

17 Luglio 1943, un pilota vinchiaturese a Napoli

Di Giovanni Pedè

Pubblichiamo con piacere un contributo inviatoci da Giovanni Pedè. Si tratta del frutto di una sua ricerca personale su alcuni piloti della Regia Aeronautica che combatterono nella difesa del cielo di Napoli nel 1943, in forza al 22° Gruppo Caccia, in quel periodo organizzato come Gruppo Autonomo, ed i seguito facente parte del 51° Stormo. Il filo rosso che lega queste vicende è la comune origine vinchiaturese. L'autore, infatti, è nato a Vinchiature, un paese della provincia di Campobasso. Il protagonista del racconto, Tenente Pilota Italo Jacobucci, era un amico del padre dell'Autore. Va ricordato inoltre che due fratelli di Jacobucci, Guido e Guglielmo, erano precedentemente morti in guerra, entrambi in aviazione. A loro nome è stata intitolata la scuola del paese. Anche questo è un modo per onorarne la memoria.

Nel luglio del '43 gli alleati diedero il via ad una massiccia serie di bombardamenti su i principali nodi ferroviari dell'Italia per interrompere le linee di comunicazione che alimentavano la resistenza italo-tedesca in Sicilia, e minare nel contempo la volontà di resistenza dei civili italiani centro-meridionale, bombardamenti che ebbero il culmine nei terribili bombardamenti su Foggia (15 e 22 luglio, oltre 9.000 morti¹), Roma (scalo di San Lorenzo, 19 luglio, 3000 morti², e Napoli (15 e 17 luglio). Bologna fu colpita il 24 luglio, il giorno dopo cadde il fascismo³.

Il 17 luglio del 1943, un bombardamento a tappeto effettuato sullo scalo ferroviario e sull'area industriale di Napoli ridusse l'intera zona in un cumulo di macerie.

*"Saturday, 17 July 1943 Mediterranean Theater Of Operations
Eastern Mediterranean (Ninth Air Force). About 80 B-24's bomb the Naples, Italy marshalling yard in face of fierce fighter opposition; 1 B-24 is shot down and several are damaged; they claim 23 fighters destroyed in combat.
Western Mediterranean (Northwest African Air Force) During the day, 200+ B-25's, B-26's, and B-17's bomb Naples, Italy, concentrating on the marshalling yard"⁴*

Quel giorno, nel corso di più attacchi successivi, furono sganciate sulla città 590 tonnellate di bombe, con centinaia di morti⁵. Gli abbattimenti rivendicati dagli italiani furono complessivamente otto (sette bombardieri ed un caccia), mentre le nostre perdite si ridussero al ferimento di due piloti, che riuscirono anche a riportare a terra i loro caccia. Uno dei due valorosi feriti era il Tenente Pilota Italo Jacobucci, vinchiaturese, in quel periodo in servizio come istruttore di volo presso la Scuola di Volo della Regia Aeronautica a Capua e che pure partecipò, da volontario quindi, alla difesa della città.

(1) "I bombardamenti di Foggia dell'estate 1943", <http://xoomer.virgilio.it/pablotm/index.html>.

(2) 1500 i morti secondo altre fonti

(3) Secondo alcuni storici anglosassoni, il bombardamento di Roma ebbe la sua parte nel convincere le istituzioni del Regno della necessità di rimuovere Mussolini, visto come il principale ostacolo all'avvio di trattative di pace.

(4) COMBAT CHRONOLOGY OF THE US ARMY AIR FORCES JULY 1943,
<http://www.altus.af.mil/history/combat/combajul43.htm>

(5) "Bombe sulle città", Achille Rastelli, Storia Militare, Gennaio 2002.

Il libretto di volo di quel periodo è andato perduto⁶, ma un'annotazione di suo pugno sul foglio matricolare, conservato all'Archivio di Stato a Roma, ne ricorda il ferimento in azione, a seguito del quale fu prima ricoverato a Napoli, poi mandato in licenza di convalescenza, a fine Agosto.

I B 24 "Liberator" appartenevano al 44° Gruppo (9th Air Force), basato a Benina, vicino Bengasi, in Libia. Una testimonianza di un pilota di questo gruppo⁷ è riportata di seguito nei punti essenziali:

"Il pomeriggio del 16 ci fu illustrata la missione del giorno dopo, su Napoli. Quella sera, il tenente Cameron ed alcuni suoi amici andarono a vedere un film. "Il cinema era all'aperto, costruito vicino al campo, per poltroncine c'erano la casse delle bombe.....Quando il film giunse al momento culminante, la macchina da presa inquadrò una scritta su di un muro. Era il vecchio detto "Vedi Napoli e poi muori", e la coincidenza ci sembrò piuttosto impressionante".

Alzatisi in volo la mattina dopo, il tenente Cameron pilotava l'aereo Buzzin' Bear (Orso volante). La sua posizione nella formazione era quella solita, dietro il Maggiore Howard Moore al comando del Suzy-Q:

"La squadriglia era su sette bombardieri, il settimo aereo, (Lady Fifinella) volava al di sotto di due pattuglie di tre aerei ciascuna. La sua posizione era la più vulnerabile, poiché poteva essere attaccato dal basso dai caccia nemici senza che questi si dovessero esporre al fuoco delle torrette superiori degli altri aerei. Avvicinandoci a Napoli, ci accorgemmo che la missione sarebbe stata più movimentata del solito. C'era più contraerea e più caccia, e di entrambi ne avremmo fatto volentieri a meno."

Giunti sul bersaglio, il puntatore Charles L.Rouser sentì che il suo aereo, il Lady Fifinella, era stato colpito dalla contraerea:

"I nostri controlli erano stati danneggiati. Una dozzina circa di caccia, 4 o 5 italiani e gli altri tedeschi, dettero il colpo di grazia all'aereo, mandando in fuoco i motori n. 3 e n.4. Subito dopo essermi buttato con il paracadute, vidi l'ala dell'aereo fracassarsi alle mie spalle, e poi l'aereo scendere in vite verso terra. Fui il primo ad essere catturato dagli italiani, un gruppo di civili e militari che mi trattarono abbastanza rudemente".

Il pilota dell'aereo, Curtis S. Griffith ed il mitragliere della postazione centrale, Sergente Gordon J. Grattiner, erano stati feriti e non riuscirono a lanciarsi. Il secondo pilota, Sottotenente Joseph Potter fu ucciso dagli italiani appena toccò il suolo. L'operatore radio, David G. Harrington, fu più fortunato, ma si ruppe la spalla destra. Un altro membro dell'equipaggio cadde su di un reticolato e si ferì gravemente. Gli aviatori feriti furono ricoverati nell'ospedale di Avellino e poi inviati nel campo di concentramento di Sulmona⁸. Nel Buzzin' Bear, i mitraglieri, respingendo i caccia nemici, scrissero la loro piccola pagina di gloria.

"I caccia ci inseguirono, ma non ci attaccarono di nuovo. Nella capottina del motore n. 3 si spalancava un bel buco, le temperature delle teste dei cilindri stavano diventando pericolosamente alte, e due generatori erano fuori uso. La pressione dell'olio del

(6) come pure non siamo riusciti a rintracciare, presso l'Archivio dell'Aeronautica, i diari storici della 150[^] Sq. e del XII Gruppo, ma solo quello della 3[^] Squadra Aerea, con i relativi fonogrammi.

(7) To North Africa and Hell, Luc Dewez,

http://www.bcwarbirds.com/PLOESTI/to_north_africa_and_hell.htm

(8) 17 July 1943 44th Bomb Group Roll of Honor and Casualties

motore n.3 era così bassa che dovetti spegnerlo, e questo era un chiaro invito ad una gara di tiro al tacchino per i piloti italiani e tedeschi." Con l'elica del n.3 in bandiera, il Buzzin'Bear perse lentamente terreno, finché finì fuori di vista"

I caccia italiani alzatisi in volo quel giorno, in due riprese⁹, erano una ventina, appartenenti al 22° Gruppo Autonomo, i "Cacciatori del Vesuvio", di base su gli aeroporti di Littoria, oggi Latina, Capua e Capodichino, con le squadriglie 362^a, 359^a, 369^a, 150^a, equipaggiate con aerei Macchi, Reggiane e Dewoitine (francesi, di preda bellica), una quarantina in tutto alla fine di giugno¹⁰. Alcuni Re 2001 delle Squadriglie 300^a e 303^a, di base a Ciampino, pure parteciparono ai combattimenti, abbattendo uno dei caccia di scorta¹¹ (in tutto 164 bimotori P 38 Lightning).

I bombardieri americani normalmente volavano disposti in "Combat Box" di 18 aerei, tre squadriglie di 6 aerei disposti su quote differenti, in modo da potersi difendere con il fuoco incrociato di quasi duecento mitragliatrici pesanti, che potevano sparare in tutte le direzioni. L'unico settore relativamente scoperto era quello anteriore, perché il puntatore poteva usare una sola per volta delle armi singole installate (le altre torrette erano binate). Gli aerei attaccanti dovevano perciò inseguire e sopravanzare la formazione nemica, a distanza di sicurezza, poi virare ed attaccare frontalmente, in fila indiana, cercando infine scampo con una stretta virata in picchiata per sottrarsi al tiro delle armi nemiche. Il tempo a disposizione per colpire era minimo ed occorreva quindi un elevato volume di fuoco, mentre la maggioranza dei nostri aerei erano armati con sole quattro mitragliatrici, di piccolo e medio calibro, perché pensati più per i caccia avversari che per il contrasto dei pesanti quadrimotori americani. Ciò nonostante, in quei giorni si alzava in volo ogni aereo disponibile¹², ed ogni pilota.

Il Ten. Dell'Acqua del 22° Gruppo, che ritroveremo tra i partecipanti al combattimento del 17 luglio, ricorda così l'intercettazione di un B 17 su Napoli, effettuata il 22 luglio 1943 con un attacco frontale come sopra descritto:

"Le velocità dei velivoli si sommarono, e a oltre 1000 chilometri orari relativi restava solo un attimo per collimare il bersaglio e sparare. Ero esposto praticamente soltanto al tiro delle armi di prua dei primi tre bombardieri; puntai al capo formazione ed aprii il tiro alla distanza utile di 300 metri; la collisione mi parve inevitabile (anzi sono ancora convinto che l'equipaggio del B 17 abbia avuto l'impressione che io abbia voluto speronarlo). La mia raffica lo colpì in pieno, subito buttai la barra a sinistra rovesciandomi. Risalendo vidi i pezzi dell'ala e della coda del bombardiere volteggiare nell'aria"¹³

La mattina del 17 luglio i primi caccia italiani si alzarono in volo alle 13. Sono ventuno, per la metà Macchi 202, e dichiarano l'abbattimento di 5 quadrimotori ed il danneggiamento di un'altra quarantina. La reazione avversaria è descritta come violentissima. Alle 15, quando una parte dei caccia, atterrati e riforniti, sono pronti per decollare di nuovo, il Tenente Italo Jacobucci, pilota istruttore a Capua, chiede ed ottiene dal Capitano Bonet, comandante della 150 Squadriglia su Re 2001, di partecipare anche lui all'azione.

(9). Il Tenente Jacobucci partecipò solo al secondo dei combattimenti

(10) "Regia Aeronautica ed Armee de l'Air", Giancarlo Garelli, 1975

(11) Fonogramma in data 18 luglio della 3^a Squadra Aerea a Superaereo, vedi seguito

(12) Si verificò anche il caso di intercettazioni da parte di MC 200, un caccia che aveva già volato prima della guerra. L'ultima azione avvenne il 3 settembre, con l'abbattimento di 4 B 17 su i cieli di Toscana, da parte dell' VIII Gruppo basato a Sarzana-Luni (Macchi MC 200, Nino Arena, Mucchi Editore, 1995).

(13) Da "Cacciatori italiani e bombardieri alleati", Giorgio Apostolo, Storia Militare 1993.

Riportiamo la descrizione del combattimento dal fonogramma trasmesso dalla 3a Squadra Aerea a Superareo a Roma:

"22° Gruppo C.T. Capodichino habet effettuato partenza su allarme ././ velivoli impiegati nr.5 Re 2001, nr. 3 Re 2005 nr. 3 MC 202././ ore partenza da 15 15 a 16 55 ././ zona cielo di Napoli e dintorni ././ quota 6000/8000 metri ././ colpi sparati nr. 1190 cal. 20 mm. 500 sit e 500 pit cal. 12.7 mm.¹⁴ ././ Nr. 2 quadrimotori risultano sicuramente abbattuti et uno stesso tipo probabilmente abbattuto et 1 bimotore probabilmente abbattuto = 10 quadrimotori et due bimotori efficacemente mitragliati ././ reazione avversaria violenta ././ nr. 2 Re 2001 colpiti reazione nemica 1 MC 202 colpito reazione nemica ././ Cap. Giovanni Bonet et Ten. Pil. Iacobucci Italo feriti da reazione avversaria ././ ore atterraggio da 16 15 at 17 40 ././ ore complessive volate 8 et minuti 50 ././ i 2 quadrimotori citati sono stati abbattuti dai seguenti piloti ././ Cap. Pil. Bonet Giovanni fu Antonio nato a Cornegliano (Treviso) e Serg. Magg. Squotti Emilio di Raffaele nato ad Argelato (Bologna)".

Il diario della 3^a Squadra Aerea riporta anche il nome degli altri piloti impegnati nell'azione: Tenente D'Autilia, Maresciallo Pappalardo, Tenente Prete, Tenente Erminio, Sottotenente Dell'Acqua, Sergente Maggiore Biagini, Sergente Pizzati, Tenente Prati.

¹⁴ Le mitragliatrici Breda Safat da 12.7 mm. sparavano due tipi di proiettili, perforanti ed esplosivi-incendiari. L'assenza del 7.7 mm. tra i calibri citati, fa pensare che una parte dei Re 2001 potessero essere da caccia notturna, con due armi da 20 mm. al posto delle mitragliatrici leggere, un armamento più pesante che si pagava però in termini di prestazioni