

MAURIZIO DI TERLIZZI

MACCHI E MESSERSCHMITT
NELLA DIFESA
DI ROMA

3° STORMO C.T.
ESTATE 1943



ITALIAN-ENGLISH
TEXT

INDICE

INTRODUZIONE DELL'AUTORE

Pag. 4

PARTE I

- Pag. 6 - Il 3° Stormo Caccia Terrestre
- Pag. 12 - Il C.202 del Serg. Magg. pil. Luigi Gorrini - Miti e leggende
- Pag. 24 - La primavera del 1943
- Pag. 29 - L'armamento dei Macchi C.202
- Pag. 58 - I Messerschmitt Bf 109 del 23° Gruppo
- Pag. 69 - L'inizio della ricerca
- Pag. 72 - Giulio Cesare Giuntella
- Pag. 79 - La difesa di Roma, luglio-settembre 1943

PARTE II

- Pag. 173 - Salita e discesa, bussola e orologio
- Pag. 180 - Scelta di campo
- Pag. 182 - Ieri e oggi
- Pag. 191 - Conclusione
- Pag. 192 - Bibliografia e Ringraziamenti
- Pag. 193 - Biografia dell'Autore

PARTE III

- Pag. 194 - English summary

IL C.202 DEL SERG.MAGG. PIL. LUIGI GORRINI MITI E LEGGENDE

I modellisti e gli storici sono da sempre affascinati dagli aerei degli "assi", cioè il velivolo personale di quel pilota che dopo aver abbattuto 5 aerei nemici, veniva ufficialmente proclamato come "asso". Forse è l'alone di leggenda che gravita attorno a quel velivolo oppure "noi" siamo animati dalla volontà di realizzare un velivolo in scala così noto e particolare. Luigi Gorrini è stato un Asso, anzi uno tra quelli maggiormente riconosciuti e celebrati e quando nel luglio 1978 uscì la sua biografia, scritta a quattro mani con l'Avvocato Giacomo Manfredi, la sua fama crebbe ancora di più. La curiosità di dare un "volto"...un aspetto o forse quello di inquadrare quell'aereo nella casistica ufficiale di colorazione e produzione ha scatenato le fantasie più disparate. Oggi esistono innumerevoli modellini di Macchi C.202 realizzati "come quello di Gorrini", tanti fogli di decalcomanie in tutte le scale sono pronti a fornire al modellista le giuste decals per fare proprio quell'aereo lì...proprio quello ! Ma come era l'aereo di Gorrini veramente ?



Il Serg. Magg. pil. Luigi Gorrini ritratto a Ciampino davanti ad un Macchi C.202 delle primissime serie. Malgrado sia spesso identificata come una foto del 1943 nella difesa di Roma, la colorazione del caccia ed il volto giovanile del pilota fanno propendere ad un primo incontro tra Gorrini ed il C.202 di passaggio a Ciampino ai primi del 1942.

Serg. Magg. Luigi Gorrini in front of an early series Macchi C.202 at Ciampino airport. This photo is often referred to summer 1943 in Rome's defence duties, but the early camo scheme of the fighter and the young face of Gorrini, are probably linked to his very first encounter with Macchi C.202, in spring 1942.

IL MACCHI C.202 FOLGORE

Come si evince dalle assegnazioni, la linea operativa fu composta sin dall'inizio da Macchi C.202, un velivolo che costituiva l'organico di moltissimi reparti di volo sin dal novembre 1941. Nel corso della produzione era stato suddiviso in Serie, costruite da tre ditte aeronautiche. La casa madre Macchi negli stabilimenti di Venegono Superiore in provincia di Varese, la Breda presso le sue officine a Bresso vicino Milano e la Società Aeronautica Italiana (SAI Ambrosini) a Passignano sul Trasimeno, in Umbria nel centro Italia.

Nel corso della produzione, l'aereo subì moltissime modifiche, necessarie per risolvere alcuni difetti e migliorare le caratteristiche di volo. Diverse di queste modifiche servirono altresì per mantenere l'aereo ad un livello di adeguatezza necessaria. Anche se furono studiate varianti più o meno efficaci, la linea del C.202 non subì grossi cambiamenti e le ultime serie finirono per incorporare tutte le migliorie che man mano venivano introdotte. Il 3° Stormo arrivò ad avere ben 46 C.202 nel breve periodo di soli 88 giorni, che rappresentano il periodo di studio di questo libro.



Alcune belle foto scattate sull'aeroporto di Castiglione del Lago, sul Lago Trasimeno dove alcuni allievi piloti posano vicino un Macchi C.202 della Serie IV costruito dalla SAI Ambrosini.

Some very nice pictures taken at Castiglione del Lago airfield, where three young pilots stand by the tail of a brand new SAI Ambrosini built Macchi C.202.



La Serie VII di costruzione Macchi MM.9043 fu anche caratterizzata dalla nuova mimetica ad “anelli di fumo”, l’aereo è senza il cofano motore e mostra tutte le installazioni del suo propulsore (Archivio Storico Aermacchi).

Serie VII built by Macchi was characterized by the new camouflage scheme with “smoke rings”, the aircraft is uncowed and shows all the inner installations of its powerful engine.

per arma come si evince anche dai rapporti di combattimento di alcuni piloti. I C.202 con le armi alari furono davvero pochissimi, le immagini del tempo ci permettono di individuare solo 4 o 5 aerei come la MM.9046 fotografata in Ditta, la MM.7768 che divenne il prototipo del C.202D con un grande radiatore sotto al muso, la MM.7845 assegnata alla 353^a Squadriglia del 51° Stormo, la MM.9044 e soprattutto la MM.7731. Questo aereo fu ampiamente fotografato a Lonate Pozzolo con due armieri che effettuano le operazioni di riarmo delle quattro armi, a beneficio del fotografo.

La diversità di questi dati diventa essenziale per definire il nuovo peso a vuoto e tutti gli altri dati utili per piloti e specialisti. Infatti se si fa caso alle foto di coda della MM.7731 si nota come il peso a vuoto sulla deriva è stato lasciato in bianco, sarà dipinto successivamente una volta stabilito ed accertato il nuovo peso dell'aereo in configurazione quadriarma. Tante installazioni sono ancora oggi frutto di accordi contrattuali, possibilità scritte sui documenti dei lotti costruttivi, pagate ma non sempre rese operative.

Ecco che ancora oggi, le ditte aeronautiche organizzano il montaggio di tale dispositivo o di un certo apparato e poi invitano il cliente e rendersi conto, realizz-

© R J Caruana

54

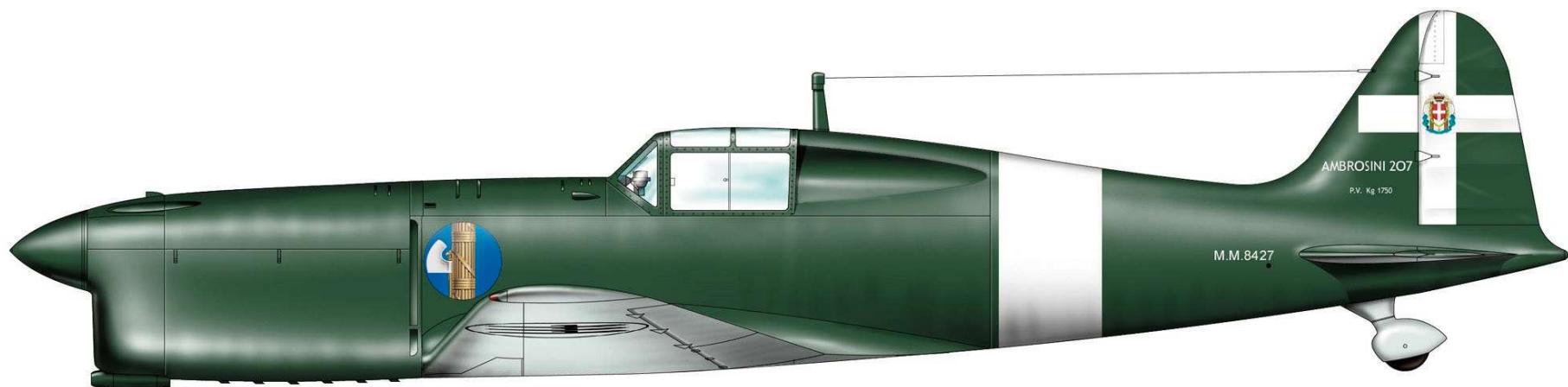


Il Macchi C.205 Serie I appartenente alla 85[^] Squadriglia e codificato 85-5, mostra le cancellature delle insegne di Regime a seguito di un ordine diramato a tutte le ditte costruttrici datato 28 agosto 1943.

The Macchi C.205 Serie I belonging to 85[^] Squadriglia and coded 85-5, shows the deletion of fascist badges from wings, fuselage and rudder, following an order sent to all aircraft factories, dated 28th august, 1943.

© R J Caruana

68

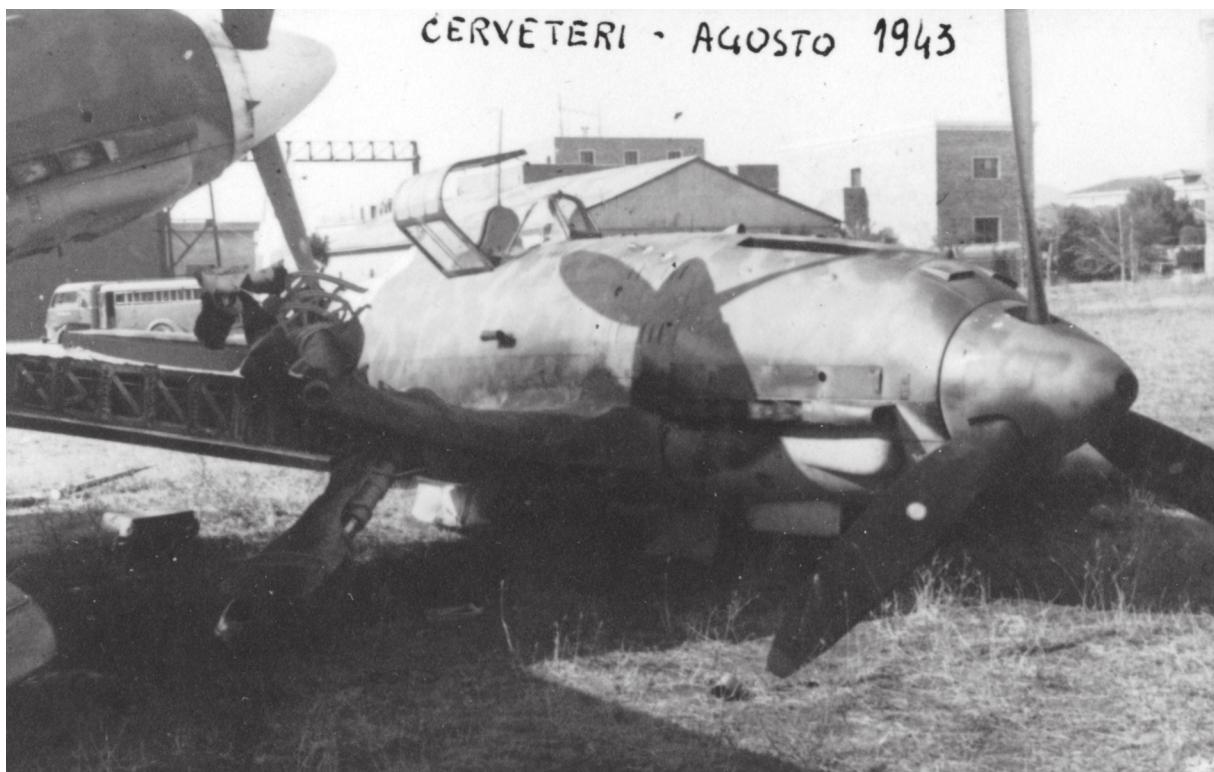


Il SAI Ambrosini 207 MM.8427 fu uno dei soli 6 aeroplani di questo tipo che furono assegnati alla 83^a Squadriglia. Non incontrarono il favore dei piloti, pur essendo bene armati e in possesso di buone caratteristiche di volo.

The SAI Ambrosini 207 MM.8427 was one of the only six planes that were assigned to 83^a Squadriglia. They didn't meet the pilot's expectations, although this fighter was well armed, fast and with good flight characteristics.

Serg. Taberna su un C.202 ed il Serg. Magg. Gorrini a bordo del suo C.205. Qui si ingaggia un serrato combattimento contro i bombardieri e la caccia di scorta, che si svolge in una vasta aerea pontina compresa tra Terracina, Nettuno e l'isola di Ponza. Al termine dello scontro, si è in grado di tirare qualche somma provvisoria sulla base delle dichiarazioni dei protagonisti, molte delle quali non appaiono surrogate da evidenze documentali ufficiali. Andando con ordine, il libro "Mediterranean Air War vol. 4" riporta che le perdite alleate consistono in un B-26 danneggiato su Roma e due B-26 del 320th Bomber Group perduti in azione.

I Missing reports americani, ed in particolare quello del 320th BG invece non segnala alcuna perdita quella mattina, né nel pomeriggio. Da parte italiana si rivendica l'abbattimento di due B-24 caduti tra Ponza e Capo Circeo, uno da parte del Serg. Magg. Spartaco Petrignani ed uno in collaborazione tra il Ten. Mario Melis ed il Serg. Carlo Gardan. Per il Serg. Magg. Gorrini la situazione è ancora più complicata perché il nostro sottufficiale dichiara di aver combattuto contro i caccia di scorta che hanno avuto la meglio incendiando il suo C.205. Gorrini ha dovuto lanciarsi su Sezze prendendo terra senza danni. Qui sono evidenti diverse incongruenze, che derivano dall'analisi e dal confronto della documentazione ufficiale. Vediamo i punti noti di questa vicenda e cosa non quadra, così che il lettore possa trarre le proprie conclusioni in una situazione davvero controversa.



Una drammatica foto di un incidente a terra avvenuto a Cerveteri a ridosso dell'Armistizio. Lo scontro tra due C.202 Serie Breda ha determinato estesi danneggiamenti ad entrambi gli aerei (Storchi via Caliaro).

Heavy damage to both of these two Breda-built Macchi C.202s that collided at Cerveteri, few days before the Armistice of 8th September 1943. The aircraft on the left, seems to have rammed the other while parked.

© R J Caruana

126



Il profilo rappresenta il Bristol Beaufighter TF Mk.X silurante in carico al 47° Squadron RAF basato a Protville in Tunisia nell'estate del 1943. Il reparto fu molto attivo con incursioni in mare e lungo le coste della Corsica, della Sardegna e delle coste del Lazio. Il velivolo contrassegnato dalla lettera "W", fu abbattuto durante una di queste scorribande, da caccia italiani e tedeschi.

The colour profile depicts the Bristol Beaufighter TF Mk.X used as a torpedo-bomber by 47° Sqaudron RAF that in summer 1943 was based at Protville, Tunisia. This was a very active unit that was responsible for several intruding missions at sea along the coast of Corsica, Sardinia and Lazio. Aircraft coded "W" was lost during one of these missions by italian and german fighters.

ANALISI DI PLANATA DI UN C.205 CON PIANTATA MOTORE ED ELICA NON A BANDIERA.

DI FRANCESCO BUSCEMI

IPOTESI

- Quota su Terracina: 6500 m
- Quota su Nettuno: 3900 m
- Prua: 305°
- Glide ratio (elica non a bandiera) = 1:7
- Distanza Terracina - Nettuno = 53 Km in linea d'aria, prua 292°
- Distanza Nettuno – Pratica di Mare = 26 Km in linea d'aria, prua 320°
- Calma di vento

NdA: Il glide ratio è la distanza di volo percorsa, divisa per l'altitudine persa nel percorrere quella distanza.

TRATTA TERRACINA – NETTUNO

- Distanza Terracina – Nettuno = 53 Km
- Analisi: Partendo da 6500 m su Terracina, con un glide ratio di 1:7 si arriverebbe sulla verticale di Nettuno a una quota negativa di -1071 m. Ciò non corrisponde con i dati riportati nelle ipotesi e rende quindi la stima del glide ratio di 1:7 non verosimile. Per arrivare sulla verticale di Nettuno a 3900 metri, il glide ratio sarebbe dovuto essere di 1:20 circa (in assenza di vento). Tale valore però, non è tipico di caccia della seconda guerra mondiale che, nella migliore delle ipotesi, avevano un glide ratio di 1:12).
- Conclusioni: Dall'analisi dei dati risulta che nel tratto Terracina – Nettuno il velivolo non può aver effettuato una planata con motore spento ed elica non a bandiera per una distanza di 53 Km perdendo soltanto 2600 metri di quota.
- Se invece si danno per vere le quote riportate di 6500 metri su Terracina e di 3900 metri su Nettuno, si può assumere che il motore era ancora in funzione, anche se parzialmente.

IL MACCHI C.202 2-70 ED IL SUO PILOTA

Per tantissimi anni, il caccia Macchi C.202 codificato 2-70 appartenente al 23° Gruppo è stato ammirato e rimirato a lungo in tutte le pubblicazioni aeronautiche. Modellisticamente poi, è stato realizzato spesso e volentieri per via di molte peculiarità che lo rendono un velivolo particolarmente appetibile.

La colorazione Breda dell'ultimo periodo è bella e diversa dai soliti Macchi, l'insegna della Vespa Arrabbiata sulla fascia bianca ed i numeri neri con bordino bianco invitano i modellisti alla sua realizzazione, anche se alcuni dettagli importanti, come il numero di M.M. o i suoi codici, sono stati per anni ed anni dei veri e propri rompicapo. Anche la location è sempre stata erroneamente identificata, spesso confusa con Torino-Caselle o con Cerveteri.

Sembra che l'attenzione di tutti sia stata sempre concentrata sul 2-70 senza curarsi di altri fattori importantissimi per dare una connotazione storica alle 3 o 4 foto trite e ritrite. Perché nessuno si è mai domandato quale fosse la vera location delle foto ? Come mai non ci si è chiesti cosa facessero tre aerei appartenenti alle tre squadrighie del 23° Gruppo, lontano dal campo di Cerveteri ?

Il primo dato dovrebbe far pensare, guarda caso c'è un aereo per ciascuna squadriglia...e chi è stato in un reparto di volo, sa che quando c'è da fare qualcosa di "straordinario", il modo migliore per non creare malumori, è di scegliere un pilota ed un velivolo per reparto in modo che nessuno si possa lamentare.

L'ambientazione delle foto è l'aeroporto di Napoli-Capodichino, si distinguono



Napoli, 31 agosto 1943. I piloti del 3° Stormo raggiungono i propri aerei per tornare a Cerveteri, gli specialisti sono sull'ala pronti ad azionare la manovella di avviamento. Sul 74-6 si vede chiaramente il cerchio sotto l'ala (AM).

Naples, 31st of august 1943. 3° Stormo's fighters are ready to start the engines and fly back to Cerveteri.

© R J Caruana

172



Il profilo di questo caccia Veltro, rimasto finora sconosciuto, riflette un periodo brevissimo di servizio con la Regia Aeronautica, perché dopo la consegna al 3º Stormo avvenuta il 26 agosto, il velivolo venne impiegato in combattimento per sole due settimane prima del tracollo politico e militare italiano, che lo consegnerà dritto nelle mani dei tedeschi. L'aereo sarà poi impiegato nell'Aeronautica Nazionale Repubblicana senza che se ne siano rintracciate ulteriori informazioni.

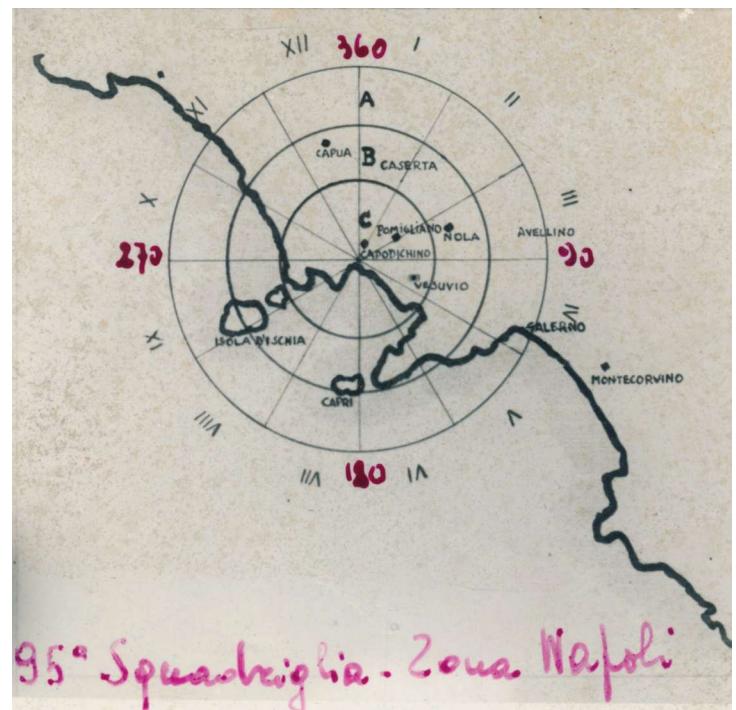
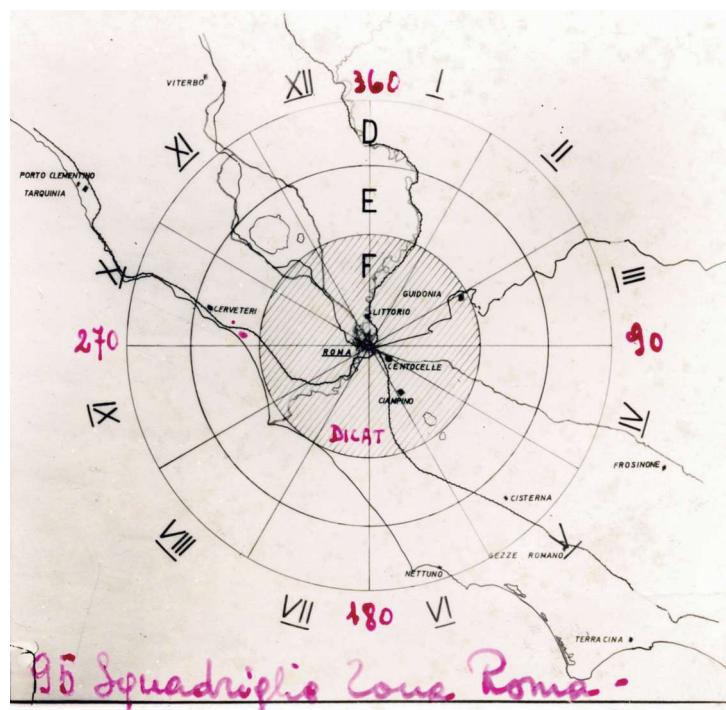
This Veltro's profile, remained unknown until now, is related to his very short duty service it had with Regia Aeronautica. Assigned to 83th Squadriglia on 26th of august, fought just a couple of weeks before the Armistice that left this plane in the hands of germans. It then served in northern Italy with Aeronautica Nazionale Repubblicana, but no further informations of its fate are known.

PARTE II

SALITA E DISCESA, BUSSOLA E OROLOGIO

Dopo aver meticolosamente affrontato un periodo di volo molto intenso e denso di avvenimenti, viene da riflettere su tanti fattori che a questo punto del libro, avranno probabilmente scatenato la curiosità del lettore. Questo non è un lavoro sulle colorazioni o sull'araldica di questi aerei, né tantomeno sugli aspetti produttivi o di prestazione dei velivoli coinvolti.

Leggere come i cacciatori del 3° Stormo decollassero in tutta fretta per raggiungere il più velocemente possibile quote davvero notevoli per poi ridiscendere con la stessa veemenza, impone alcune considerazioni. A Cerveteri e Palidoro avveniva quella che si chiama "intercettazione di punto", perché gli aerei decollavano rapidamente per contrastare la minaccia direttamente sul cielo dell'aeroporto o in prossimità di esso. Il decollo avveniva sia su segnalazione del Radiolocalizzatore, sia quando l'allarme non suonava ma si sentiva o si vedeva, l'avvicinarsi delle grandi formazioni americane. Sia Cerveteri che Palidoro si trovano praticamente sul mare e la loro identificazione, specie da alta quota non era difficile sfruttando l'orografia del terreno e il riconoscimento di punti ben noti, come la presenza di grandi città come Roma o Civitavecchia per orientarsi.



Due cartine in uso alla 95[^] Squadriglia con le indicazioni dei settori attorno a Roma e Napoli (Storchi via Caliaro).

Two simplified maps that were used by 95[^] Squadriglia for combat flights around Rome and Naples.