

51° STORMO CACCIA **(medaglia d'oro al valor militare, medaglia d'argento al valor militare "Ferruccio Serafini")**

Il materiale che segue è tratto dal Capitolo XIX del volume "STORMI D'ITALIA, di Giulio Lazzati, ed. Mursia. A proposito della storia del 51° Stormo Caccia, si vedano inoltre i seguenti volumi:

- *Giulio Lazzati - STORMI D'ITALIA, ed. Ugo Mursia, Milano 1977, ISBN 88-425-1946-4*
- *Nicola Malizia - QUELLI DEL GATTO NERO - i 60 anni del 51° Stormo, 1939-1999 - stampato in proprio*
- *Giovanni Massimiello: FURIO NICLOT DOGLIO, un pilota indimenticabile - Ed. Aerofan*
- *Giovanni Massimiello e Giorgio Apostolo - ITALIAN ACES OF WW 2 - Osprey Aircraft of Aces, Vol. No.34 - Osprey Aviation Publishing, UK, 2000, ISBN 1-84176-078-1*

La vicenda del 51° Stormo

Ciampino Sud: 10 ottobre 1939; come da disposizione ministeriale, veniva costituito un nuovo stormo caccia, il 51°, di cui facevano parte il XX e il XXI Gruppo; il primo era proveniente dal 52° Stormo, il secondo era stato formato da poco tempo; il 51° era su sei squadriglie: la 351[^], 352[^], 353[^] (XX Gruppo) e la 354[^], 355[^], 356[^] (XXI Gruppo); era armato con aerei tipo Fiat CR 32 e Fiat G 50. Lo stormo veniva posto al comando del **colonnello pilota Umberto Chiesa**, mentre i due gruppi erano rispettivamente al comando del **maggiore Bonzano** e del **maggiore Mezzetti**.

All'inizio dell'anno 1940 lo stormo era ormai quasi completamente equipaggiato con aerei Fiat G 50 ed era posto alle dipendenze della III Zona aerea di Roma, nell'ambito territoriale della quale era di stanza; nei primi mesi dell'anno il 51° partecipava a grandi manovre aeree e in special modo a esercitazioni d'intercettazioni contro formazioni di bombardieri attaccanti la capitale; quest'attività proseguiva sino a poche settimane prima dell'inizio della guerra.

Il 3 giugno, alla vigilia dello scoppio delle ostilità, il XXI Gruppo perdeva la 336[^] Squadriglia, trasferita a Capodichino per la difesa del porto di Napoli e divenuta contemporaneamente autonoma. Lo stormo entrava nel secondo conflitto mondiale con una forza di cinque squadriglie che avevano in dotazione 56 Fiat G 50, più una decina di aerei da collegamento (RO 41 e Nardi F 305).

Il giorno stesso della dichiarazione della guerra il 51° iniziava l'attività bellica con continui voli di vigilanza sul cielo della capitale, svolti a rotazione da una coppia di velivoli; questi voli diurni, in un primo tempo, furono ben presto effettuati anche nottetempo con una sezione di aerei (Fiat CR 42) distaccati sull'aeroporto di Guidonia. Si trattava di lunghi voli a vista e, di notte, completamente ciechi, poiché i velivoli usati non possedevano alcun impianto radio ricetrasmittente né tanto meno a terra vi era una, sia pur embrionale, organizzazione d'avvistamento! I piloti del 51° penso siano stati i primi a svolgere un servizio di caccia notturno anche se del tutto inutile, dati i mezzi impiegati e la mancanza di una qualunque forma di assistenza; purtroppo, la guerra per l'aeronautica italiana iniziava all'insegna della più sconcertante povertà di mezzi.

Nei primi giorni di guerra si avevano numerose partenze su allarme, ma senza nessun contatto con gli aerei nemici che molti enti segnalavano a volte con un'approssimazione piena di fantasia. Il 14 giugno, alle ore 1,45, entrava per la prima volta in azione una... pattuglia, cioè due CR 32, della sezione notturna di Guidonia, allora formata da cinque aerei e tre piloti, decollati su allarme; i due velivoli ai comandi del tenente Cugnasca e Cobolli - Gigli, vagavano nel cielo nella speranza di discernere nel cielo piovigginoso di quella notte le sagome dei bombardieri nemici; ma senza l'ausilio di una strumentazione adatta e d'un impianto radio, la ricerca era infruttuosa; così alcuni aerei nemici, lanciavano manifestini di propaganda.

Due giorni dopo si verificava un altro allarme per i CR 32 notturni del 51° Stormo; nel buio

assoluto, decollavano tre aerei, quello del **tenente Cugnasca**, comandante la sezione, di **Cobolli - Gigli**, del **sergente Casini**; solito volo cieco, poi, al termine dell'autonomia, rientro al campo; solo il tenente Cugnasca riusciva a orientarsi giusto e atterrava a Guidonia; il **sottotenente Cobolli**, finito il carburante, si lanciava con il paracadute, il sergente Casini, razzolando bassissimo alla ricerca del campo, investiva una linea elettrica e nel rovinoso atterraggio, si fratturava una gamba.

L'attività della sezione notturna era così sospesa, mentre i G 50, in volo diurno, continuavano le loro crociere di vigilanza e le partenze su allarme. Durante una di queste missioni, il **sergente Loris Malagoli**, infilatosi nel centro di una spessa nuvolaglia che il 16 giugno oscurava il cielo di Roma, perdeva il controllo dell'aereo e precipitava al suolo schiantandosi nei pressi dell'idroscalo di Vigna di Valle; era il primo caduto del 51° Stormo.

L'attività proseguiva senza soste e senza nessuna novità di rilievo sino alla seconda quindicina di settembre; a quell'epoca avveniva lo scioglimento del 51° Stormo caccia. Infatti il 18 settembre il XX Gruppo si staccava per costituire il nuovo 56° Stormo caccia, destinato a operare sulla Manica, mentre il 27 del mese il XXI era incorporato nel 522° Stormo.

Si chiudeva così il primo ciclo di vita e anche di guerra dello stormo del "Gatto Nero", com'era chiamato per via del suo distintivo: un gatto nero in atto di ghermire tre topolini verdi!

Perché il distintivo del Gatto nero

Il distintivo era nato al termine di una delle molte esercitazioni compiute nell'immediato anteguerra, fra il 51° Stormo e altri reparti da caccia impegnati a contrastare gruppi da bombardamento dotati di S 79 che cercavano di volare nel cielo della capitale.

Erano i momenti in cui i bombardieri erano in auge, anche per i prestigiosi primati ottenuti in varie competizioni internazionali, e in particolar modo per la risonanza dei voli compiuti dai "Sorci Verdi", appunto su aerei S 79. Mentre i CR 32 potevano far ben poco contro i veloci trimotori della Savoia Marchetti, a una delle esercitazioni partecipava anche la 351^a Squadriglia del 51° Stormo su Fiat G 50. Con il nuovo aereo i cacciatori riuscirono a scompaginare i bombardieri attaccanti, e al rientro del volo, qualcuno ebbe a dire che i "Sorci verdi" avevano trovato il gatto in grado di "sistamarli".

Il sottotenente Sant'Andrea non ci pensò due volte e disegnò sul suo G 50 un gatto nero nell'atto di artigliare tre topolini, naturalmente verdi. Il disegno incontrò l'approvazione incondizionata di tutti i piloti e specialisti dello stormo.

Al ministero qualcuno invece arriccì il naso; il distintivo era un po' troppo... offensivo per i famosi "manici", per i superpiloti, gli assi degli S 79, e in particolare della squadriglia dei "Sorci verdi", nella quale, fra l'altro, militavano diversi grossi nomi dell'aeronautica di quel tempo. Solo dopo alcuni tentennamenti il distintivo fu autorizzato, ma con topi grigi. Poi, quando il 22 settembre 1940, il XX Gruppo alle cui dipendenze era la 35^a Squadriglia, partì con il 56° Stormo per il fronte della Manica, i piloti dello stesso finsero di ignorare la precedente disposizione, e ridipinsero i topolini in verde. Di tal colore rimasero definitivamente in tutti gli anni successivi e lo sono tuttora.

Questo distintivo è, forse, assieme a quello del cavallino inalberato dal 4° Stormo caccia, uno dei più noti fra i tanti dell'aeronautica militare italiana, e anche fra i più gloriosi.

Ricostituzione - Ciclo di Malta

Il 1° Gennaio 1942 il 51° Stormo, al comando del **colonnello Aldo Remondino**, era ufficialmente ricostituito sempre sull'aeroporto di Ciampino Sud. I gruppi che diedero vita al nuovo 51° Stormo furono il XX comandato dal tenente **colonnello Bonzano** su 151^a, 352^a e 363^a Squadriglia, e il CLV al comando del maggiore pilota Duilio Fanali con la 351^a, 360^a, e 378^a Squadriglia. I due gruppi erano armati con Fiat G 50 (una ventina) e Macchi 200 (circa 30). Ad essi era aggregata la 300^a Squadriglia caccia notturna, che aveva in dotazione una dozzina di Caproni Vizzola F5 e una decina di Fiat CR 42. Questa squadriglia si staccherà, il 15 maggio 1942 dal 51° Stormo, per passare nei ranghi del CLXVII Gruppo intercettori.

Subito dopo la ricostituzione, il reparto disimpegnava il servizio d'allarme e vigilanza nel cielo

della capitale e di Napoli; e così avveniva per tutto il periodo gennaio-marzo 1942, mesi in cui non si hanno particolari episodi di rilievo nell'attività operativa dello stormo che purtroppo, il 6 marzo doveva annoverare il suo primo caduto, il **tenente Dino Lombardi**, precipitato durante un volo d'esercitazione nel cielo del campo.

Il 24 marzo fu invece un giorno importantissimo; infatti vennero assegnati i primi due Macchi 202. Si trattava degli aerei da caccia più moderni prodotti all'epoca dalla nostra industria. Essi iniziarono ad armare il reparto a partire dal 31 dello stesso mese. In conseguenza del nuovo e ottimo standard raggiunto dal 51°, il 12 aprile del medesimo anno lo stormo ricevette la bandiera da combattimento: nuovo stimolo per continuare l'attività con un più acceso spirito di corpo. I voli d'allenamento e le crociere di vigilanza nel cielo dell'Italia centrale si fecero ogni giorno più frequenti sino al 19 maggio quando il CLV Gruppo ricevette l'ordine di trasferimento per la Sicilia, mentre il XX sarebbe rimasto a Ciampino Sud fino al 23 giugno in cui raggiunse il CLV sull'aeroporto di Gela.

Durante gli ultimi mesi di permanenza a Ciampino, prima del trasferimento in zona d'operazione, il 51° Stormo doveva registrare la perdita, in volo d'addestramento, del **sergente maggiore Giuseppe Tomasi** (20 aprile), del **sergente maggiore Aldo Bonazza** (5 maggio) e del **sottotenente Giuseppe Frigo** (10 giugno). Come visto, il CLV Gruppo aveva ricevuto l'ordine di trasferirsi in Sicilia per partecipare alle operazioni aeree su Malta; l'ordine venne eseguito il 29 maggio. Il 10 giugno successivo il reparto era già in volo di guerra; da quel giorno il gruppo cominciò a operare senza soste sull'isola nemica con missioni di caccia libera, ricognizione offensiva e scorta ai nostri bombardieri.

Il primo combattimento si verificava il 2 giugno quando una ventina di Macchi 202 del CLV al comando del **maggiore Duilio Fanali**, mandati come scorta ai nostri bombardieri S 84, entravano in contatto con una formazione di Spitfire; il **capitano Carlo Miani** abbatteva il primo apparecchio inglese. I combattimenti si fecero sempre più serrati e difficili. Se il nuovo aereo in dotazione al CLV, il 202, aveva una velocità di tutto rispetto e una manovrabilità eccezionale, era purtroppo armato con due sole armi da 12,7 mm. Per contro lo Spitfire, dalle caratteristiche di volo più o meno della stessa classe di quelle del nostro caccia, era potentemente armato. Tutti i piloti del CLV e del XX Gruppo combatterono con grande valore per molti mesi, anche quando, per assenza di aerei efficienti, si trovarono in netta inferiorità numerica. In quegli accaniti combattimenti i piloti del "Gatto Nero" riuscirono ad abbattere molti velivoli avversari, principalmente Spitfire; fra tutti si distinsero: **Baldacci, Bartolucci, Bianchi, Bicolini, Biasol, Bonelli, Bonfiglio, Buvoli, Callieri, Cavalera, D'Amico, De Seta, Fagiolo, Ferrara, Franchini, Gaucci, Geli, Gambari, Jannucci, Longano, Martinelli, Miani, Pedretti, Remondino, Spagnolini, Tarantola, Vignoli, Zedda, ecc.**

Impossibile ricordare tante battaglie; ogni combattimento faceva storia a sé, e ogni volta gli uomini del 51° Stormo raggiungevano importanti traguardi. Molti di loro però cadevano nel supremo olocausto. Ecco un'arida sintesi dei principali episodi di quegli eroici giorni di lotta.

In giugno, il CLV Gruppo sosteneva due grossi combattimenti, il giorno 6 con l'abbattimento di tre Spitfire; il 9 si verificava un secondo combattimento, mentre tre altri aerei inglesi erano abbattuti sempre nei pressi dell'isola; ancora due velivoli erano centrati il 10 successivo. Poi, il 14, il gruppo era spostato per ventiquattro ore sugli aeroporti Chinisia e Sciacca, al fine di partecipare alla battaglia aeronavale di Pantelleria. Nei furiosi duelli di quel giorno, il CLV abbatteva ben cinque velivoli nemici.

Rientrato in sede, ricominciava la serie degli interventi nel cielo di Malta e il 23, su Micabba, venivano abbattuti altri tre Spitfire. Il 24 giugno arrivava a Gela anche il XX Gruppo, così che lo stormo al completo conduceva da quella data i combattimenti sull'isola, sempre al comando del **colonnello Remondino** che, in un combattimento del 10 luglio, abbatteva sopra Gozo uno Spitfire. Altri due aerei erano centrati in pieno, nello stesso duello, da piloti dello stormo. Il 12 successivo erano tre gli Spitfire abbattuti nel cielo di La Valletta, mentre il 4 del mese si verificava un grosso combattimento fra una trentina di C.202 del 51° (di scorta a una formazione di nostri bombardieri S 84) e la caccia inglese. Il cielo di Micabba diveniva teatro d'un violentissimo combattimento aereo che si ripeterà nel pomeriggio; durante i due interventi circa una decina di aerei nemici cadde sotto i colpi delle armi dei nostri Macchi.

Tutto il mese di luglio vedeva il 51° impegnato continuamente fino al limite estremo delle

umane possibilità. Malta divenne un tremendo crogiolo dove scomparvero molti fra i migliori piloti italiani. Lo stormo coglieva altre vittorie: importanti quelle del giorno 10, del 13, del 27, del 30. Alla fine del mese il reparto era rimasto con una sola decina di aeroplani efficienti. Solo nella seconda quindicina di agosto arrivarono alcuni Macchi 202, ritirati dai piloti del reparto sul campo di Lonate Pozzolo; in tutto si trattò di 14 velivoli, che permisero però una certa rotazione dando il tempo di compiere le revisioni più urgenti e impegnative sugli aerei così a lungo impegnati nell'infernale ciclo operativo.

Dopo una breve stasi per riorganizzarsi, la lotta ricominciò; al 51° non erano rimasti in molti, ma di nuovo, ogni giorno, i suoi 202 volavano nel cielo di Malta. Asperrimi combattimenti si svolsero il 9, il 10, il 17 del mese; molti altri aerei nemici furono abbattuti. Quest'attività frenetica non rallentò nemmeno durante il mese di ottobre: ancora si ebbero durissimi combattimenti, resi sempre più difficili dalla superiorità numerica avversaria, e dalla maggior efficienza degli Spitfire. Ma il 51° non mollò e continuò a combattere sino agli inizi del mese di dicembre con indomito valore. In questo ultimo periodo operarono nell'isola inglese i piloti del XX Gruppo, mentre i superstiti del CLV, in data 10 novembre 1942, erano trasferiti sulla base di El Aouina in Tunisia, per essere impiegati sul nuovo fronte del Mediterraneo. Il XX Gruppo era rischierato lo stesso giorno sull'aeroporto di Castelvetro (Sicilia).

Non basta. Il 51° Stormo caccia, in sei mesi di durissima ed eroica lotta, doveva perdere quindici dei suoi piloti, forse i migliori: **maresciallo Serafino** (10 giugno), **maresciallo Gino Runci** (26 giugno), **sottotenente Giuseppe Riccardi** (2 luglio), **sergente maggiore Alberto Porcarelli** (2 luglio), **sottotenente Adolfo Giovannini** (6 luglio), **sergente maggiore Francesco Pecchiari** (6 luglio), **tenente Fabrizio Cherubini** (7 luglio), **tenente Franco Montagnani** (9 luglio), **sottotenente Dante Dose** (10 luglio), **sergente maggiore Giovanni Del Fabbro** (10 luglio), **sottotenente Rosario Longo** (13 luglio), **sottotenente Pietro Menaldi** (13 luglio), **capitano Furio Niclot Doglio** (27 luglio), **sergente Luigi Berna** (17 settembre), **sottotenente Urbano Barberini** (11 ottobre). Una falcidie, un tragico dramma che vedeva coinvolti uomini e mezzi.

Ma il duro ciclo operativo non era ancora terminato; s'era aperto il fronte tunisino e, come si è visto, il CLV con 22 Macchi 202 (alcuni dei quali del XX Gruppo), al comando del **ten. colonnello Remondino** e del **maggiore Fanali**, decollava l'11 novembre 1942 dalla Sicilia e atterrava a El Aouina, una base senza nessuna infrastruttura, frequentemente bombardata dagli aerei anglo-americani.

I piloti del 51° combatterono anche su questo fronte con la massima abnegazione; infatti, praticamente tutto lo stormo partecipava alla campagna tunisina poiché anche il XX Gruppo, dall'aeroporto di Gela, veniva impiegato per scortare i nostri pochi e isolati piroscafi i quali tentavano d'eludere la sorveglianza ormai onnipresente delle forze aeree e navali nemiche, onde recare gli indispensabili rifornimenti alle nostre truppe che combattevano in quel settore di guerra.

I Macchi 202 del 51° Stormo si trovarono subito a combattere contro nugoli di P 40, Spitfire, P 38, e inoltre subivano continui bombardamenti sulla loro base; l'efficienza del reparto divenne in poco tempo precaria, né si poteva sperare in rimpiazzi sia di uomini sia di mezzi, eppure i velivoli del 51° compiono quotidiane azioni di mitragliamento sulle colonne meccanizzate e sugli aeroporti nemici; vennero effettuate anche varie missioni di scorta alle navi e ai cacciatorpediniere italiani e agli JU 87 tedeschi. Proprio in una di queste missioni il 22 novembre, nel corso di un combattimento contro una dozzina di Spitfire, il sergente Gaucci ne abbatté uno.

Ma ormai, anche su quel fronte, non era più possibile combattere oltre per i superstiti dello stormo, e l'11 dicembre 1942 pochi aeroplani (dieci del CLV Gruppo e quattro del XX Gruppo) rientravano a Gela, dove si riunivano agli altri sparuti velivoli del reparto rimasti su quella base. A un anno circa di distanza, non rimanevano quasi più aeroplani; ancora meno erano i piloti rimasti di quello che era stato uno dei nostri più efficienti stormi da caccia.

Ancora combattimenti sul canale di Sicilia, ancora eroismi, poi, alla fine del mese di dicembre, il XX e il CLV Gruppo lasciavano Gela per rientrare a Ciampino, mentre Gela era sottoposta a continui bombardamenti anglo-americani; il 1° dicembre vi erano rimasti uccisi, fra l'altro, cinque specialisti dello stormo: **Bonaventuri, Chimini, Di Matteo, Iannucci, Rovere**.

In Sardegna

A Ciampino Sud il 51° Stormo era giunto il 20 dicembre con il personale stremato dal lungo e durissimo ciclo operativo e con pochissimi aerei ancora validi; al rientro della licenza concessa a tutto il personale dopo tanti mesi di guerra, gli uomini dello stormo appresero che il loro compito sarebbe stato quello di contrastare le formazioni anglo-americane le quali, ormai quasi quotidianamente, attaccavano le città italiane, oltre a tutti gli altri obiettivi di interesse bellico.

Le squadriglie del 51° furono poste a difesa della città di Roma e Napoli, un compito che si potrebbe definire di normale amministrazione per un reparto da caccia abituato per tanti mesi a combattere contro nemici agguerriti, come lo erano i piloti della caccia inglese di base a Malta; ma bisogna ricordarsi che, all'inizio dell'anno 1943, le nostre pattuglie in servizio d'intercettazione riuscivano mediante i più duri sforzi a mettere assieme cinque, dieci aerei per sortita, dovendo andare all'attacco di formazioni nemiche composte da cinquanta, sessanta, cento, trecento (e non è un'esagerazione) aerei da bombardamento, scortati spesso da grossi nuclei d'aerei da caccia: Spitfire, Mustang, Lightning; ed ecco che le missioni del XX e del CLV Gruppo si mostrano nella loro vera luce; ormai la lotta era diventata impari, i risultati dopo che i nostri sparuti reparti aerei venivano gettati nella mischia senza una pur minima sosta, erano scarsi, mentre i caduti invece moltissimi; ma i superstiti continuavano ugualmente a decollare.

Il servizio d'allarme a difesa di Roma e Napoli iniziò nella prima decade di marzo, non appena, cioè, il reparto ebbe di nuovo acquistato una sia pur limitata efficienza bellica, ottenuta con l'assegnazione ai due gruppi dei Macchi 202 completamente o parzialmente revisionati e l'arrivo dei primi velivoli Macchi C 205.

Finalmente i nostri piloti potevano disporre di aerei dalle caratteristiche di volo pari a quelle dei similari velivoli nemici, e, quello che più contava, potevano sparare non più con le solite armi da 12,7 mm ma con i cannoncini da 20 mm.

I primi Macchi 205, denominati "Veltro", vennero consegnati al 51° sulla sede di Campino a partire dal 21 aprile 1943; subito i piloti incominciarono il passaggio sul nuovo aeroplano che presentava notevoli differenze di pilotaggio rispetto al predecessore, di cui era più veloce e più armato (due cannoncini alari da 20 mm oltre alle solite due 12,7 in fusoliera), ma era meno manovriero e di pilotaggio più difficile; si trattava in ogni modo d'una buonissima macchina, specialmente al di sotto dei 6.700 metri di quota; a quote superiori la ridotta superficie alare del nuovo caccia lo rendeva scarsamente manovrabile.

In pochi giorni, i piloti dello stormo riuscirono a prendervi la mano, e la decina di aerei avuti inizialmente in carico furono suddivisi fra le squadriglie dei due gruppi dislocate in quei giorni a Campino Sud, Capodichino e Capua; la maggior parte dei velivoli in dotazione alle stesse rimase composta di MC 202.

Il 6 maggio del 1943 il **colonnello Remondino**, comandante dello stormo, disponeva, come da ordini ricevuti dallo stato maggiore aeronautica, il trasferimento del XX Gruppo e della 378^a Squadriglia del CLV in Sardegna e precisamente a Capoterra (XX Gruppo) e Monserrato (378^a Squadriglia), due aeroporti nelle vicinanze di Cagliari. Dopo breve termine anche le altre due squadriglie del CLV Gruppo raggiungevano Monserrato.

La Sardegna che durante tutto il 1941 e 1942 aveva visto i decolli e gli atterraggi dei gruppi aerosiluranti gloriosamente impegnati nelle battaglie aeronavali del Mediterraneo, avrebbe assistito nella primavera-estate 1943 ai furiosi combattimenti fra i caccia di alcuni reparti superstiti della nostra aeronautica e i bombardieri angloamericani.

Su quest'isola infatti il 510 Stormo scriveva le sue ultime pagine di gloria combattendo veramente con disperato coraggio contro un nemico, che, ormai, era vana speranza fermare a causa dell'enorme superiorità numerica.

All'atto dello sbarco nemico in Sicilia (10 luglio), un'aliquota di velivoli della 351^a e 360^a Squadriglia (10 Macchi C 205), al comando rispettivamente del **capitano Spagnolini** e del **tenente Tullio Martinelli**, veniva trasferita su quel fronte a Chinisia, per tentare assieme ai pochi nuclei di cacciatori già di stanza in Sicilia, di contrastare lo sbarco anglo-americano; ma

tutto fu inutile e pochi giorni dopo i velivoli del 51° rientravano in Sardegna.

In quel periodo il cielo sardo era continuamente solcato da grosse formazioni di quadrimotori americani: provenienti dalle basi tunisine, bombardieri del tipo B 24 (Liberator) giungevano scortati da interi gruppi di Curtiss P40 e dai velocissimi bimotori bicoda P38 dal poderoso armamento (un cannoncino da 20 mm e quattro mitragliatrici da 12,7 raggruppati nel muso) che li rendevano temibili avversari. Un esemplare di questo aereo, atterrato per mancanza di benzina il 12 giugno 1943 sul campo del XX Gruppo, fu portato in Italia a Guidonia e partecipò, l'8 agosto, pilotato dal **colonnello Angelo Tondi**, a un attacco a B 24 americani nel cielo del Lazio, riuscendo ad abbatte uno.

La prima azione nel cielo della Sardegna, da parte dei piloti del 51°, ebbe luogo il 19 maggio e si concretizzò con l'abbattimento di due apparecchi nemici; il giorno dopo i nostri Macchi abbatterono un altro bombardiere americano, ma persero il **tenente Corradi**, inabissatosi in mare poco lontano dalla costa. Corradi doveva essere il primo d'una lunga serie di caduti in quel settore operativo durante il periodo maggio-agosto 1943; la tragedia per i nostri reparti aerei, ridotti di numero e d'efficienza dopo tre anni di coraggiosa lotta, si stava compiendo fino alla consumazione.

Il 21 maggio, la giornata in cui si svolse un altro epico combattimento, ci fu un primo impiego operativo degli MC 205; infatti, per l'azione di quel giorno, decollarono 24 C 202 più quattro C 205; i nostri cacciatori riuscirono a centrare vari aerei nemici, ma fu abbattuto il **sottotenente Silvio Gioia**, uno dei migliori piloti di 205.

Sera del 27 maggio: nuovo combattimento sul mare, a pochi chilometri dalla costa, fra 22 C 202 decollati su allarme da Capoterra e la solita imponente formazione di Liberator, scortata da P40 e P38; il duello si faceva subito terribile; inferiori di numero, i nostri piloti combatterono alla disperata; venne abbattuto un P38, ma precipitarono anche il **capitano D'Amico** e il **sergente Testera**, i combattimenti continuarono senza soste per tutto il mese di maggio e giugno. L'11 giugno, il 51° perdeva in combattimento il **tenente Agostino Cigala Fulgosi**, e il 24 successivo il **sottotenente Giusti**. I ranghi dello stormo si assottigliavano sempre più!

Il 20 luglio una grossa formazione di P40 attaccava di sorpresa l'aeroporto di Monserrato; sotto l'attacco nemico due C 205 decollavano per contrastare gli incursori; un velivolo pilotato dal sergente **maggiore Angelo Cern** era centrato in pieno e si schiantava dopo pochi minuti sulla pista dell'aeroporto su cui aveva tentato di atterrare; il pilota decedeva sul colpo. Il 22 successivo nuova tragica sagra per i piloti superstiti dello stormo; in vari combattimenti susseguitisi durante l'arco dell'intera giornata nelle zone interne della Sardegna, a nord di Cagliari, e a cui parteciparono tutti i caccia efficienti decollati da Capoterra e Monserrato, vennero abbattuti vari aerei avversari. Il 51° perse il **capitano Paolo Damiani**, il **maresciallo Virginio Pongiluppi**, il **sottotenente Redendo Bordotti** ed il **sergente Ferruccio Serafini**. Quest'ultimo, finite le munizioni, si lanciava con il velivolo contro un P40 trovando così la morte. Il giorno 23 cadeva il **sottotenente Bruno Cortini** e il 26 il **sottotenente Angelo Bortoletti**, il 2 agosto era abbattuto in epico combattimento il **maresciallo Pietro Bianchi**.

Ultimi combattimenti in agosto, ultimi aerei efficienti; dal giorno del suo arrivo in Sardegna il 51° non aveva ricevuto nessun aereo con il quale sostituire quelli abbattuti o fuori servizio; non aveva ricevuto nessun pilota che potesse dare il cambio ai più stremati; ormai si era veramente alla fine.

Ultimi trasferimenti; il 6 agosto la 35^a e la 360^a Squadriglia del CLV Gruppo venivano decentrate a Casa Zeppera, mentre il 21 agosto anche la 378^a si trasferiva a Milis, raggiunta, il 23 successivo, dalle squadriglie del XX Gruppo. Anche in agosto si avevano nuovi caduti; il 12, in un tragico incidente a un S 81 da trasporto incendiatosi sulla pista di Capoterra con a bordo specialisti del 51° diretti in Italia, perirono cinque uomini del 51°: **Chimini, Milan, Spagnesi, Trovato, Vulcano**. L'8 agosto era scomparso in mare il **tenente MadreSelva**, e il giorno stesso dell'armistizio (8 settembre) s'inabissava fra le onde al rientro di una ricognizione offensiva il **capitano Ascanio Zapponi**.

Nel frattempo, e precisamente il 23 agosto, il XX Gruppo rientrava in continente atterrando a Foligno dove avrebbe dovuto riarmarsi su un nuovo tipo di velivolo, il Fiat G 55; il CLV Gruppo rimaneva invece in Sardegna dove l'armistizio lo colse sulle due basi di Casa Zeppera e Milis.

1943, primi giorni di settembre: gli uomini del CLV Gruppo, gli ultimi del 51° Stormo rimasti in Sardegna, vivono una vita grama: continui combattimenti, pochissimi aerei e il ricordo ossessionante dei tanti compagni caduti nell'estate che ha preteso innumerevoli sacrifici e tolto ogni possibile, reale speranza in un migliore avvenire. Sparpagliati sulla spianata dell'aeroporto: nelle baracche, nei decentramenti, vicino agli aerei, lavorano come sempre; all'entusiasmo è ormai subentrata la rabbia; due piloti d'allarme attendono vicino ai loro aeroplani; non parlano, forse fra qualche minuto potranno essere in volo assieme.

Serafini l'hanno ritrovato poco dopo che era precipitato, assieme al P40 avversario su cui si era gettato con il suo 205, dopo aver finito le munizioni: era steso a terra vicino ai rottami del suo velivolo, su una delle molte bianche stradine polverose che da Capoterra portano giù alle saline di S.Gilla non molto distante dal rio S.Lucia, e per i compagni sarebbe stato meglio non averlo più ritrovato, così invece tutto fu più doloroso.

Dall'area dei decentramenti rumori metallici, gli specialisti continuano la loro oscura e infaticabile opera, sull'erba secca il vento caldo che viene dall'Africa e con il vento l'immagine di tanti compagni scomparsi e che sembrano ancora presenti: la loro voce, i loro gesti, gesti e voci compiuti o udite tante volte sino al giorno della loro morte... e in quel momento i vivi e i morti, presenti sul campo del 51°, si guardavano in silenzio, i morti per chiedere ai vivi il perché del loro sacrificio, i vivi per trarre dal ricordo degli scomparsi la forza per non fuggire, per non tradirli, per continuare a combattere anche se tutto sembra ormai inutile, tragicamente inutile. L'allarme tardava a suonare e ciò era molto strano, a meno che anche il Dio della guerra volesse rispettare quegli attimi di intimo colloquio.

Uno dei piloti guardava ora in alto, l'altro fumava una sigaretta aspirando lentamente il fumo, tutto era così provvisorio che anche il fumare una sigaretta poteva assurgere a rito estremo: fra un'ora, domani, o fra qualche giorno poteva toccare a loro di spiacciarsi in una zona deserta di quella Sardegna fatta di luce allucinante del sole alto sull'orizzonte, di polvere, di fichi d'india ai bordi delle strade, di terra battuta da greggi in transumanza, di dame vestite di nero, giovani o vecchie, sempre di nero. Sardegna, terra di tanti decolli senza ritorno per i piloti del 51° Stormo, come lo era stato per tanti altri piloti italiani nel corso della guerra, piloti della caccia, del bombardamento, degli aerosiluranti, della ricognizione.

In fondo al campo uno degli ultimi 205 stava provando il motore, i due piloti volsero la testa e stettero ad ascoltare, attentissimi: anche un motore che girava "giusto" in quei giorni d'agosto del 1943 donava sollievo e speranza. Dal carro-radio voci metalliche.., forse era l'allarme...

Armistizio

Il rientro dalla Sardegna in continente di due squadriglie del XX Gruppo, la 331[^] e la 352[^], avvenuto il 27 agosto 1943, era stato preceduto, alla fine di maggio, dal trasferimento dell'altra squadriglia del gruppo, la 353[^], che, al comando del **capitano Egeo Pittoni**, s'era portata sull'aeroporto di Foligno, base tecnica in quei giorni del 51° Stormo: era su questo aeroporto, cioè, che giungevano uomini e aerei di rimpiazzo. La 353[^] Squadriglia, al suo arrivo a Foligno, procedette alla sostituzione dei pochi e logori Macchi 202 e 205 con il nuovo caccia Fiat G 55: un aereo, potente, sicuro, ben armato, che poteva senz'altro considerarsi fra i migliori caccia costruiti durante la seconda guerra mondiale dalle varie industrie aeronautiche delle nazioni belligeranti. Era superiore nella manovrabilità ad alta quota anche al Macchi 205, inoltre era di semplice manutenzione e struttura robusta.

Il velivolo, dotato di motore in linea Daimler Benz DB 605 A da 1.250 HP, raggiungeva la velocità massima di 620 km/h e una quota di tangenza massima di circa 12.000 metri; l'armamento consisteva in un cannoncino da 20 mm nel mozzo dell'elica, oltre a quattro mitragliatrici da 12,7 mm in fusoliera; per i velivoli della preserie, si avevano due cannoncini alari da 20 mm, oltre a quello sparante attraverso il mozzo, più due mitragliatrici da 12,7 mm negli aerei susseguenti.

Purtroppo, sebbene il prototipo avesse già da tempo volato a Caselle con il comandante Valentino Cus, per le note e croniche insufficienze organizzative e penuria di materie prime il caccia uscì dalla catena di produzione troppo tardi (nel marzo 1943), e la sua produzione risultò assai limitata. Un esemplare del G 55 venne dato in dotazione al XX Gruppo del 51°

Stormo il 21 marzo 1943 e con questo aereo il **maggiore Riccardo Roveda** (comandante del XX) compì alcune missioni d'allarme in Sardegna; rientrata a Foligno la 353[^] Squadriglia, in giugno ebbe in dotazione una dozzina di nuovi caccia della Fiat; con essi i piloti del reparto espletarono il servizio d'allarme e difesa della capitale, decollando dall'aeroporto di Ciampino dove la squadriglia s'era rischierata.

Purtroppo gli avvenimenti precipitavano, e il XX Gruppo, dopo il rientro da Capoterra, non ricevette altri velivoli nuovi, per cui il passaggio sui nuovi aerei rimase un fatto puramente teorico, così che alla data dell'armistizio le tre squadriglie 351[^], 352[^], 353[^] del gruppo, basate a Ciampino e a Foligno, non avevano in carico alcun velivolo efficiente. Scompariva dunque dalla scena uno dei due gruppi del 51° Stormo che tanto gloriosamente aveva combattuto, mentre il tragico avvenimento dell'8 settembre 1943 trovava l'altro gruppo del 51°, il CLV, al comando del maggiore Fanali schierato con i pochi Macchi 202 e 205 efficienti in Sardegna a Casa Zeppera (356[^] e 360[^] Squadriglia) e a Milis (la 378[^]). Questo gruppo durante i mesi di luglio e agosto aveva combattuto sino allo spasimo, senza tentennamento alcuno; il 10 settembre il CLV si trasferiva ad Elmas, prima con la 356[^] e 360[^] e poi con la 378[^] Squadriglia svolgendo alcune missioni sul cielo della Sardegna e della Corsica contro i tedeschi.

Il 15 novembre avveniva un nuovo spostamento a Monserrato di tutto il gruppo e il 24 dicembre avveniva il rientro in Italia sull'aeroporto di Lecce (Galatina); era prevista, infatti, l'incorporazione nel raggruppamento caccia di nuova costituzione; il reparto decollava da Monserrato con cinque Macchi 202 e tredici 205, ma a causa delle precarie condizioni dei motori, l'aereo del comandante precipitava sulla Calabria; il pilota si salvava lanciandosi con il paracadute, mentre altri due velivoli dovevano compiere atterraggi di fortuna: si trattava dei **sergenti maggiori piloti Munarin e Zedda**, che se la cavarono con lievi ferite.

Il giorno di Natale del 1943, gli uomini del 51° Stormo erano di nuovo riuniti in Puglia, dopo mesi e mesi di continui combattimenti e sacrifici che avevano fatto meritare alla bandiera del reparto la medaglia d'argento al VM per i fatti d'arme dell'Africa settentrionale, del Mediterraneo, di Napoli, della Sicilia e della Sardegna (dal 23 maggio 1942 all'agosto 1943).

Ora i Macchi dalla caratteristica mimetizzazione a macchie irregolari verde scuro su fondo verde-azzurro e l'ogiva dell'elica dipinta in bianco, o con il curioso Gatto Nero entro la fascia bianca di riconoscimento sulla fusoliera, riposavano sul campo di Galatina; ma sarebbe stato un riposo di breve durata, la guerra, per i piloti italiani doveva presto ricominciare.

Al 51° gli uomini rammentavano gli ultimi combattimenti in Sardegna durante i mesi dell'estate di quel 1943 che ormai volgeva alla fine; tre mesi in cui lo stormo, con molti dei suoi più abili e coraggiosi piloti (a quattro dei quali: **Italo D'Amico, Paolo Damiani, Ferruccio Serafini, Pietro Bianchi, venne concessa la medaglia d'oro al VM alla memoria**), preparava ai nuovi impegni cercando la forza morale per affrontarli nella loro intima coscienza di soldati, che rimase integra in quei terribili giorni in cui molti italiani tentennarono o fuggirono.

Guerra di Liberazione

Il 1° gennaio 1944 il 51° Stormo caccia veniva ristrutturato su tre Gruppi il XX, il CLV e il XXI che rientrava così dopo quattro anni fra i ranghi dello stormo che aveva contribuito a costituire; al comando del reparto fu posto il **tenente colonnello Duilio Fanali**, mentre i gruppi erano agli ordini del **capitano pilota Remo Dezzani** (XXI) e **capitano pilota Manlio Bicolini** (CLV). La linea dello stormo era composta da MC 202, MC 205 e RE 2001.

Il reparto già operante al Sud con alcuni dei suoi gruppi, nei giorni immediatamente successivi alla data dell'armistizio, fu appunto ufficialmente incorporato dal 1° gennaio nel raggruppamento caccia, assieme al 4° e al 51° Stormo; il 51° così ristrutturato, svolse un'intensa attività bellica, durante tutto il periodo marzo 1944-maggio 1945, operando sui Balcani contro le truppe tedesche, e in favore dei partigiani jugoslavi. Questa attività fu svolta in prevalenza da Macchi 202 e 205 a cui, solo in un secondo tempo si sarebbero affiancati un certo numero di Spitfire Vb, ceduti dai nuovi alleati, mentre i RE 2001 vennero invece tutti

versati in data 29 febbraio al CI Gruppo del 50 Stormo. Il 51° era su sei squadriglie, due per ogni gruppo: 356[^] e 360[^] (XX Gruppo), 351[^] e 386[^] (XXI Gruppo), 361[^] e 378[^] (CLV Gruppo); ancor prima di questa sua nuova organizzazione, e cioè dopo pochi giorni dall'8 settembre, quando con il CLV Gruppo si trovava in Sardegna, lo Stormo aveva incominciato a operare con il XXI Gruppo; ciò avvenne il 5 ottobre 1943, data in cui una sua pattuglia di due RE 2001 compì una ricognizione a vista su Corfù, Valona, Giannina e Paramythia, mentre, il 12 novembre, altri cinque RE 2001 del gruppo attaccavano il campo di Berat (Albania) sul quale stazionavano aerei tedeschi.

Durante il mese di novembre si avevano i primi caduti appartenenti a squadriglie del 51° Stormo ancora in via di riorganizzazione; essi furono: il **sergente pilota Armando Carlucci** (361[^]) caduto il 3 novembre a Lecce, il **capitano pilota Trento Carotti** (386[^]) precipitato su Podgorica il 19 novembre, il **sergente pilota Gaetano Riccioli** (386[^]) scomparso nei cieli di Sicilia il 30 del mese di novembre.

Subito dopo il rientro in Puglia del CLV e il concentramento dei tre gruppi a Galatina (Lecce) sull'attiguo campo di Leverano, si provvedeva alla modifica dei 18 Macchi MC 205 per aumentarne la autonomia; venivano cioè tolte le due armi da 12,7 in fusoliera (l'aereo risultava perciò armato dei soli due cannoncini alari da 20 mm) e al loro posto si installava un serbatoio supplementare di carburante della capacità di 200 litri, il che aumentava l'autonomia di questi velivoli permettendo loro la scorta diretta agli aerei plurimotori (S 81, Cant Z 1007) impegnati in volo di aviorifornimenti; i Macchi così modificati furono designati come 205 S (scorta).

Il 3 marzo 1944 si ebbe la prima azione del nuovo 51° Stormo: 20 aerei, fra 202 e 205, si erano trasferiti da Galatina a Palata; una pista era stata costruita dagli anglo-americani nei pressi di Foggia; il gruppo dei velivoli al comando del **capitano Leoncini**, iniziava da questa base avanzata un ciclo di voli offensivi sulla Jugoslavia con mitragliamenti contro colonne tedesche, ferrovie, ponti, nodi stradali, ecc. Il 19 marzo durante un'azione di mitragliamento contro un'autocolonna nemica, nei pressi di Dubrovnik (Ragusa), il 51° Stormo perse il **tenente Franz Roesler**, che dovette abbandonare il suo 202. Colpito dalla contraerea e lanciatosi con il paracadute sull'Adriatico scomparve per sempre tra i flutti. Il 13 aprile in un'azione su Curzola veniva abbattuto il **tenente Martinelli**, che lanciatosi con il paracadute in mare veniva recuperato dai partigiani jugoslavi e poi da un nostro idrosoccorso; le missioni si susseguivano alle missioni, anche se gli aerei erano allo stremo per il continuo e logorante impiego; poi il 25 aprile il XX Gruppo fu fatto trasbordare sulla pista di Campo-marino, una spianata fra gli ulivi a pochi chilometri dalla cittadina di Termoli. Lo stormo operava ora sia sulla base di Campomarino (detta "nuova"), sia da Galatina. Da questa pista il 14 maggio partivano per una missione su Podgorica un paio di 202 del XXI Gruppo; uno dei piloti, il **tenente Melis**, scompariva per sempre nel vortice di un violentissimo temporale incontrato dai due aeroplani durante la missione.

Nel frattempo per meglio sfruttare le caratteristiche dei velivoli, sia in sede operativa sia in sede di manutenzione e riparazione, il XXI Gruppo ebbe incorporati tutti i 202 dello stormo, mentre il XX e il CLV venivano armati solo con i 205. Le azioni ora seguivano senza soste e il 14 giugno 1944 il CLV Gruppo raggiungeva il XX sulla pista di Campomarino, dove, il 3 luglio successivo, atterravano anche gli aerei del XXI. Lo stormo operava ora da un'unica base; intanto il 16 luglio, per un guasto ai motore, si lanciava con il paracadute il **tenente Franchini** e il 9 agosto il **sergente maggiore Baldini**, il cui aereo, nel corso d'un attacco alla stazione ferroviaria, era stato colpito dalla solita, fortissima contraerea germanica. Entrambi i piloti, comunque, riuscivano a salvarsi rientrando al reparto.

Dal 12 al 16 agosto un'aliquota di 25 aerei dei tre gruppi, veniva spostata a Leverano (Lecce) per operare sul cielo della Grecia; da questo aeroporto aerei del 51° decollavano, il 25 agosto, per la loro prima missione sul nuovo fronte, durante la quale venne colpito dalla contraerea il **sottotenente Mancina**, che si salvava lanciandosi coi paracadute. Il 13 settembre cadeva ancora una volta colpito dalla contraerea il **sottotenente Sigismondi**, che alla testa di tre Macchi 205 aveva attaccato colonne tedesche nella zona di Janjina-Tarovo. Il 15 settembre, nuova trasformazione in seno al 51° Stormo, quando gli inglesi cedettero un certo numero di Spitfire V, che furono assegnati al XX Gruppo; si trattava di aerei già in dotazione a un reparto

della RAF con piloti jugoslavi, in tutto 53 velivoli di cui 33 dati veramente in dotazione al gruppo che, compiuto il passaggio sul nuovo aereo presso la base di Canne (Termoi), si spostavano da Leverano a Galatina (20 ottobre) con 16 Spitfire: il XXI Gruppo e il CLV rimanevano armati sui pochi MC 205 ancora in grado di volare e raggiungevano il XX Gruppo a Galatina il 28 ottobre successivo.

Da questa nuova sede il 51° Stormo ricominciava a operare, dal 4 novembre con un mitragliamento compiuto da parte di tre Spitfire; durante la missione fu abbattuto dalla contraerea il **tenente Alberto Veronese**; ormai anche il 1944 volgeva al termine, mentre il 51° combatteva ancora, anche se gli aerei, specialmente i Macchi, divenivano sempre più logori e le file dei piloti si assottigliavano in continuazione.

All'inizio del 1945 si doveva registrare una nuova perdita, quella del **tenente Arnaldo Marini** (31 gennaio), precipitato durante una prova motore di un MC 205 sull'aeroporto di Galatina. Marini fu l'ultimo caduto del 51* Stormo in guerra.

Il reparto, il 20 gennaio, s'era intanto trasferito di nuovo a Canne per effettuare un nuovo ciclo operativo sulla Jugoslavia, ciclo che si concluse con un'ultima missione il 5 maggio 1945; poi s'ebbe la fine della guerra.

In quattro anni di continui combattimenti il 51° Stormo aveva meritato la medaglia d'argento alla bandiera per il ciclo di guerra sul Mediterraneo e sulla Sardegna. Nel 1948 tale decorazione fu commutata in medaglia d'oro. A otto dei suoi piloti veniva inoltre concessa la medaglia d'oro al valor militare alla memoria ed a 185 quella d'argento. Queste e altre decorazioni stavano a *significare* **24.287 ore di volo di guerra, 201 combattimenti, 264 aerei nemici abbattuti, 250 mitragliamenti e bombardamenti in picchiata, 15 aerei nemici distrutti a terra, 145 aerei persi, 68 piloti caduti o dispersi, 23 piloti feriti.**

QUELLI DEL GATTO NERO - I 60 anni del 51° Stormo 1939-1999 di Nicola Malizia - 303 pagg. 408 foto - edito privatamente.

Il libro può essere richiesto direttamente all'autore al costo di €41.32 + spese postali (magari informandosi prima per lettera della disponibilità di copie) al seguente indirizzo:

Cav. Nicola Malizia
V.le Berna, 15
47045 Rimini Miramare –FO

NB = Il volume di solito arriva autografato... (!!)
In alternativa per chi vive a Milano e dintorni, potete trovarlo qui:

LIBRERIA MILITARE Galleria Borella 1 (Piazza S. Ambrogio) Tel / Fax (0039) 02 890 10 725 libmil@starfarm.it www.librieriamilitare.com/	BANCARELLA AERONAUTICA Via Anguissola, 54 20146 MILANO Tel. 02/404.12.48 Fax 02/404.11.16 www.bancaero.it/frame.htm
Corso Duca degli Abruzzi, 12 10128 TORINO Tel. 011/53.13.41 Fax 011/562.93.59 www.bancaero.it/frame.htm	