

Il contributo dell'Aeronautica Militare

Immediatamente dopo l'annuncio dell'armistizio interi Reparti aerei e singoli velivoli scelgono, in osservanza delle clausole firmate, di affluire verso gli aeroporti del sud Italia, già in mano agli Alleati, per continuare la guerra. Passano in tal modo le linee poco più di 200 velivoli, di cui circa la metà in reali condizioni di combattere, mentre una quarantina vengono abbattuti dai tedeschi durante il tentativo o vanno perduti per altre cause. Tra il settembre del '43 e il maggio successivo, circa 2.000 militari dell'Aeronautica, di cui 1.200 in volo, raggiungono Lecce, Palata, Canne, Biferno o Campo Vesuvio, una base insomma, da cui i velivoli della nuova Unità aerea riportano in volo, insieme alle gloriose insegne del "cavallino rampante" o del "gatto nero", quella coccarda tricolore simbolo dell'Italia e delle origini stesse della Forza Armata. Al di là delle cifre, comunque, questa partecipazione assume significato e rilevanza grandissimi.

L'attività bellica dell'Aeronautica Italiana inizia fin dalla mattina del 9 settembre quando due pattuglie di M.C.205 scortano alcune unità della nostra flotta da guerra in navigazione da La Spezia ai porti controllati dagli Alleati. Il giorno 11, durante il volo di trasferimento di un Reparto da bombardamento dall'aeroporto di Perugia alla Sardegna, la caccia tedesca attacca la nostra formazione dando luogo al primo combattimento aereo tra i due ex alleati. Il giorno 12, mentre aerei da caccia mitragliano colonne tedesche in ritirata nella penisola salentina, per la prima volta le coccarde tricolori appaiono nei cieli di alcune città italiane ancora occupate, sulle quali i nostri velivoli lasciano cadere manifestini, stabilendo in tal modo un concreto legame spirituale tra italiani uniti dalle stesse aspirazioni.

Tra il settembre e l'ottobre del 1943 l'attività dei nostri velivoli prosegue intensa, soprattutto lungo le coste dell'Albania, della Grecia e della Jugoslavia.

In questi mesi, eccezionale si rivela il lavoro che riescono a compiere i tecnici e gli specialisti dell'Aeronautica: in una situazione in cui gli Alleati avevano di fatto requisito tutto ciò che poteva esser loro utile e i tedeschi si ritiravano verso nord lasciandosi alle spalle solo distruzione. Grazie a questi uomini, l'Aeronautica italiana combatté a fianco degli anglo-americani utilizzando esclusivamente i propri mezzi fino alla metà di settembre del 1944, quando gli Alleati, nel dare atto agli aviatori italiani della lealtà, dell'onore, dell'entusiasmo e del valore dimostrati, potenziano il Raggruppamento caccia con l'assegnazione di alcuni P-39 "Aircobra" e "Spitfire" e i reparti da bombardamento con alcuni Martin "Baltimore", un nome che avrebbe presto identificato uno stormo. L'8 maggio 1945, con la resa incondizionata della Germania, hanno termine anche le operazioni belliche che l'Aeronautica italiana aveva condotto per venti mesi in disagiate condizioni materiali e supplendo alla scarsezza di mezzi e di macchine solo con le risorse umane e l'entusiasmo.

La Bandiera dell'Aeronautica e quelle del 4°, 5° e 51° Stormo sono decorate con la Medaglia d'Oro al Valor Militare concessa per i cinque anni di guerra; lo Stormo "Baltimore" e quello notturno con la Medaglia d'Argento per l'attività svolta durante la Liberazione; lo Stormo trasporti con la Croce di Guerra al V.M. per lo stesso motivo. Per il ciclo di guerra 1940-43 due Stormi, il 36° e il 46°, sono decorati di Medaglia d'Oro al V.M.; ventinove Reparti di volo ricevono in totale 30 Medaglie d'Argento ed 1 di Bronzo al V.M. Alle 138 Medaglie d'Oro concesse ad appartenenti alla Forza Armata fino al settembre 1943 se ne aggiungono 26 per fatti d'arme compiuti nei venti mesi dopo l'8 settembre da militari dell'Aeronautica inquadrati in Reparti regolari o in Formazioni partigiane; 9 ricompense interalleate sono assegnate ai nostri aviatori nello stesso periodo. In cinque anni di guerra solo l'Aeronautica lascia sul campo oltre 9.000 morti e più di 3.500 dispersi.

Macchi M.C.205



Anno di costruzione	1942
Descrizione	Velivolo da caccia, monoposto, monomotore, monoplano ad ala bassa
Apertura alare	m 10,58
Lunghezza	m 8,845
Superficie alare	m ² 16,80
Peso a vuoto	kg 2.581
Velocità max	km/h 650
Motore	Fiat RA 1050 RC 58-I 1.475 CV

Sviluppato dal Macchi MC.202, il primo MC.205 volò nell'aprile del 1942. Più veloce e più armato del predecessore, grazie alla maggiore potenza del motore DB 605 ed all'installazione - per la prima volta su un caccia italiano - di due cannoni Mauser da 20 mm nelle ali, il 205 risultò al livello (e sotto certi aspetti superiore) dei velivoli nemici ed alleati; tale miglioramento delle prestazioni fu possibile, tuttavia, a scapito della dolcezza e della prontezza di manovra che caratterizzavano il MC.202. Rispetto agli altri caccia della "Serie 5" (erano così chiamati i velivoli equipaggiati dal DB 605; Fiat G.55 e Reggiane Re.2005), il "Veltro" aveva una minore superficie alare e per questa ragione ne fu previsto l'impiego per il combattimento alle medie quote. Nel 1943 venne dato in dotazione al 4° Stormo e ad alcune Squadriglie del 51° e del 3° Stormo; equipaggiò, in versione speciale, la 310^a Squadriglia Aerofotografica di Guidonia (Roma). Numerosi esemplari di MC.205 entrarono a far parte anche delle Squadriglie Caccia dell'Aviazione della Repubblica Sociale Italiana. Terminato il conflitto, dopo un breve periodo presso il 5° Stormo, il 205 fu destinato alle Scuole. L'esemplare esposto (MM 9546) è stato costruito dalle officine Breda nel 1942 modificando un MC.202 serie X e porta i colori di un velivolo cobelligerante.