

## Macchi c.205 contro Spitfire

*(le azioni del 14 Agosto e dell'8 Settembre 1943 da parte del 4° Stormo Caccia, nelle parole di uno dei suoi piloti, Tenente Paolo Voltan. Tratto dal libro Paolo Voltan – un pilota del Cavallino rampante, editrice La Galaverna-Flaviana, Battaglia Terme, Padova, 1990)*

### 14 agosto 1943.

...Dopo l'abbandono della Sicilia, col salvataggio di pochi aeroplani trasportati a Campino, lo Stormo costituì un campo base a Pescara; una specie di deposito cui dovevano convergere le nostre forze in previsione di una purtroppo certa - nuova ritirata. Era ogni giorno più evidente che le sorti della guerra erano segnate.

Noi che ne avevamo vissute le alterne vicende non avevamo più dubbi in proposito. Anche se la stampa e la radio continuavano a parlare di armi segrete tedesche, sperare di riuscire a capovolgere la situazione era una pia illusione. Tuttavia il nostro dovere era quello di continuare a combattere, e quello continuavamo a fare; disciplinatamente e coraggiosamente; perché era ancora la Patria che stavamo servendo ed il senso del dovere era per noi un sentimento assolutamente insuperabile.

La breve licenza che seguì la perdita della Sicilia, lasciò adito ad una serie di trasferimenti da un aeroporto all'altro: Campino, Foligno, Pescara, Bologna, Cerveteri, Centocelle, Capua, Furbara ed infine ancora Pescara.

Qui dovevamo attendere che venisse allestita una nuova pista di atterraggio in Calabria, e finalmente - appena pronta - passammo a Castrovillari. Il campo, preparato in pochi giorni con mezzi di fortuna, aveva una sua singolarità che lo rendeva pressoché invisibile dall'alto; o meglio di difficilissima individuazione, che altrimenti, nemmeno noi l'avremmo più localizzato. Esso si estendeva su due appezzamenti di terreno, limitrofi, uno dei quali totalmente verde, perché coperto di un manto d'erba, l'altro invece, senza vegetazione, appariva di colore rossastro; cioè del colore della terra con un abbondante contenuto di ossido di ferro. Quindi dall'alto, questi due diversi terreni, di colore differente, che ospitavano ciascuno una meta della pista di atterraggio, venivano scartati dagli apparecchi da ricognizione inglesi, che ogni giorno sorvolavano a lungo la zona, cercando di individuare il campo da cui partivamo.

Va aggiunto un altro importantissimo fatto; questi terreni confinavano con un oliveto, composto di piante secolari, molto fitte, che avevamo mascherate con reti mimetiche. Una volta atterrati gli aeroplani erano fatti rullare fino agli olivi, in mezzo ai quali venivano sistemati, rendendosi completamente invisibili ad ogni tentativo di individuazione aerea. Anche le molte foto che furono scattate su questo campo, mai riuscirono a rivelare la presenza di aeroplani, per cui il periodo in cui restammo di base a Castrovillari, nessun mitragliamento o bombardamento turbò la nostra linea di volo...

...Da questa località, poco a nord di Cosenza, la nostra attività fu diretta soprattutto a proteggere i reparti italiani che abbandonavano la Sicilia, e che l'aviazione alleata attaccava con rabbia e proterva insistenza sullo stretto di Messina.

I voli erano frequenti, ogni santo giorno, ed i combattimenti accaniti e ripetuti. Qualche volta le nostre azioni erano dirette a scortare nostri bombardieri che

dovevano colpire i centri ferroviari più importanti, per cercare di rallentare, quanto meno, l'intera occupazione dell'isola da parte alleata, e favorire nei limiti del possibile l'esodo delle nostre truppe. Ma quasi sempre, per le limitate possibilità numeriche delle nostre forze da bombardamento, i voli erano finalizzati solo ad impedire che i nostri traghetti venissero attaccati dall'aviazione alleata; c'era la quasi certezza ogni volta di trovare da menare le mani. E ahimè, ogni volta si ripresentava il confronto, fra forze esageratamente sproporzionate quantitativamente.

Il nostro Stormo, quando riusciva a mettere insieme una formazione robusta, arrivava ad un massimo di 8 velivoli; che magari nel pomeriggio erano sostituiti da altri 8, nel frattempo resi efficienti dal punto di vista bellico; ma la norma erano formazioni di quattro o anche soltanto di due. L'ordine era di attaccare solo in caso di sicuro successo, perché perdere velivoli era in quel momento, per noi, più grave della perdita di un pilota. E purtroppo in quel breve ciclo, che durò all'incirca poco meno di un mese, piloti ne perdemmo parecchi ed insieme a loro, altrettanti apparecchi.

Le nostre azioni dovevano soprattutto riuscire a dirottare l'offesa alleata rivolta ai natanti, che trasportavano militari dalla Sicilia in continente. Quindi una affondata di sorpresa, sparando all'impazzata, ed una successiva fuga, portandoci appresso la formazione alleata che avrebbe dovuto mitragliare le imbarcazioni sullo stretto. Questo chiaramente in linea teorica, perché ogni volta il combattimento, in qualche modo iniziato, aveva uno sviluppo ed una conclusione sempre diversi...

...Quel giorno, il 14 agosto, la formazione partiva con un effettivo di ben otto velivoli; quattro erano della 73° e gli altri quattro di altra squadriglia. I velivoli tutti Macchi 205, armati con due cannoncini da 20 mm. (finalmente) oltre alle solite due mitragliatrici da 12,7 mm. Io era gregario del Ten. Querci, col quale formavo la terza coppia, stretto in ala destra, secondo la regola generale adottata nei voli bellici. Il decollo da Castrovillari ebbe luogo verso le ore 14; partivamo dopo esserci accertati per bene che non ci fossero ricognitori nemici sulle nostre teste. I nostri aeroplani in fase di decollo sollevavano ogni volta un grosso polverone, durante la corsa sulla parte di terreno in terra rossa; sull'altra parte, coperta d'erba, il polverone non c'era; ma bastava lo stesso perché dall'alto ci potessero scorgere, venendo così a smascherare l'ubicazione della nostra base. Questo accorgimento, attendamento osservato, ci evitò la distruzione di velivoli al suolo; cosa estremamente facile per i nostri avversari, considerati i mezzi di cui disponevano.

Il decollo avvenne, come di consueto, ordinatamente e, dopo il giro sul campo per la ricomposizione della formazione, iniziammo il volo verso la Sicilia. La missione aveva per meta la scorta ad una formazione di RE.2002 (adattati a velivoli d'assalto con una bomba da 500 kg. appesa sotto il ventre) che dovevano bombardare in picchiata il centro stradale e ferroviario di Randazzo. La località, molto importante, perché posta sulla ferrovia circum-etea e perché in quella posizione erano ammassate imponenti scorte di munizione alleate.

L'appuntamento coi RE.2002 doveva avvenire più o meno al traverso di Catanzaro, perché essi, decollati dalla piana di Sibari (ove esistevano diverse piste costruite dai tedeschi ed in buona parte sede di loro reparti), in considerazione della inferiore velocità (circa 500 km/ora) erano partiti una decina di minuti prima.

Il loro velivolo, il RE.2002, era una versione adattata del prototipo iniziale, il RE.2000. Quest'ultimo, nato quasi contemporaneamente al Macchi 200, e con questo in competizione, montava un motore stellare Piaggio a 14 cilindri, raffreddato ad aria della potenza di 986 Hp. Era stato accolto con favore dai reparti di volo, ma

la sua produzione era talmente scarsa che la sua presenza sul fronte bellico, ebbe un peso molto modesto. Il RE.2002, pur mantenendo quasi inalterata la cellula (che poi rimase più o meno uguale anche per il RE.2001 e per il RE.200~5, entrambi con motore in linea e in competizione coi Macchi 202 e Macchi 205), montava un nuovo motore, sempre della Piaggio e sempre stellare, a 14 cilindri, raffreddato ad aria, ma di 1.175 Hp. Questa maggiorata potenza permetteva al RE.2002, velivolo monoposto (come gli altri della serie) di trasportare un carico di bombe fino a 650 kg.; inoltre era armato da quattro mitragliatrici da 7,7 mm. che gli consentivano una discreta potenza, sia offensiva che difensiva. Era stato, per questo, destinato agli attacchi al suolo ed al bombardamento in picchiata. Occorre riconoscere che fra i vari tentativi dell'industria bellica italiana di creare un velivolo da assalto, degno di questo nome, il più indovinato fu il RE.2002, pur senza nascondere i difetti che lo contraddistinguevano e che furono causa di tanti inconvenienti e lutti.

I nostri Otto aeroplani, riunitisi rapidamente in formazione, leggermente scalata in ala destra, a coppie di due, fecero quota in breve tempo; a 3.000 metri, risalendo la valle del Crati, e lasciando sulla destra il massiccio della Sila, potevamo vedere i due mari che bagnavano la punta dello stivale, il Tirreno e lo Jonio. La giornata era limpida, il cielo terso ed azzurro; dovevamo raggiungere i 6.000 metri mentre la formazione dei RE.2002 avrebbe volato a quota 5.000. La differenza di 1.000 metri doveva permetterci di attaccare, in picchiata, la eventuale formazione nemica che avesse cercato di intercettare i RE.2002 per impedir loro di sganciare il carico di bombe, agganciate sotto la pancia.

Noi, secondo i normali ordini di scuderia, dovevamo restare sempre uniti, a due a due; era il sistema più collaudato per poter offendere e nello stesso tempo difenderci; la teoria insegnava che il gregario aveva il compito di proteggere la coda del capo-sezione da ogni possibile aggressione, proveniente da qualsiasi direzione. Questa tattica metteva il capo-coppia nelle condizioni di concentrarsi maggiormente per inseguire e colpire gli avversari, senza doversi troppo preoccupare di chi gli capitava da dietro, sapendo di avere alle spalle un altro velivolo che faceva la guardia. Querci, prima di partire, mi aveva ripetuta la solita raccomandazione: "Voi-tan, siamo intesi; tu stammi sempre vicino e cerca di seguirmi senza mai abbandonarmi." Sapevamo però che, nove volte su dieci, la dinamica del combattimento imponeva tattiche diverse; ogni volta adattate alle possibilità di concludere vittoriosamente un attacco e di impallinare efficacemente la preda che si inquadrava nel nostro collimatore.

All'altezza di Vibo Valentia intercettammo i RE.2002; anch'essi in numero di 8, che volavano un migliaio di metri più basso. Avvisammo per radio l'avvenuto avvistamento ed avemmo conferma che a nostra volta eravamo stati avvistati dai nostri scortati. La loro velocità non era così bassa da costringerci a zig-zagare sopra le loro teste; bastava fare delle larghe accostate a destra e sinistra, per mantenere un valido contatto visivo; sempre tuttavia conservando la differenza di quota. I motori dei nostri 205, ronzavano lisci come orologi, mentre, appena superato Capo Vaticano, si presentò in lontananza il fumaiolo dell'Etna e la punta avanzata della Sicilia, dove ha inizio lo stretto di Messina. Il paese di Randazzo, era ancora lontano, ma ormai la temperatura si faceva calda; stavamo entrando in pieno clima di guerra. Avevamo, secondo un precedente accordo, al battere delle ali dei nostro capo-formazione, tolte le sicure da tutte le armi, per cui bastava premere il pulsante che avevamo collegato alla cloche, per far partire raffiche di colpi.

I RE.2002 continuavano tranquilli per la loro rotta, ma si erano parecchio riavvicinati

fra loro, per creare un nucleo più compatto di difesa. Una volta vicini all'obbiettivo avrebbero iniziata la lunga picchiata, durante la quale si sarebbero sfilati adeguatamente in modo da passare sul bersaglio, uno alla volta. Potevano così meglio puntare il luogo da colpire, e fare tesoro, quelli che venivano dopo, dell'esito ottenuto da quelli che avevano sganciato per primi. Il posto da colpire era la stazione ferroviaria di Randazzo ed il vicino nodo stradale di collegamento.

In caso di attacco fortunato, senza intervento nemico, noi avremmo dovuto restare a guardare in quota, attendendo che, dopo la picchiata, loro, richiamando, si ricomponessero in formazione, sui 4.000 metri. Ma situazioni così lisce non si verificavano quasi mai, perché, o prima, o dopo il bombardamento, venivano intercettati da squadre nemiche in pattugliamento sulla zona, e immediatamente attaccati.

Ne quel giorno la regola, ormai puntuale, fece eccezione. Eravamo giunti quasi sulla verticale di Milazzo quando una raffica breve, sparata dal nostro capo-formazione, ci avvertì che una squadra nemica era stata avvistata. Alzai gli occhi e poco più in alto, davanti a noi, appena sulla sinistra, avanzava picchiando nella nostra direzione, non meno di una quarantina di Spitfire.

Quando furono a circa 300 metri aprirono il fuoco tutti insieme ed una valanga di traccianti rosse ci investì, mentre ogni coppia si buttava a destra o sinistra per sottrarsi a quella gragnola di proiettili. Querci girò violentemente a destra ed io lo seguii attaccato ed attento, mentre un leggero sudore freddo mi imperlava la fronte. La mano teneva stretta la cloche, e sul pulsante di comando, per aprire il fuoco, era fermo il mio dito, pronto a schiacciare, appena necessario.

Stringendo la virata al massimo Querci cercava di mettersi in coda a qualche avversario, perché ormai passata la prima affondata, si trattava solo di abilità, e la maneggevolezza dei nostri Macchi ci metteva in condizione di poter tenere impegnata l'intera formazione, fino al momento in cui i RE.2002 avessero finito il loro attacco al suolo. Gli Spit a loro volta si erano sparpagliati nel cielo e pur mantenendosi in sezioni di due velivoli, sempre uniti, volteggiavano e sbucavano da tutte le parti.

Continuavo a volare vicinissimo a Querci, ma girandomi da ogni parte per avvertire l'avvicinarsi di qualche pericolo. Improvvisamente, davanti a noi, vedemmo due Spit che giravano stretto a sinistra; Querci fece partire una raffica le cui traccianti però, considerata la forza centrifuga, quando sembrava che stessero per raggiungere i velivoli nemici, finirono per sfiorarli a tergo, per perdersi poi nel cielo. Ero pronto a mia volta ad intervenire, ma appena in tempo, scorsi, provenienti dalla destra, altri due Spitfire che stavano puntando decisi su Querci. Con un brusco scarto verso destra, mi buttai loro incontro, riuscendo a scansarli per un pelo, ma impedendo che potessero sparare su Querci.

Mi trovavo improvvisamente solo, mentre guardando intorno vedevo un minestrone di aerei italiani ed inglesi che si inseguivano e si sparavano in mezzo ad una infernale "bagarre". In quel mentre mi passarono davanti due Spit, in strettissima coppia, che non dovevano avermi visto, poiché giravano a sinistra, intenti ad inseguire un isolato velivolo italiano. Fu un attimo e mi accodai, chiedendo al mio Macchi il massimo, per virare stretto, senza finire in autorotazione. Ancora un piccolo sforzo e sarei riuscito a collimare il gregario, quello che più mi interessava. Sentivo il velivolo fremere e vibrare nel modo caratteristico che precede la vite orizzontale. Allora, con una piccola spinta in avanti della cloche, riuscivo a fermarlo; mentre mi accorgevo di guadagnare gradatamente terreno nel confronto dei miei avversari, che

ancora non dovevano avermi visto. Colpire per primo il gregario, dava la probabilità che il capo-coppia non se ne accorgesse subito, e potesse quindi costituire un secondo opportuno bersaglio, per una nuova raffica. I progressi, che il mio apparecchio stava compiendo nella stretta spirale, mi avevano completamente assorto, per cui avevo per qualche istante dimenticato di guardarmi le spalle; di dove, da un momento all'altro, potevo trovarmi addosso qualche altra coppia di Spit. Ormai i due velivoli inglesi erano entrati chiaramente nel mio collimatore; sapevo che per poterli colpire, dovevo sparare molto più avanti; la nostra continua virata a sinistra, avrebbe impedito ai miei proiettili di entrare nel bersaglio. Quando lasciai partire la prima raffica ebbi netta conferma di quanto avevo previsto. I colpi, che le traccianti mi disegnavano per aria, in prossimità degli Spit, deviavano improvvisamente in basso, lasciando indenni i due apparecchi che, continuavano ostinati nel loro inseguimento di un Macchi. Ma la seconda raffica, che sparai con rabbia e teso allo spasimo, centrò in pieno lo Spit del gregario. L'aeroplano ebbe come uno scarto; dapprima, una fumata nera uscì dal motore; poi, una fiamma improvvisa avvolse il velivolo, che cominciò a precipitare come una torcia. L'avevo beccato.

Ma c'era quell'altro che ancora non doveva essersi accorto di aver perduto il gregario, perché tuttora ostinato a seguire il Macchi. Quest'ultimo, continuava nella tattica della stretta virata a sinistra in cabrata, sapendo che era il modo migliore per riuscire a togliersi dalla coda, quel mastino inferocito. In giro vedevo velivoli sfrecciare in tutte le direzioni: ma nessuno degli inglesi, si era buttato all'inseguimento dei RE.2002 che, nei frattempo, dovevano aver compiuto regolarmente la loro missione. Nel mio collimatore avevo ancora l'altro Spit, e non ero deciso a mollarlo per nessuna ragione.

Il successo, riportato sul suo gregario, mi aveva fatto allentare un po' la virata, che dovevo ricominciare a stringere al massimo, se volevo impallinare anche lui. La forza centrifuga mi comprimeva sui seggiolino dei velivolo e, muovere il capo nelle diverse direzioni, per guardarmi in giro, mi costava uno sforzo enorme. Ancora un poco ed avrei potuto far partire un'altra raffica che doveva, senza alcun dubbio, andare a segno. La sagoma dello Spit stava lentamente entrando nella proiezione del mio collimatore; era ormai dentro al cerchio esterno, ben centrata come direzione; ancora un po', per farla passare attraverso la croce centrale; poi dovevo sopravanzarla di un tanto, per vincere la centrifugazione dovuta alla stretta virata. Quando schiacciai il pulsante, una raffica partì dalle quattro armi di bordo, mentre il Macchi assorbiva con un violento rinculo, la massa di fuoco che aveva espulsa. Le traccianti colpirono esattamente il bersaglio che, data la posizione inclinata, mi presentava l'intera sagoma. Vedevo i colpi entrare nell'ala, nell'abitacolo, colpire il motore, ma la macchina continuava a volare come se nulla fosse accaduto. Ero pronto a sparare di nuovo, quando mi accorsi che alcune tracce rosse stavano passando ai lati del mio velivolo. Mi volsi di scatto e la prima cosa che mi colpì furono le ogive delle eliche di due Spit, che, disegnate a spirale, creavano uno strano spettacolo; insieme ad esse scorsi le bocche delle mitraglie che mi stavano sparando addosso.

In quel momento non credo di aver agito secondo logica, né alcun ragionamento fu la matrice del mio comportamento. Il solo istinto, quello di conservazione mi aiutò. Con un improvviso scarto buttai il velivolo verso destra, mentre quasi involontariamente chiusi la manetta del gas. I due Spit nell'avvio della loro corsa, mi passarono appena sopra ed io mi trovai dietro di loro, purtroppo ormai distanziato.

Allora riassessando l'apparecchio e dando tutto gas, tentai di riagguantarli, ma erano ormai lontani e ci sarebbe voluto del tempo. Un attimo di tregua era necessario dopo quelle emozioni; mi guardai in giro, e mi accorsi di essere rimasto solo. Gli ultimi Spit stavano allontanandosi verso l'Etna; nessun Macchi in vista. L'altimetro segnava ancora 6.000 metri. Un leggero tremore mi teneva all'erta, ancora incerto se continuare l'inseguimento degli Spit, o finalmente rientrare a Castrovillari.

Un'occhiata all'orologio ed una al "televel" mi segnarono che ero per aria da quasi 70 minuti e che era ora di rientrare subito alla base.

Con un mezzo rovesciamento mi buttai in picchiata, calando sul mare antistante Milazzo per il rientro in terra ferma. Era questa la tattica da adottare dopo un combattimento, specialmente quando si restava soli, perché un apparecchio isolato era la preda più facile per chi in quel momento avesse sorvolato la zona. Il duello aereo non poteva essere durato molto; anche ripensandoci bene, mi ero attardato più del necessario, all'inseguimento degli ultimi due Spit.

L'essere rimasto solo stava ad indicare che i miei compagni erano già nella rotta di ritorno, perciò dovevo affrettarmi anch'io. Il velivolo stava affondando nella repentina picchiata e dai 6000 metri stavo piombando a rasentare il livello dell'acqua. Avrei lasciata Milazzo alle spalle e, puntando sullo stretto, mi sarei indirizzato su Palmi; poi Rosarno, Vibo Valentia ed infine, lasciata la Sua sulla destra, avrei infilata la valle del Crati che mi avrebbe depositato bello, bello sul campo di Castrovillari.

Stavo pensando a tutto questo quando avvertii sull'ala destra una vibrazione; guardai attentamente e scorsi un grosso foro, completamente slabbrato, che faceva vibrare il lamierino, in parte staccato, della carenatura dell'ala. La forte velocità della discesa (l'anemometro aveva superato gli 800 km/ora) contribuiva a produrre un sibilo acuto e continuo. Ridussi immediatamente il rateo di discesa e la velocità si portò sui 700 km/ora.

Il sibilo cessò ma intanto con lo sguardo stavo esaminando tutta l'estensione delle due semiali. Non c'era solo quel foro; molti altri decoravano con un disegno irregolare e forse non privo di un certo fascino, la superficie.

Mi resi conto di essere stato efficacemente impallinato e, considerata l'affondata che avevo appena conclusa, ancora non sapevo se qualche parte vitale fosse stata colpita. Il motore girava regolarmente ma la rottura di un tubo del circuito di raffreddamento, o di quello per la lubrificazione, poteva portare all'arresto del motore, anche dopo qualche minuto di volo. Ed io avevo scioccamente sciupata la quota dei 6000 metri, che poteva essere preziosa per tornare a casa, in una forse inutile picchiata. La temperatura all'interno dell'abitacolo era enormemente aumentata, ma cominciai a sudare freddo.

Avevo ancora un migliaio di metri di quota e forse una decina di minuti di volo prima di imboccare la vallata fra la Sila e le montagne costiere. Se il motore mi fosse piantato avevo ormai in vista l'aeroporto di Vibo Valentia (allora semplice campo di fortuna); oppure, sorvolando Catanzaro, avrei potuto tentare di raggiungere Crotona. L'interno del velivolo mi appariva in ordine, ne alcun segno di proiettile mi sembrava ci fosse. Gli strumenti continuavano a funzionare regolarmente e le temperature, così come le pressioni, dell'acqua e dell'olio, restavano entro i limiti dell'arco verde.

L'autonomia per raggiungere Castrovillari c'era senza dubbio; sempre che non si fosse prodotta, in qualche punto, una perdita di carburante. La rabbia per essere stato così abbondantemente colpito mi aveva pervaso e faticavo a star fermo sul sedile, al quale ero trattenuto dalle cinghie spallacci e ventrali. Se tutto andava bene fino a Castrovillari, si sarebbe presentato il problema dell'uscita del carrello. Il

circuito idraulico, che lo faceva azionare, non presentava, a guardare il manometro che ne indicava la pressione, alcuna anomalia. Ma la certezza del suo funzionamento c'era soltanto al momento di estrarlo.

Intanto pensavo al combattimento ancora concluso ed ai risultati raggiunti; non sapevo cosa avessero ottenuto i miei compagni e rivedevo la scena spaventosa del carosello da cui ero appena uscito. Loro erano non meno di una quarantina e noi soltanto otto. Forse non potevamo aver ottenuto grossi risultati, con quella tremenda sproporzione, ma certamente l'attacco ai RE.2002 eravamo riusciti a sventarlo e perciò la nostra missione, si poteva affermare, si era felicemente conclusa col raggiungimento del traguardo prefisso. Rivedevo la fiamma che ad un certo momento aveva avvolto lo Spit che avevo colpito ed i colpi che avevo messi addosso al suo caposezione, senza peraltro che questo avesse dato segno di aver subito danni.

Il volo continuava frattanto regolarmente; avevo lasciato alle spalle Pizzo Calabro ed ormai mi stavo avviando verso Cosenza. Quello era il momento più delicato, perché la quota era appena di 1500 metri, ed in caso di avaria non avevo soluzioni valide a disposizione. Tuttavia non c'era motivo per allarmarmi più di quanto già non fossi; dovevo arrivare al più presto a Castrovillari ed avvisare che avevo dubbi sulla fuoriuscita del carrello.

Attaccai la radio e cominciai a chiamare, rompendo il silenzio radio. Il motivo c'era e certamente valido, e il pericolo di essere localizzato, a questo punto, diventava marginale. Chiamare durante il volo non rappresentava più un pericolo, perché gli inglesi sapevano bene che nella zona c'erano velivoli italiani; l'importante era non chiamare sul campo, che fino allora era rimasto segreto, e tale doveva rimanere.

Appena ottenni risposta avvertii che probabilmente potevo avere noie al carrello e di tenersi pronti coi mezzi di soccorso, perché non avrei più chiamato fino all'atterraggio. Il "ricevuto, passo e chiudo" di risposta, valse un poco a tranquillizzarmi.

Ormai anche Cosenza mi stava passando di sotto; ancora una decina di minuti e sarei stato in vista di Castrovillari. Potevo già iniziare un dolcissimo "plané" e infatti misi l'assetto del velivolo a scendere con rateo di un metro al secondo. Ecco finalmente il campo; i due terreni di diverso colore mi apparvero nettamente e anche se nessun velivolo era in vista, molta gente stava muovendosi lungo la fascia di atterraggio; rinfrancato puntai deciso in una ultima picchiata e infilai il "tonneau" rituale che doveva indicare un velivolo abbattuto. Da terra mi facevano con le braccia segnali di gioia; ripresi un po' di quota ed appena ridotta la velocità azionai la leva per la fuoriuscita del carrello. Le lucette verdi sul cruscotto si accesero e, sulle ali, comparvero i segni indicanti che le ruote erano fuori. Tuttavia effettuai un altro passaggio molto basso sul campo, per avere conferma visiva da terra, sulla regolarità di funzionamento dell'apparato.

C'era il Maresciallo Zuliani della 96. a squadriglia che movendo le braccia verso il basso ed allargandole all'esterno, mi fece capire in modo molto eloquente che le ruote erano entrambe uscite. Un'ultima virata e finalmente il velivolo si appoggiò leggero al suolo, dove, dopo una breve corsa, si arrestò. Rullai fino ai vicini olivi, seguendo le indicazioni degli avieri che mi indicavano il punto dove dovevo insinuarmi per la mimetizzazione. Alzai la levetta che teneva avvinte le cinghie spallari, staccai il moschettone del paracadute dall'anello dove l'avevo fissato in partenza, e finalmente toccai terra, con le soles delle mie scarpe. Gli avieri della mia squadriglia erano festosi attorno a me, come ogni volta al rientro da un combattimento vittorioso. Chiesi degli altri; tutti già rientrati ed alla tenda Comando

per il rapporto sul volo.

Intanto i miei avieri stavano ispezionando le ali, la fusoliera, gli impennaggi; dappertutto c'erano buchi; ma il "top" era costituito da un proiettile (che ancora conservo) tutto contorto, che si era incastrato sulla corazza che difendeva il sedile del pilota, esattamente all'altezza della testa, appena un centimetro all'interno.

Il sergente Cecchinelli, capo-motorista della squadriglia, emise subito la sua sentenza: "questo non può più volare; bisogna rimandarlo in ditta per la totale revisione. 'come abbia fatto a reggersi fin qua, proprio non me lo spiego" aggiunse il serg. Pazzaglia, capo-montatore della 73. "Ma quante ne ha prese?" mi chiedevano gli avieri; ed io allora "Sì, tante; ma ne ho anche restituite a dovere

Al "briefing" al Comando, riferii lo svolgimento dei fatti, che già erano noti per il rapporto dei miei predecessori e soprattutto di Querci che confermò l'incendio dello Spit, ma che aggiunse: "E' stato Voltan a togliermi dalla coda quei due mastini".

## **8 Settembre 1943**

...Il combattimento contro i bombardieri veniva condotto con una tattica particolare (sempre caccia avversaria permettendo), ed era in fondo una specie di tiro al bersaglio, anche se col continuo pericolo di essere noi colpiti, piuttosto che noi a colpire.

Il combattimento sostenuto la mattina dell'otto settembre 1943, data dell'armistizio, contro una formazione di 65 Liberator B.24, può meglio illustrare la procedura.

Il 9° Gruppo del 4° Stormo, di cui faceva parte la mia squadriglia, la 73a, era di base a Gioia del Colle ormai dal 28 agosto; montava quasi esclusivamente Macchi 205, finalmente armati con due cannoncini da 20 mm. e con una velocità massima, in linea di volo, superiore a 650 km/ora.

Eravamo schierati in campo, da poco trasferiti da Castrovillari, per il servizio di allarme. Giravano già, voci insistenti su un prossimo armistizio, ma anche se questa tregua era già stata firmata fin dal 3 settembre, noi non ne sapemmo niente fino a] tardo pomeriggio del giorno Otto; intanto continuavamo a volare, a combattere e morire, solo perché gli alti comandi avevano ritenuto opportuno divulgare la notizia cinque giorni più tardi. Aeroplani efficienti ce n'erano otto, già pronti per partire su allarme; altri erano a terra di scorta, e sarebbero stati impiegati solo in caso di ulteriore necessità. I velivoli erano in dotazione alle tre squadriglie del 9° Gruppo; cioè oltre alla 73a anche alla 96a ed alla 97°. Gli otto aeroplani pronti, misti, così che i piloti in servizio appartenevano alle tre diverse squadriglie. Il capo formazione sarebbe stato il Cap. Manotti (poi morto in Jugoslavia durante un successivo attacco e decorato di Medaglia d'Oro al V.M.); un piemontese duro e testardo, con un carattere difficile, ma che in combattimento era un castigo di Dio. Esigente al massimo, non perdonava il più piccolo errore; ardimentoso fino alla temerarietà, non lasciava passare una sola occasione, senza ingaggiare combattimento; ma sempre, ogni volta, cercando di mettere i gregari nella condizione migliore. Però era uno che si buttava, anche quando la situazione di disparità numerica, avrebbe consigliato di evitare il duello. Però, quando era lui a portare la formazione, si partiva più sicuri; anche se era certo che, ove ci fosse stata la minima possibilità, avremmo attaccato senza esitazione, qualunque formazione avversaria, anche la più agguerrita.

Aveva un vecchio conto da regolare con gli Inglesi; nel 1941 in Africa Settentrionale,

durante un mitragliamento, effettuato all'improvviso contro velivoli a terra del 4°, era stato colpito, mentre scappava verso il più vicino ricovero, alle gambe ed alla natica sinistra. La ferita, che comportò l'amputazione di una grossa fetta di carne, lo tenne lontano per oltre un anno dalla guerra, sbalottandolo da un Ospedale ad un altro, fino a quando, ormai rimarginatosi lo squarcio, poté ricominciare a sedere normalmente ed, infine, appoggiare le natiche, o quello che gli era rimasto di una di esse, sui seggiolino di un aereo da caccia. Rammentava spesso quell'episodio, come il fatto che, oltre ad averlo tenuto bloccato per oltre un anno, gli aveva impedito di continuare a volare e combattere; di conseguenza l'aveva penalizzato rispetto agli altri colleghi di Stormo che, nel frattempo, avevano avuto modo di sopravanzarlo, quanto a numero di vittorie aeree.

L'allarme fu dato verso le 10,30. Era stata avvistata una formazione di Liberator B. 24 (circa 65 unità) appena a sud di Pescara, diretta verso Sud. La rotta seguita avrebbe evitato il sorvolo della terra ferma (pericolosa per la caccia italiana che aveva base in quelle zone) e sarebbe continuata sul mare, per rientrare in terra ferma in Libia e Tunisia, di dove era partita. La giornata era buona, ma il cielo coperto di nubi sparse che si dovevano attraversare per salire a quota 6.000 circa, dove gli americani erano stati avvistati. Partimmo velocissimi in formazione di otto, scaglionati a due a due, in ala destra. La distanza da una coppia all'altra poteva essere al massimo di una ventina di metri, per cui non era difficile, occorrendo, nicompattarsi agevolmente in formazione più chiusa.

Salimmo col rateo massimo consentito dai nostri potenti motori e fummo ben presto alla quota voluta: 6.000 metri. Da quel momento bisognava seguire le indicazioni che ci venivano da terra. Disponevamo di una carta aeronautica dei luoghi, che era stata suddivisa in tanti quadratini numerati; quando da terra ci comunicavano che la formazione nemica doveva trovarsi sui quadratino 28, a quota 5.000, bastava dirigersi verso quel punto e, 90 volte su 100, ci appariva di sotto il bersaglio inseguito.

Anche quel giorno le cose si svolsero esattamente come previsto. La possibilità di attaccare un gruppo di ben 65 bomber aveva solleticato tutti noi. Come sempre, il primo a scoprire gli americani, fu Rinaldi, il mio gregario, che mi avisò battendo le ali, e indicandomi la direzione dello squadrone avversario. Come di norma sparai una breve raffica e, avvicinandomi alla coppia di testa, indicai la grossa formazione, poco più bassa. L'attacco ai B.24 esigea una tattica particolare. Questi velivoli muniti di quattro grossi motori, con un equipaggio di una decina di persone ciascuno, erano armatissimi. Ben 10 mitragliatrici, a coppie di due, sparavano: dal musone anteriore, dalla postazione di coda, da una torretta posta sulla parte superiore dei velivolo, da aperture laterali sulle fiancate, ed infine da sotto la fusoliera.

In totale una massa di fuoco tremenda che copriva quasi tutte le direzioni di possibili attacchi. Per di più, la tattica seguita dagli americani era sempre stata quella di volare in formazioni molto serrate, in modo da poter aumentare la potenza offensiva totale. Infatti 65 B.24 potevano usufruire di ben 650 mitragliatrici e quindi avvicinarsi a loro era davvero molto pericoloso. Sapevamo che le loro armi avevano un tiro teso di circa 300 metri; dopodiché il proiettile deviava dalla traiettoria, dopo aver perso una parte notevole della sua velocità; per cui gli stessi mitraglieri dei Liberator non aprivano il fuoco fino a' quando l'avversario non si fosse avvicinato a quella distanza. La nostra tattica doveva perciò essere quella di volare nella stessa loro direzione, in fianco alla formazione, ad una distanza di circa 500 metri. Poiché la loro velocità di crociera si aggirava sui 450 km/ora, avevamo un margine di 200 km. per

sopravvanzarli di un buon tratto, e, con una improvvisa virata, attaccarli di fronte. Era questo il punto di maggiore vulnerabilità, perché la presenza dei motori e dei coni morti che essi proiettavano, avrebbe impedito ai mitraglieri, ad eccezione soltanto di quelli che sparavano dal musone dell'aereo, di usare le loro armi. Una volta sopravvanzata la formazione di circa 500 metri, noi, partendo da quota leggermente più alta al fine di aumentare la velocità picchiando, dovevamo aprire il fuoco contro di loro. La massa di proiettili che in quel momento ci investiva era terribile, ma contavamo sempre sulla sorpresa e sui pochi attimi in cui durava l'attacco; una volta più vicini, ad evitare una collisione, dovevamo rovesciarci repentinamente a sinistra o a destra, e qui venivamo inquadrati da tutto il resto delle armi, ma solo per qualche istante. Continuando nella velocissima picchiata, appena fuori tiro, cominciava la cabrata dal lato opposto; si risaliva allora in quota ed affiancati di nuovo alla formazione si aspettava di essere sufficientemente avanti, per ripetere l'attacco con una stretta virata. L'operazione poteva ripetersi più volte, fino a che l'autonomia dei nostri velivoli lo permetteva.

Ma quel giorno, appena avvistati i quadrimotori, mentre ci disponevamo in due settori di quattro velivoli per parte, per cominciare col primo attacco, una formazione di Otto Spitfire sbucò improvvisamente sulla nostra destra. Fortunatamente non erano più alti, per cui non poterono avventarsi contro sparando. I quattro Macchi che si trovavano alla destra dei bombardieri abbandonarono l'inseguimento dei B.24, e si diressero contro gli Spit. Gli altri quattro, fra cui ero io e il fido Rinaldi, continuarono nell'attacco agli americani. Potevo intanto vedere la "bagarre" che era subito scoppiata fra i caccia. La quota favoriva i Macchi che fino a 6000 metri erano pressoché imbattibili. Mariotti, seguito dai suoi compagni, si buttò in mezzo alla mischia con una decisione tremenda. Pur essendo in quattro contro otto gli italiani ben presto dominarono. La maneggevolezza dei loro velivoli e la indiscutibile abilità dei piloti riuscì a metterli in condizione di sparare, senza poter essere colpiti. Il duello durò forse una decina di minuti, mentre noi ci allontaniamo verso sud, addosso ai bombardieri. L'intercettazione della formazione era avvenuta poco più a sud di Termoli; continuava verso la Puglia, con i nostri attacchi condotti, dopo che ogni volta ci eravamo affiancati, sopravvanzati, ed infine con una stretta virata, scagliati sparando contro il muso dei primi B.24. Al terzo passaggio uno dei velivoli di testa s'inclinò improvvisamente d'ala mentre una lunga scia nera usciva dai motori di destra. Nell'affondata, dopo aver sparato, e mentre stavo risalendo dalla parte opposta, lo potei seguire bene. Volava ormai senza controllo, scendendo con una spirale stretta, che ben presto si trasformò in vite. Per lui era finita; il grosso bestione sprofondava goffo e fumante, mentre potei osservare alcuni paracadute che s'aprivano sopra di lui. Ma occorreva proseguire per un altro attacco, anche se avevamo già superata la verticale di Bari, diretti verso lo Jonio.

Nel successivo passaggio un altro B.24 cominciò a fumare vistosamente ed a perdere quota, ma senza precipitare. Altri cinque avevano sicuramente subito grossi danni. Eravamo in vista di S.Maria di Leuca e la nostra autonomia non ci avrebbe permesso di tentare un altro attacco. Perciò rientrammo a Gioia curiosi di conoscere l'esito dell'altra sezione. Erano già atterrati prima di noi. Uno Spit sicuramente abbattuto ed un altro probabilmente; poco, se si vuole, ma ottenuto da quattro Macchi contro Otto Spitfire che, ad un certo momento, vista la mala parata, si diedero a fuga precipitosa.

La scarna descrizione del combattimento può dare un'idea approssimativa del fatto. Tuttavia ogni volta, anche quando esso si svolgeva nella maniera più piana e

regolare, emergeva una sua fisionomia particolare, assolutamente originale; ogni volta si verificava qualche cosa di diverso, ogni volta la tattica seguita si differenziava dalla norma per qualche particolare inedito, ogni volta si finiva in maniera nuova ed inconsueta. E dopo l'atterraggio, quando ci si riuniva presso la tenda Comando, per fare a turno, uno per volta, la propria relazione sui combattimenti queste novità emergevano e diventavano oggetto di discussione generale; perché si doveva analizzare attentamente ogni particolare, dal quale ricavare un insegnamento, o una nuova strategia, che poteva essere adottata in futuro, e di cui dovevamo conoscere i risvolti più importanti. In quel combattimento le conclusioni furono di due tipi; quelle della caccia, che avevano giostrato con gli Spit, e quelle della caccia che avevano attaccato i B. 24. I primi commentavano l'ingenuità degli inglesi, che si erano lasciati aggirare dai Macchi, senza riuscire a scrollarseli di dosso, e quindi efficacemente impallinati, coi risultati prima ricordati. Alla fine la fuga precipitosa, agevolata dal fatto che i nostri non avevano più autonomia per un inseguimento.

Da parte nostra invece il racconto di una tattica, già tante volte collaudata, ed ancora una, applicata con buoni risultati. Anche per noi la limitata autonomia era stata la causa dei risultati piuttosto modesti, ma occorreva anche non dimenticare, che eravamo solo quattro contro 65 bestioni, e di questi ben sette avevano avuta una pesante lezione. Se avessimo potuto attaccare tutti e otto, senza il diversivo degli Spit, sicuramente l'esito sarebbe stato molto più pingue, anche se, nel momento in cui cominciammo a sparare contro il muso dei B. 24, la massa di fuoco, da cui eravamo investiti, era davvero terrificante.

Al pomeriggio fui chiamato al Comando dal Colonnello François per motivi di servizio, e, proprio in quel momento, giunse la telefonata da Roma che annunciava la firma dell'Armistizio. Fui perciò presente quando François, al telefono, chiese istruzioni su come comportarsi, e sulla risposta evasiva di Roma. Avrebbero date istruzioni più tardi; per ora la guerra contro gli alleati si doveva considerare finita.

Più tardi, anche la radio cominciò a trasmettere la notizia, insieme al proclama di Badoglio che invitava le unità militari dell'esercito, dell'aviazione e della Marina, a raggiungere le basi del sud più vicine.....