorevoli. Johnson nel suo citato libro scrive: "Tra il 10 luglio e il 31 ottobre noi avevamo denunciato la distruzione di 2698 velivoli nemici, ma, sulla scorta dei dati ufficiali tedeschi, la cifra reale risultò essere di 1733. Durante tutta la Battaglia d'Inghilterra noi denunciavamo tre velivoli abbattuti per ogni due realmente distrutti". L'asso inglese riporta questi dati nel libro pubblicato nel 1956. Sulla stessa linea è il tedesco Galland.

Il giudizio

Valutare la personalità di Francesco Pricolo è cosa ardua. Del generale si può pensare quello che si vuole, ma certamente dovette fronteggiare una situazione che avrebbe fatto tremare le vene anche a Goering, che creò dal niente la Luftwaffe. Era un uomo di polso capace di battere i pugni sul tavolo ma si trovò di fronte ad una situazione ormai sedimentata, nella quale le possibilità d'intervento erano quasi nulle. Va a suo merito di aver messo un po' d'ordine nell'Arma, silurando o trasferendo uomini inetti, cercando di orientarsi nella difficile e intricata questione dell'industria aeronautica italiana abituata a perseguire i propri interessi imponendo velivoli mediocri e superati, razionalizzandola per quanto possibile. Fu un indubbio successo la produzione aerea negli anni 1940 e 1941. Era però il prodotto di una classe militare chiusa in se stessa, con una grandissima supponenza nelle proprie capacità, con una stupefacente ignoranza per tutto quello che si faceva all'estero. Parole come: *"Pur essendo investito di un alto comando, io non ero e non potevo essere completamente informato sulla situazione delle nostre industrie e sui progressi delle nostre costruzioni aeronautiche, poiché nella mia zona era dislocata una sola fabbrica di parti di aeroplani. [...] Perciò non avevo mai potuto avere piena cognizione di tutti i complessi elementi che determinano le possibilità costruttive e l'incessante perfezionamento della tecnica, specialmente in confronto a quanto veniva realizzato in altri paesi"*, sono inqualificabili, lasciano un senso di disagio. Appena ne ebbe "la cognizione" si rese conto che il materiale aeronautico più moderno non era all'altezza dei modelli stranieri.

Spontanea viene la domanda: Ma un altissimo ufficiale non si documentava sulla produzione aerea estera? Durante i concorsi internazionali, dei quali racconta con orgoglio le gesta acrobatiche dei nostri piloti, non "vedeva" i velivoli concorrenti?

Sono domande senza risposte.

Pricolo è tetragono nelle sue idee. Nel 1948 in una lettera del 17 marzo al quotidiano Tempo, facendosi sopraffare dalla foga polemica, arriva a sostenere che: *"Nell'estate 1941 gli aeroplani da caccia MC 202 erano i migliori esistenti su tutti i campi di battaglia nostri e nemici"*.

Il suo pensiero esprime i limiti culturali di una classe militare che aveva a modello lo sconfitto esercito francese, con una mentalità continentale, la guerra sulle Alpi, dalla quale non si allontanavano nemmeno i vertici della Regia aeronautica. se negli anni 1933-1939: *"sette grandissimi aeroporti completi di tutti i ricoveri e fabbricati furono costruiti nell'Italia"*

centro

settentrionale".

Il generale difende a spada tratta la sua Arma, n'enfatizza il peso e il timore che incuteva al nemico. Dopo il disastro di Taranto sostiene che: *"Le loro navi avrebbero potuto colpire e danneggiare gravemente, senza rischio di contrasto navale, quasi tutte le nostre principali città costiere, come Catania, Palermo, Cagliari, Salerno, Livorno ecc. Se, ad onta di ciò, la flotta nemica si limitò ad eseguire pochi e fugaci bombardamenti come quelli di Tripoli, di Valona (notturno), di Genova, rinunciando ad azioni offensive di maggior mole, che sarebbero state molto redditizie, non si deve pensare che sia stato fatto per eccesso di prudenza o per scarso spirito di iniziativa. Queste non sono mai state le caratteristiche della marina inglese. Bisogna allora dedurre che qualche altro importante elemento preoccupasse seriamente gli inglesi. Questo era la minaccia dell'offesa aerea"*.

Si potrebbe osservare che la preoccupazione della "minaccia dell'offesa aerea" non si era manifestata nei due bombardamenti di Genova e di Taranto. L'ammiraglio Cunningham comandante della flotta inglese nel Mediterraneo sosteneva che i bombardamenti in quota erano più: "allarmanti che pericolosi".

L'accanimento con il quale elenca errori, doppiezze e manchevolezze dei vertici della Marina, si sussegue per tutto il volume. Alle lunghe, continue battaglie con i vertici della marina, Pricolo aggiungerà una feroce battaglia a colpi di dichiarazioni, articoli, denunce, memoriali e contro memoriali nei confronti di Valle, iniziati subito dopo aver assunto la nuova carica. Nella sua battaglia avrà un alleato in Nobile e insieme lo denunceranno all'Alto commissariato per le sanzioni contro il fascismo, che lo assolverà il 22 luglio 1947.

Su Mussolini, principale responsabile della catastrofe, non si accoda alla moda generale. Scrive in anni difficili, nel pieno della contestazione, sostiene che: *"si era sempre dimostrato un superiore umano, comprensivo, propenso alla discussione, ad accettare le spiegazioni che gli fornivo. Assai difficilmente assumeva toni autoritari o intransigenti, o dava ordini perentori. Quelle poche volte che impartiva disposizioni precise, amava sentire preventivamente il mio parere. Secondo le mie impressioni e a dispetto di alcuni atteggiamenti impostigli dall'alta carica egli restava fondamentalmente un sentimentale. [...] Purtroppo egli subiva quasi passivamente le idee e le proposte dei suoi figli, e specificamente quelle del genero Ciano"*.

Il Nostro racconta di avergli detto che esercito e aeronautica non erano pronti per la guerra, la risposta fu tassativa: *"lo non ho mai rifiutato nulla alle forze armate!"* Aggiunge che: *"aveva un'idea molto approssimativa del valore del denaro"*. Sostiene: *"Mussolini non aveva una particolare propensione per i problemi strettamente tecnici. Pur comprendendoli perfettamente non li assimilava e non li seguiva nelle loro successive evoluzioni; e talvolta li dimenticava del tutto"*.

Un episodio getta luce sulle capacità tecnologiche del duce. Aveva visto sul campo di Forlì nel 1941 quello che riteneva: *"il nostro migliore apparecchio da caccia"* per il quale proponeva il nome di Capreca, ossia le parti iniziali di Caproni, Predappio e caccia. Pricolo con grandissimo imbarazzo gli dovette comunicare che si trattava di un nuovo piccolo apparecchio da turismo. Hitler, caporale portaordini dell'esercito imperiale germanico, aveva, a detta di Guderian, afferrato con estrema rapidità i concetti esposti sulla nuova tattica imperniata sui corazzati e li impose ai riluttanti generali dello stato maggiore, lo stesso avvenne per l'audacissimo piano d'operazioni di Manstein, il "colpo di falce" che portò la Francia alla sconfitta del maggio-giugno 1940. Stalin diresse con mano ferma le operazioni militari. Dei generali sovietici si sostenne che avevano più paura di lui che della Wehrmacht.

Il libro non è esente da piccole inesattezze. Badoglio era capo di stato maggiore generale dal 1925 e non da *"oltre dieci anni"*, Billotte era a capo del primo Gruppo d'armate schierato sul confine belga-lussemburghese, mentre gli scarni reparti che fronteggiavano l'esercito italiano sulle Alpi, erano comandati dal generale Olry.

Nel lavoro, che manca di una bibliografia, colpisce la pochezza delle opere citate, in massima parte riviste e quotidiani: Nuove ali, Selezione, La rivista marittima, L'ala d'Italia, Epoca, Le vie dell'aria, Oggi, XX secolo, Il tempo e L'Europeo, cui si aggiungono pochi volumi: Faldella L'Italia nella seconda guerra mondiale, Santoro L'aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale, Bignozzi e Catalanotto Aerei d'Italia, Potter e Nimitz La grande guerra sui mari, Milanese Albatros del 1920, Sumner Welles Ore decisive, Cimicchi I siluri arrivano dal cielo, Papagos La Grecia in guerra, Belot La guerre aëronavale en Méditerranée e Spigo Premesse tecniche della disfatta. Va anche detto che il libro non ebbe una grande eco tra gli storici del secondo conflitto mondiale, mentre l'opera del generale Santoro resta un punto di riferimento. I limiti dell'autore si avvertono nella valutazione della Gran Bretagna: *"La più potente nazione del mondo in tutti i campi e non soltanto in quello navale, come generalmente si crede"*, ignorando che il paese fu salvato dal più "potente" fossato anticarro della storia, la Manica. L'autore si abbandona spesso ad illazioni. Definisce l'entrata in guerra degli Stati Uniti: *"sbaglio [più] colossale e [più] irreparabile"*, in quanto mise Stalin al posto di Hitler, omettendo di precisare che senza l'attacco giapponese difficilmente Roosevelt sarebbe riuscito a trascinare il paese in guerra e che il teatro europeo si aprì con la dichiarazione di guerra dei due dittatori. Per l'Italia esamina e rigetta l'ipotesi di una guerra alla Germania che ci avrebbe facilmente messi alle corde, ma la conseguente logica opzione, una neutralità tipo Spagna, non è presa in esame. Di certo, in questo caso, Mussolini sarebbe morto nel suo letto. Quando osserva che: *"Nella mia doppia veste di sottosegretario con funzioni di ministro e capo di stato maggiore, io ero in grado di prendere qualsiasi decisione (ovviamente nel settore di mia competenza) senza chiedere il benessere a nessuno. Non avevo da preoccuparmi né delle reazioni del partito, né di quelle del parlamento; né dell'opinione pubblica (stampa) e tanto meno degli elettori, non essendone per mia ventura attorniato. Una procedura simili, oggi, sarebbe impensabile"*, non percepisce che, anche per il controllo del parlamento, della stampa e dell'opinione pubblica, le democrazie occidentali sconfissero i paesi totalitari. Era un uomo che continuò a restare chiuso nei suoi orizzonti di vita, a cui gli ammaestramenti della storia e le esperienze del passato non insegnarono nulla ma gli va riconosciuto il coraggio di avere dichiarato nel dopoguerra di essere stato convinto della vittoria e questo in un panorama di militari convinti a posteriori del contrario e che, in qualche caso, rivendicarono passati meriti antifascisti.

Note

- 1) Santoro Giuseppe. *L'aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale*. Roma 1957.
- 2) D'Avanzo Giuseppe. *Ali e poltrone*. Roma 1981.
- 3) Rocca Gianni. *I disperati*. Milano 1991.
- 4) Barbieri Corrado. *I caccia della seconda guerra mondiale*. Parma 1970.
- 5) Ceva Lucio. *Grande industria e guerra in Italia*. IN AA.VV. *L'Italia in guerra. Il primo anno 1940*. Roma 1994.
- 6) De Lorenzo Giovanni. *L'aeronautica in guerra. Primo anno*. IN AA.VV. *L'Italia in guerra. Il primo anno 1940*. Roma 1994.
- 7) Catalanotto Baldassare, Falessi Cesare. *Il trasporto aereo nella seconda guerra mondiale*. IN AA.VV. *L'Italia in guerra. Il secondo anno 1941*. Roma
- 8) Rochat Giorgio. *Italo Balbo aviatore e ministro dell'aeronautica 1926-1933*. Ferrara. 1979.
- 9) Bocca Giorgio. *Storia d'Italia nella guerra fascista*. Bari 1969.
- 10) *Diario storico del comando supremo. Volume I (11.6.1940- 31.8.1940)*. Roma 1986.
- 11) Bandini Franco. *Tecnica della sconfitta*. Milano 1969.
- 12) Mattesini Francesco. *Il bombardamento di Genova del 9 febbraio 1941*. Bollettino d'archivio dell'Ufficio storico marina militare. Roma 1990.
- 13) Johnson John. *Il duello aereo*. Milano 1967.

BIBLIOGRAFIA

- Angelucci Enzo (a cura di). *Atlante enciclopedico degli aerei militari*. Milano 1990.
- Badoglio Pietro. *L'Italia nella seconda guerra mondiale*. Milano 1964.
- Bandini Franco. *Tecnica della sconfitta*. Milano 1969.
- Barbieri Corrado. *I caccia della seconda guerra mondiale*. Parma 1970.
- Barbieri Corrado. *I bombardieri della seconda guerra mondiale*. Milano 1970
- Bocca Giorgio. *Storia d'Italia nella guerra fascista*. Bari 1969.
- Bonacina Giorgio. *Obiettivo Italia. I bombardamenti aerei delle città italiane dal 1940 al 1945*. Milano 1970.
- Catalanotto Baldassare, Falessi Cesare. *Il trasporto aereo nella seconda guerra mondiale*.

- IN AA.VV. *L'Italia in guerra. Il secondo anno 1941.* Roma 1996.
- Ceva Lucio. *Le forze armate.* Torino 1981.
- Ceva Lucio. *Lo sviluppo degli aerei militari in Italia (1938-1940).* Il risorgimento 1983.
- Ceva Lucio. *L'evoluzione dei materiali bellici in Italia.* IN *L'Italia e la politica di potenza in Europa (1938-40)* a cura di Ennio di Nolfo - Romain H. Rainero - Brunello Vigezzi. Milano 1989.
- Ceva Lucio. *Grande industria e guerra in Italia.* IN AA.VV. *L'Italia in guerra. Il primo anno 1940.* Roma 1994.
- Churchill Winston. *La seconda guerra mondiale.* Milano 1958.
- Ciano Galeazzo. *Diario 1937-1943.* Milano 1980.
- Clausewitz Karl. *Della guerra.* Milano 1970.
- D'Avanzo Giuseppe. *Ali e poltrone.* Roma 1981.
- Davies Joseph. *Missione a Mosca.* Roma 1994.
- Deighton Len. *La battaglia d'Inghilterra.* Milano 1977.
- De Lorenzo Giovanni. *L'aeronautica in guerra. Primo anno.* IN AA.VV. *L'Italia in guerra. Il primo anno 1940.* Roma 1994.
- Della Volpe Nicola. *Difesa del territorio e protezione antiaerea (1915-1943).* Roma 1996.
- Diario storico del comando supremo. Volume I (11.6.1940-31.8.1940).* Roma 1986.
- Galland Adolf. *Il primo e l'ultimo.* Milano 1959.
- Grassia Edoardo. *Aviazione legionaria. Il comando strategico-politico e tecnico-militare delle forze aeree italiane impiegate nel conflitto civile spagnolo.* Diacronie 2011.
- Johnson 'Johnnie'. *Il padrone del cielo.* Milano 1959.
- Johnson John E. *Il duello aereo.* Milano 1967.
- Kreipe Werner. *La battaglia d'Inghilterra* IN AA.VV. *Decisioni fatali.* Milano 1958.
- Mattesini Francesco. *Il bombardamento di Genova del 9 febbraio 1941.* Bollettino d'archivio dell'Ufficio storico marina militare. Roma 1990.
- Mattesini Francesco. Cermelli Mario. *Le direttive tecnico-operative di Superaereo.* Stato maggiore aeronautica Ufficio storico. Roma 2012.
- Nataloni Angelo. Antonellini Mauro. *Sulle ali della Grande Guerra. La storia, gli aerei, gli assi.* Quaderni della S.C.S.M. Società di cultura e storia militare..
- Patricelli Marco. *L'Italia sotto le bombe.* Bari 2007.
- Pricolo Francesco. *L'armata aerea e le grandi manovre.* Le vie dell'aria 1934.
- Rocca Gianni. *I disperati.* Milano 1991.
- Rochat Giorgio. *Italo Balbo aviatore e ministro dell'aeronautica 1926-1933.* Ferrara 1979.
- Santoro Giuseppe. *L'aeronautica italiana nella seconda guerra mondiale.* Milano 1950.
- Sillani Tomaso. *Le forze armate dell'Italia fascista.* Roma 1939.
- Silvestri Mario. *La decadenza dell'Europa occidentale.* Milano 2002.
- Trizzino Antonino. *Navi e poltrone.* Milano 1966.
- Ufficio storico Stato maggiore dell'esercito. *Verbali delle riunioni tenute dal capo di stato maggiore generale.* Rom 1974.

