



## IL 5° STORMO TORNA AL NORD... (I parte)

Claudio Carretta

Al termine delle ostilità in Europa, ed in attesa che la guerra finisse anche in estremo oriente, la Regia Aeronautica venne autorizzata dal Commissione Alleata di Controllo (AFSC) a schierare presso l'aeroporto di Lecce Galatina tutti i suoi (pochi) reparti da caccia: la base stava infatti per essere liberata dai vari Squadrons di bombardieri B-24 Liberator dell'USAAF che vi avevano operato per attività belliche e, quindi, sarebbe presto tornata interamente disponibile.

Nel corso del secondo semestre del 1945 il Raggruppamento Caccia concentra quindi sull'aeroporto salentino gli uomini ed i mezzi dei suoi tre Stormi che, poco alla volta, prendono possesso delle strutture a disposizione: si tratta del 4° Stormo con suoi P-39Q, del 5° Stormo con i Macchi C.202 e del 51° Stormo con gli Spitfire V ed i Macchi C.205.

L'attività di volo è molto ridotta in quanto quel periodo iniziale viene prevalentemente utilizzato per concedere al personale degli adeguati periodi di licenza, per svolgere la necessaria attività di manutenzione ed a volte di ricostruzione dei velivoli, tutti provati dall'intensa attività bellica, e per riorganizzare logisticamente ed operativamente i reparti di volo.

Sul sedime aeroportuale di Galatina era basata anche una Squadra Riparazioni Aeromobili e Motori (SRAM), ente tecnico con importanti capacità manutentive maturate durante la guerra ed affinate dalla necessità di mantenere in condizioni operative il maggior numero possibile di velivoli pur non disponendo di adeguate scorte di componenti di ricambio (tutte le industrie aeronautiche avevano sede nel nord Italia...): il Servizio Tecnico dell'Unità Aerea, al comando del Cap. Gari Franco Fiorio, nell'ambito delle attività da porre in essere per mantenere in ordine di volo i velivoli disponibili ed in attesa delle future forniture da parte degli Alleati, dispose che la SRAM proseguisse nell'attività, già iniziata durante la guerra, di conversione dei velivoli Macchi C.202 allo standard C.205 mediante la sostituzione del motore DB-601 di produzione ALFA-Romeo con i DB-605 di produzione tedesca e disponibili in buon numero.

Tra gli altri venne modificato, probabilmente il primo nel dopoguerra, il Macchi

Spitfire IX dell'8° Gruppo al parcheggio ad Orio al Serio: si riconoscono gli esemplari MJ-849 (poi M.M.4139) e MH-526 (poi M.M.4037). (Archivio Carretta - Giorgio Apostolo)

A destra

Insegna della "Diana Cacciatrice" sulla coda dello Spitfire IX restaurato e conservato presso il Museo A.M. di Vigna di Valle nei colori del 5° Stormo 8° Gruppo.

(Foto Danilo Renzulli)



C.202 M.M.91831 al quale, in sede di revisione, venne tolta la livrea mimetica per lasciare la finitura in metallo naturale: questa originalità, che peraltro di lì a poco sarebbe diventata la norma, gli valse il soprannome di Biancone.

Assegnato all'8° Gruppo del 5° Stormo questo velivolo, che certamente vantava prestazioni esasperate e che richiedeva un pilotaggio particolarmente attento a causa delle modifiche di peso e di centraggio dovute alla sostituzione del motore, ebbe vita breve: il 21 gennaio 1946 il S.Ten. Osvaldo Scuffi, valente pilota del 51° Stormo distintosi in numerose azioni di guerra, probabilmente incuriosito dai racconti dei colleghi che lo avevano già pilotato, chiese ed ottenne il

permesso per portarlo in volo. Durante una serie di manovre acrobatiche nel cielo campo improvvisamente entrò in vite per schiantarsi senza possibilità di salvezza in prossimità della linea di volo.

Dalla Situazione Velivoli della Regia Aeronautica alle ore 24 del giorno 21 febbraio 1946 si evince che la forza del Raggruppamento Caccia, tutta ancora schierata a Lecce Galatina, era così costituita:

Reparto	Velivolo	In carico	Di cui efficienti
4° Stormo	P-39Q	36	36
	P-39N	44	Riserva di magazzino
	Ca.133	1	1
	SAIMAN 202	2	2
5° Stormo	C.202	18	18
51° Stormo	Spitfire V	11	9
	C.205	18	17

La situazione era comunque destinata a migliorare in breve tempo per effetto del favorevole esito dei negoziati intercorsi con la Air Force Sub Commission dell'Allied Commission (AFSC/AC) con la quale venne definita, tra l'altro, la consegna di un primo lotto di Spitfire IX: la formalizzazione degli accordi venne sancita da una missiva dell'Air Vice Marshal Ivan Brodie, presidente dell'AFSC/CA, che il 23 maggio 1946 comunicava al Ministero Aeronautica (Prot. AFSC/367/2/ORG) le modalità di trasferimento di cinquantasette velivoli che erano disponibili presso la 392 Maintenance Unit di Brindisi. Si trattava di velivoli fermi da molti mesi, in condizioni che risentivano del lungo accantonamento all'aperto e che, quindi, abbisognavano di interventi tecnici prima di poter tornare in volo: tra il 30 maggio ed il 27 giugno 1946 questi aerei vennero presi in carico dal Reparto Tecnico dell'Unità Aerea (RTU) che, mano a mano che terminavano le attività di ripristino, li rese disponibili per riequipaggiare il 51° Stormo il cui 20° Gruppo già da tempo operava con la versione V del caccia inglese.

Il riequipaggiamento dello Stormo del Gatto Nero comportò a cascata una serie di altri movimenti: gli Spitfire V vennero ceduti alla Scuola di Pilotaggio di Galatina mentre i Macchi C.205 del 155° Gruppo vennero versati al 5° Stormo (dapprima in aprile all'8° Gruppo e poi a giugno al 101°/102° Gruppo) il quale, a sua volta, passò poco per volta sempre alla Scuola i suoi pochi Macchi C.202.

Le attività di volo dei velivoli del Raggruppamento Caccia tornarono poco per volta ad intensificarsi beneficiando della disponibilità dei "nuovi" caccia sebbene la scarsa disponibilità di parti di ricambio, in particolare in quel primo periodo di



A sinistra  
**Spitfire IX serial MJ-778 "SW-T"**  
 con le insegne del 253° Squadron  
 della RAF, ceduto all'A.M. il 26  
 giugno 1947 e successivamente  
 diventato M.M.4137.  
 (Archivio Carretta)

copertoni per i carrelli d'atterraggio, costituì comunque un problema.

I tre Stormi continuavano ad operare congiuntamente sull'aeroporto di Galatina ma sin dalla primavera del 1946 lo Stato Maggiore stava valutando e studiando la loro redistribuzione su altri aeroporti della penisola.

Se ne ha traccia in una comunicazione del 4 giugno 1946 (Prot. N° 202115/Od.7) con al quale lo SMRA, in risposta ad un'informativa dell'Ufficio "I" che segnalava come le autorità locali auspicassero la liberazione delle aree occupate dall'aeroporto di Orio al Serio al fine di dar respiro al nuovo piano regolatore di Bergamo, puntualizza che *"è previsto, per ora, il mantenimento totale del campo in oggetto"* e che *"tale campo potrà anche essere richiesto in uso dagli Alleati in relazione agli impegni presi al riguardo dalla Regia Aeronautica"*.

Il successivo 19 agosto 1946 (Prot. N° 203318/Od.7) il 2° Reparto dello Stato Maggiore (non più della Regia ma ora dell'Aeronautica Militare) scrive al Ministero Aeronautica - Direzione Generale del Demanio per precisare che *"com'è noto è previsto che sull'aeroporto di Orio al Serio si trasferisca uno Stormo da Caccia"* e che *"in conseguenza di quanto sopra deve essere sospesa ogni pratica relativa all'eventuale restituzione dei terreni interessanti il campo in questione"*.

Ad ulteriore conferma una comunicazione interna tra 1° e 2° Reparto di SMA del 20 agosto 1946 (Prot. N° 104180/Od.14), avente ad oggetto *"Aviorimessa metallica S.52 - Ditta Agusta"*, precisa che *"si riterrebbe opportuno montare l'aviorimessa di cui all'oggetto sull'aeroporto di Bergamo (Orio al Serio) sul quale si prevede che venga dislocato un Reparto da Caccia e che funziona da scalo sussidiario dell'aeroporto di Linate per le linee aeree"*. Le disposizioni organizzative proseguono con un telegramma indirizzato al Comando della 1ª Z.A.T. del



A sinistra  
**Schieramento di Spitfire del 101°**  
**Gruppo ad Orio al Serio.**  
 (Archivio Carretta - Famiglia Boccalatte)

A destra

Alcuni tra i piloti del 5° Stormo partecipanti al Trofeo Zerbinati: da sinistra a destra si riconoscono il S.M. Ubaldo Marziali, il Cap. Guido Gasparetti, il Magg. Bruno Alessandrini, il Cap. Ottorino Capellini ed il Ten. Ottorino Lancia. (Fototeca S.M.A.)



28 agosto 1946 con il quale viene precisato che "diciassette baracche in legno disponibili territorio Prima Aerozona devono essere concentrate su aeroporto Orio al Serio per loro successivo montaggio". Nelle settimane successive si succedono altre comunicazioni tra vari enti e Comandi dell'A.M. tutte finalizzate ad organizzare e predisporre l'aeroporto di Orio al Serio per il prossimo trasferimento di uno Stormo da Caccia da Galatina.

Nelle Memorie storiche del Comando Unità Aerea riferite al terzo trimestre del 1946 si legge che il trasferimento verrà attuato "dopo un primo periodo di istruzione tecnico-teorica del personale specialista e pilota attraverso corsi formativi e d'istruzione sul velivolo Spitfire IX, velivolo sul quale il 5° Stormo verrà definitivamente armato, presso il 51° Stormo e presso l'organizzazione del 1° R.T.U."

La scelta dell'Aeronautica di riaprire per primo l'aeroporto bergamasco tra tutti quelli disponibili nel nord della penisola è probabilmente correlata con la sua posizione centrale rispetto alla pianura padana e con la sua vicinanza a Milano ed alle sue aree industriali che, sebbene uscite dalla guerra pesantemente danneggiate, rimanevano comunque in prospettiva un importante obiettivo strategico da difendere.

Curiosamente il campo di Orio non era sostanzialmente mai stato impiegato dalla Regia in quanto la sua costruzione era terminata solo nella primavera del 1943: tra il 15 ed il 21 aprile vi era comunque stato trasferito da Cameri il 1° Nucleo Addestramento Volo Senza Motore (NAVSM) che però già dal successivo mese di luglio venne nuovamente spostato presso il vicino aeroporto di Brembate di Sopra. Da qui proseguì ancora per poche settimane la sua attività di volo in coabitazione con lo stabilimento della Caproni Aeronautica Bergamasca che, oltre alla produzione di velivoli propri (Ca.309, 310, 311, 313, ecc.), si occupava anche delle manutenzioni dei

In basso

Il Ten. Cesare Boccalatte dell'8° Gruppo ripreso con il pastore tedesco mascotte del Gruppo.

(Archivio Carretta - Famiglia Boccalatte)



velivoli Junkers Ju.87 e Ju.88. A seguito dell'armistizio l'aeroporto di Orio al Serio passò di fatto sotto il controllo della Luftwaffe che lo impiegò intensamente fino all'aprile 1945 schierandovi diversi reparti da ricognizione.

Le vicende belliche, che coinvolsero anche reparti da trasporto e da caccia dell'Aviazione Nazionale Repubblicana (ANR), esulano dal contesto di questo studio ma saranno eventualmente oggetto di un futuro articolo.

In attesa che si concretizzasse il previsto trasferimento di uno Stormo al nord, le forze assegnate ai reparti dipendenti dal Raggruppamento Caccia, ancora tutte schierate a Lecce Galatina, erano - con riferimento alle ore 24.00 del 30 novembre 1946 - le seguenti:

Reparto	Velivolo	In carico	Di cui efficienti
4° Stormo	P-38	30	25
	P-39Q	13	2
5° Stormo	C.202	10	8
	C.205	27	19
51° Stormo	Spitfire IX	36	19
S.R.A.M.	P-39N	24	In magazzino
	P-39Q	3	In revisione
	P-38	2	In revisione
	Spitfire IX	1	In revisione
	Spitfire V	10	In revisione
	C.202	14	In revisione
	C.205	12	In revisione
	SAIMAN 202	9	In revisione
	FN.305	1	In revisione
	FL.3	1	In revisione

I piloti complessivamente in forza ai tre Stormi da Caccia ammontavano a 201 unità.

Nelle primissime settimane del 1947 lo SMA delibera il trasferimento ad Orio al Serio del 5° Stormo che sarà, pertanto, il primo reparto da caccia a lasciare la Puglia per essere schierato in una base del nord Italia: è un passo formale ma anche sostanziale che sancisce il ritorno ad una (pur limitata) sovranità decisionale della nostra Aeronautica Militare.

Nelle Memorie storiche del Comando Unità Aerea riferite agli accadimenti del primo trimestre 1947 si legge che "viene così attuandosi il programma di sfoltimento dell'aeroporto di Lecce dai reparti allo scopo di poter procedere alla riunione su detto aeroporto dei Gruppi Scuole di Volo per necessità contingenti dislocati sugli aeroporti di Frosinone, Brindisi e Gioia".

Il Comando di Stormo si attiva quindi per iniziare a spostare sull'aeroporto bergamasco una significativa aliquota di personale con l'incarico di approntare



A sinistra  
Schieramento di Spitfire IX in livrea metallica sul campo di Orio al Serio.  
(Archivio Carretta)

la base per renderla il più possibile idonea a ricevere gli uomini ed i mezzi che di lì a poco sarebbero giunti: il compito era piuttosto impegnativo considerato che le strutture a disposizione erano alquanto limitate e certamente inadeguate rispetto a quelle che sarebbero state le necessità. Ma, lo sappiamo bene, in Italia il "fare di necessità virtù" è quasi un'arte per cui il personale del 5° non si è certo scoraggiato di fronte alle baracche in legno lasciate dai tedeschi od alle case coloniche adattate ad accogliere il comando e gli alloggi. Le strutture destinate ai velivoli non erano molto meglio, comunque l'aeroporto disponeva di una pista pavimentata di 1.538 x 50 metri, di vie di rullaggio e di una capiente aviorimessa S.52 sulla cui sommità era stata ricavata una provvisoria torre di controllo. La recinzione aeroportuale interessava unicamente la zona operativa ed era presidiata da torrette dove i militari si alternavano nel servizio di vigilanza mentre tutto il resto della base era, in quel primo periodo, privo di recinzione.

Finalmente sul finire di aprile lo S.M.A. ordina il trasferimento del 5° Stormo ad Orio al Serio che ogni Gruppo organizza in autonomia: l'8° Gruppo giunse ad Orio il 26 aprile 1947 mentre il 101° Gruppo, l'unico per il quale sono state rintracciate notizie certe, lascia con i suoi C.205 il giorno 28 aprile 1947 l'aeroporto di Lecce Galatina per quello di Roma-Urbe che raggiunge dopo un volo di un'ora e tre quarti. Nel pomeriggio della stessa giornata il Gruppo si sposta da Roma-Urbe a Guidonia dove pernotta. Il mattino successivo la formazione di C.205 decolla verso le ore undici e, dopo settantacinque minuti di volo, atterra sull'aeroporto bergamasco. Il 6 maggio, con l'arrivo anche dei velivoli del 102° Gruppo, il trasferimento può essere considerato completato.

Pochi giorni prima, precisamente il 3 maggio 1947, il comando del 5° Stormo era passato dal T.Col. Gustavo Garretto al T.Col. Domenico Camarda mentre in quel periodo i tre Gruppi di volo erano rispettivamente al comando del Magg. Corrado Ceccacci (8° Gruppo con la 92ª e 93ª squadriglia), del Magg. Bruno Alessandrini (101° Gruppo con la 208ª e 238ª Squadriglia) e del Magg. Fernando Giocondi (102° Gruppo con la 209ª e 239ª Squadriglia).

Fu proprio il Magg. Alessandrini, uno dei tanti piloti ora ad Orio già appartenuti al 1° Stormo Caccia, ad ideare quello che sarebbe diventato lo stemma di Stormo: dalla sua matita nacque infatti la Diana Cacciatrice, la classica figura della mitologia greca intenta a scagliare una freccia con l'arco, forma che, in qualche modo, certamente si richiamava all'Arciere del 1° Stormo. I primi velivoli a fregiarsi della nuova insegna, dipinta in tondo sulle derive, furono così gli argentei Macchi C.205.

*In basso*

**Lo Spitfire IX ancora con il serial MJ-527 (poi M.M.4127) ripreso coperto con teloni al parcheggio dell'8° Gruppo ad Orio al Serio il 28 luglio 1948. (Archivio Carretta - Eugenio Sorrentino)**





L'attività di volo di quelle prime settimane vede i piloti dei tre Gruppi impegnati in brevi voli di 30-35 minuti dedicati a prendere confidenza con l'orografia della zona e con i punti di riferimento al suolo, allargando poco per volta le aree sorvolate. Già a metà giugno iniziano attività più impegnative, come voli di navigazione sulla pianura padana: si ha notizia di un raid, compiuto dai piloti del 101° il 14 giugno 1947, sulla rotta Orio al Serio - Piacenza - Bologna e ritorno per un totale di 85 minuti di volo.

Così come già accaduto l'anno precedente al 51° Stormo, anche per il 5° si stava avvicinando il momento del cambio del materiale di volo: tra il 26 ed il 27 giugno 1947 l'Aeronautica Militare ricevette infatti formalmente in carico un secondo lotto di ottantacinque Spitfire IX tratti tra quelli disponibili presso la 380 Maintenance Unit di Udine Campofornido, rendendo così possibile il riequipaggiamento dello Stormo. I C.205 iniziarono poco per volta ad essere versati alla Macchi a Venegono, mentre sulla pista di Orio al Serio iniziavano a giungere i primi Spitfire IX (tutti motorizzati con il Rolls Royce "Merlin 66"), inizialmente assegnati al solo 101° Gruppo nel frattempo passato al comando del Magg. Riccardo Marcovich. La transizione dei piloti sul nuovo velivolo, di cui non era disponibile la versione a doppio comando, avveniva con il compimento di brevi voli della durata di 25-30 minuti preceduti da una fase di addestramento teorico e da alcuni rullaggi al suolo. Il pilotaggio dello Spitfire IX sembra non presentasse particolari problemi per i nostri piloti tutti esperti e con molte ore di volo alle spalle ma richiedeva certamente molta attenzione nella fase di atterraggio in quanto il carrello, delicato e dalla stretta carreggiata, rendeva l'aereo inglese piuttosto facile alle imbardate.

L'aeroporto di Orio al Serio era in quel periodo utilizzato, oltre che per le attività militari, anche quale scalo di aerei cargo (tra i quali gli Halifax C Mk.VIII della compagnia LAMS) che trasportavano carichi di frutta verso l'Inghilterra. La pista, pavimentata ma in condizioni piuttosto precarie, risentiva di questo traffico tanto che il Comando della 1ª Zona Aerea Territoriale di Milano, con una lettera del 4 settembre 1947 indirizzata al 1° Reparto dello Stato Maggiore Ae-

*In alto*

Due immagini dell'attività di volo ad Orio al Serio nell'agosto 1948, si nota la caratteristica disposizione ad "U" dei velivoli parcheggiati sulle grelle metalliche. (Archivio Carretta - Giorgio Apostolo)



*A sinistra*

Il 31 luglio 1947 sull'aeroporto di Orio al Serio l'Halifax C. Mk. VIII G-AHZJ "Port of Marseilles" (ex PP247) della London Aero & Motor Services, per probabile scoppio di uno pneumatico imbardò al decollo danneggiandosi irrimediabilmente, salvi i cinque membri dell'equipaggio. La livrea dell'aereo era interamente blu con marce in argento.

([www.baaa-acro.com/crash/crash-handley-page-hp70-halifax-viii-ber-gamo](http://www.baaa-acro.com/crash/crash-handley-page-hp70-halifax-viii-ber-gamo))

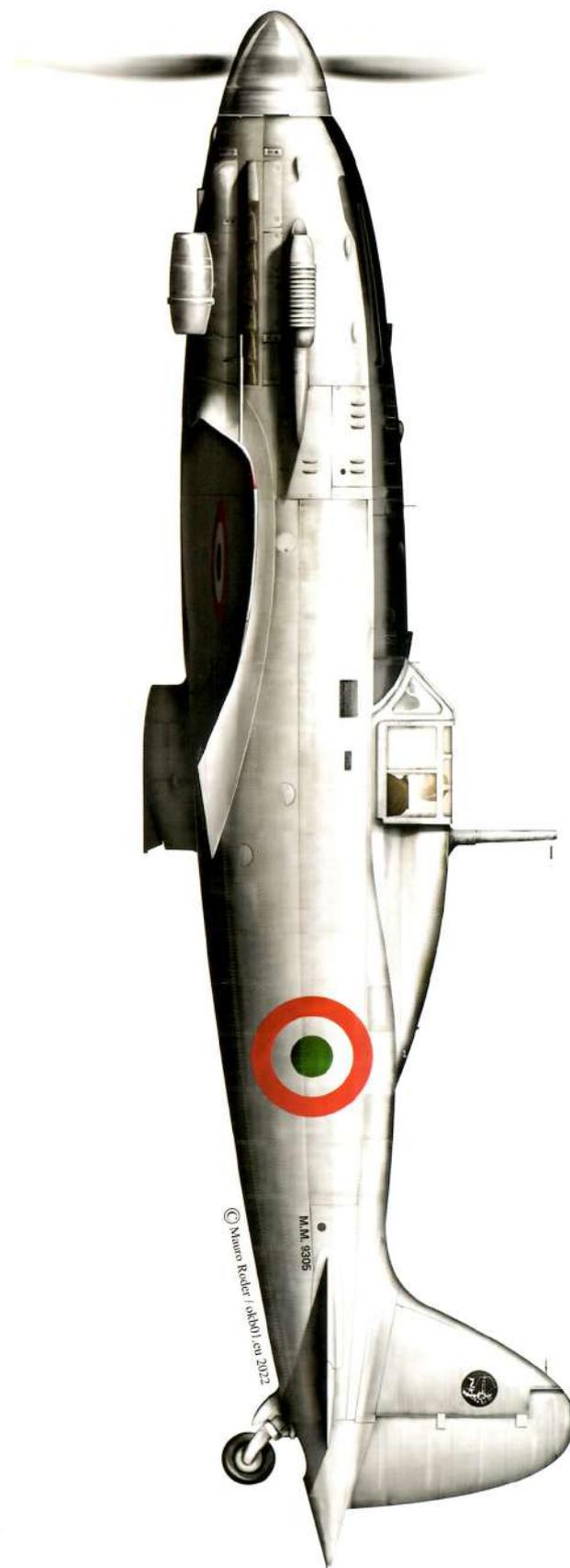
ronautica (Prot. N° 2322), riteneva opportuno "far presente che le condizioni di efficienza della pista di volo dell'aeroporto di Orio al Serio vanno continuamente peggiorando" e che "si ritiene che l'eccessivo logorio sia da imputarsi al fatto che la pista suddetta manca dei requisiti necessari per consentire il traffico dei pesanti quadrimotori inglesi che fanno scalo sull'aeroporto". In attesa che i fondi necessari (50 milioni di Lire) per il rifacimento della pista diventino disponibili, viene proposto di "sospendere il traffico degli aerei pesanti" pur prendendo atto che la soluzione proposta è di difficile attuazione "sino a quando non sarà pronta la pista dell'aeroporto intercontinentale di Turbigo in quanto i grossi quadrimotori non possono far scalo a Linate".

La risposta non si fa attendere considerato che già in data 18 settembre 1947 lo S.M.A. indirizza al Ministero della Difesa Aeronautica (Segretariato Generale e Direzione Generale Aviazione Civile) una lettera (Prot. N° 106546) con la quale, in sostanza, si chiede un intervento presso il Ministero del Tesoro per ottenere il finanziamento necessario per il rifacimento della pista non disponendo l'Aeronautica Militare dei mezzi finanziari necessari e precisando che "a conclusione di quanto sopra e ad evitare il ripetersi di richieste di scalo sull'aeroporto di Orio al Serio si conferma ancora una volta che il solo aeroporto su cui sia consentito lo scalo di aerei diretti a Milano è quello di Linate, fino a quando non sarà aperto al traffico l'aeroporto di Turbigo, e che l'aeroporto di Orio al Serio potrà essere adoperato solo in caso di dichiarata inatterrabilità della striscia di Linate o di condizioni atmosferiche avverse."

In attesa che la pista, ricordiamo costruita dall'Organizzazione Todt nel 1943, venisse resa pienamente disponibile, l'aeroporto di Orio al Serio venne dotato, primo in Italia, di un apparato radio-goniometrico "Homer" grazie al quale i piloti del 5° Stormo poterono iniziare ad addestrarsi alla condotta di procedure di navigazione e di avvicinamento utilizzando l'apparato radio di bordo in VHF ed interloquendo con la torre di controllo utilizzando la fraseologia standard del codice "Q": si trattava di un concreto ausilio alla navigazione aerea molto utile considerate le condizioni di visibilità spesso precaria frequenti in Val Padana.

Purtroppo con l'intensificarsi dell'attività di volo si devono registrare anche i primi gravi incidenti: nella mattinata del 3 settembre 1947, al rientro da un volo di addestramento, per una piantata del motore cade in località Bruschina di Sierate (BG), a pochi attimi dall'atterraggio, lo Spitfire IX dell'8° Gruppo (SM441) pilotato dal M.llo Luigi Fanali che non sopravviverà alle gravi ferite.

Un secondo fatale incidente accade il successivo 25 novembre 1947 allo Spitfire IX del 101° Gruppo (MJ955) che, pilotato dal S.Ten. Ferdinando Battini, si schianta in località Colognola (BG) durante attività acrobatica sul cielo campo.



Profilo del Macchi C.205V (Serie I) M.M.9305. Eseguì il volo officina il 26 febbraio 1943, volò poi con il 1° e 4° Stormo e, dopo l'8 settembre, al sud con il 155° Gruppo della Regia Aeronautica con i codici 115-14; dopo il servizio col 5° Stormo fu ricondizionato dalla Macchi e venduto all'Egitto dove ebbe il codice 1201. (Disegno di Mauro Roder)

Il 10 dicembre 1947, in esecuzione al Decreto Presidenziale n° 1152 del 25 ottobre 1947, il 5° Stormo riceve, nelle mani del suo Comandante Ten. Col. Domenico Camarda, la propria Bandiera di Guerra.

Dalla "Situazione efficienza velivoli" alle ore 24.00 del 31 dicembre 1947 risulta che il 5° Stormo Caccia Terrestri aveva assegnati complessivamente quaranta Spitfire IX (di cui trentacinque efficienti), diciotto C.205 (di cui dodici efficienti) ed un Saiman 202 (M.M.52212).

Poco è cambiato il successivo 15 gennaio 1948 come si evince dalla situazione analitica dei velivoli in carico allo Stormo:

Reparto	Serial RAF	Codice	E / I	Note	Ore volo totali	Ore volo DUR	
8° Gruppo	MH 526	126	E		512.15	192.3	
	MJ 404	118	E		433.2	258.4	
	MJ 527	125	E		205.2	100.05	
	MJ 561	119	I	piccola revisione	371.05	298.35	
	MJ 630	121	I	piccola revisione	190.4	177.55	
	ML 139	141	E		435.4	290.1	
	ML 416	111	E		391.15	286.45	
	NH 247	112	E		345.4	268.15	
	NH 431	122	E		235.05	90.25	
	PT 654	120	I	piccola revisione	246.1	224.15	
	SM 173	124	E		161.05	161.05	
	101° Gruppo	MH 785	131	E		258.15	258.15
		MH 896	127	E		82	82
MJ 849		135	E		218.06	159.35	
MK 569		134	E		404.15	142.25	
NH 533		128	E		331.15	236.4	
PL 328		129	E		345.1	260.15	
PT 462		110	I	cambio motore	331.3	258.5	
PT 677		106	E		285.2	285.2	
PV 270		132	E		261.2	261.2	
PV 359		133	E		163.3	163.3	
RR 204		137	E		235.5	235.5	
102° Gruppo		EN 630	105	E		476.15	156.2
	EN 635	107	I	cambio motore	578.2	263	
	MH 720	142	E		615.45	299.4	
	MH 779	103	E		550.45	270.45	
	MJ 571	113	E		385.1	292.3	
	MJ 829	104	E		497.25	277.3	
	MJ 841	115	E		312.15	272.45	
	MK 207	123	E		293.5	69.5	
	MK 302	138	E		531.3	279.3	
	NH 182	102	E		79.5	79.5	
	NH 426	108	E		344.2	221.35	
	PL 127	101	E		225.2	225.2	
	S.R.A.	MK 413	140	E		386.15	280.1
MK 555		143	I	riparazioni varie	450.45	238.15	
MK 679		139	E		531.3	279.3	
MK 906		116	E		468.35	176	
PV 115		114	E		116.3	116.3	
	RR 251	109	E		297.4	297.4	



A sinistra  
Lo Spitfire IX M.M.4085 del 101° Gruppo con la livrea metallica in rullaggio ad Orio al Serio nell'agosto 1948.  
(Archivio Carretta - Giorgio Apostolo)

A destra

Altra immagine dello Spitfire IX M.M.4085 in rullaggio ad Orio al Serio nell'agosto 1948.

(Archivio Carretta - Giorgio Apostolo)



Per "ore di volo DUR" di intendono le ore di volo effettuata dopo l'ultima revisione generale.

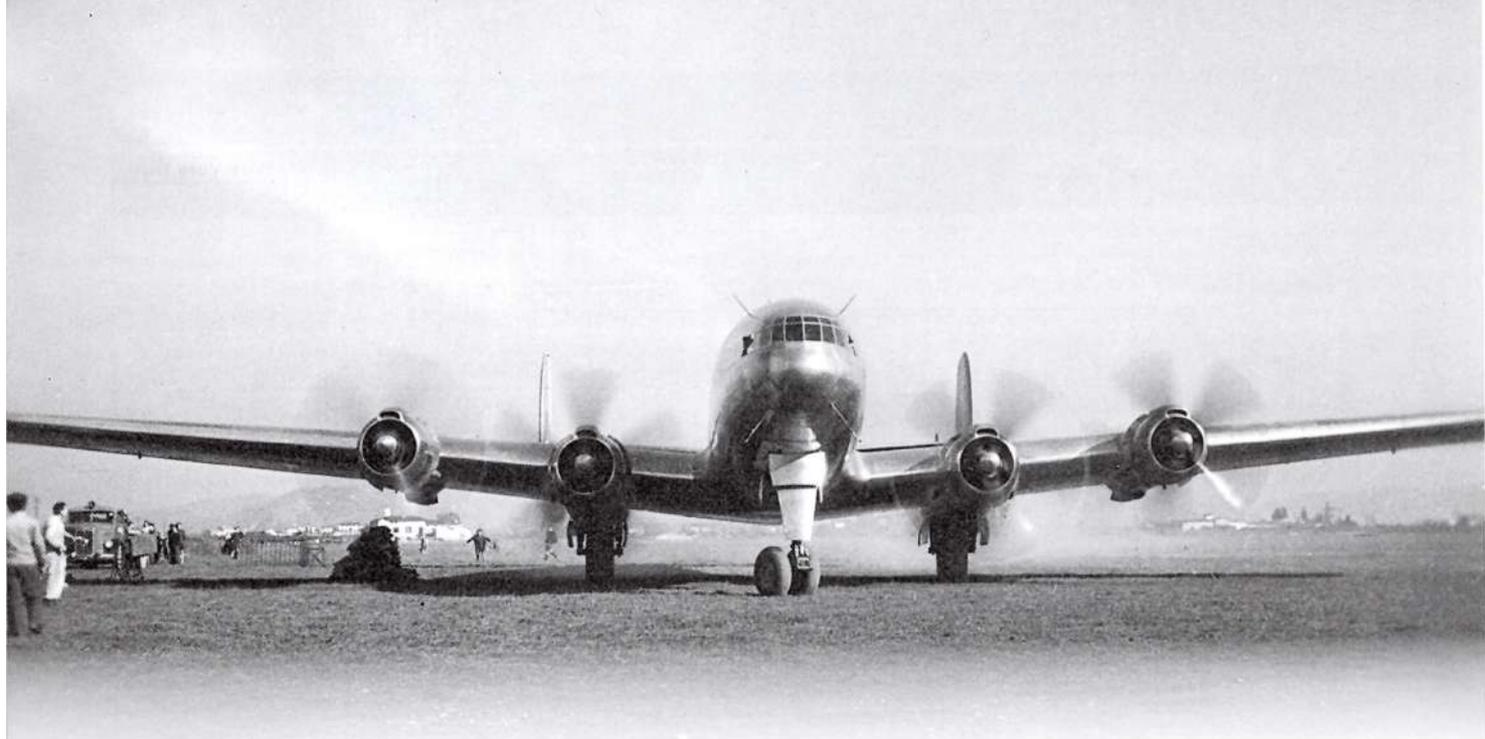
Contrariamente a quanto unanimemente sostenuto dalla pubblicistica che si è occupata dell'argomento, dalla lettura dei documenti visionati si può affermare che le attività di volo del 5° Stormo con gli C.205 non si sono interrotte nel mese di giugno del 1947 ma, seppur limitatamente a pochi velivoli, si sono prolungate fino almeno agli inizi del 1948. Risulta infatti che il 5° Stormo, sempre con riferimento al 15 gennaio 1948, avesse ancora in carico i seguenti caccia Macchi:

Reparto	M.M.	Codice	E / I	Note	Ore volo totali	Ore volo DUR
8° Gruppo	6608	34	I	incidentato		108.1
	91812	42	E			43.55
	92173	22	E			121.2
	92179	24	I	incidentato	227.1	163.1
101° Gruppo	9309	14	E			157.55
	9342	13	I	incidentato		157.55
	9358	3	I	incidentato		114.45
	9363	6	E		316.45	240.45
102° Gruppo	7897	36	E			129.05
	8103	9	E			92.05
	8352	38	E			72.2
	8382	20	E			84.2
	9515	45	E			208.4
S.R.A.	8087	46	E			78.05
	9322	4	E			201.4
	9351	28	E			85.15
	92182	10	E		268.4	93.55

Nell'ultimo periodo del 1947 erano già stati versati alla Macchi i velivoli con M.M.9305 - 9345 - 9346 - 9366 - 9666 - 91804: a seguire nei giorni 16 e 17 gennaio 1948 i due C.205 M.M.9322 e M.M.9351 vengono a loro volta trasferiti a Venegono mentre i successivi 22 e 28 gennaio 1948 i velivoli M.M.92182 e M.M.8087 vengono invece versati al II Magazzino di Gallarate.

Nelle tabelle che precedono, una colonna è denominata "codice": in quegli anni l'Aeronautica Militare non aveva ancora adottato la numerazione dei propri velivoli che ci è familiare, e cioè un primo numero che identifica il reparto ed un secondo numero che identifica il singolo velivolo. L'identificazione del reparto era affidata al distintivo in coda mentre i velivoli avevano una numerazione progressiva istituita a livello di flotta e non di reparto. Nel caso degli Spitfire il "codice", cioè il numero che identificava il singolo velivolo, era riportato in piccolo sul muso e talvolta sotto le semiali.

Il 23 gennaio 1948 lo Stato Maggiore, in una comunicazione indirizzata al Comando della 2ª Z.A.T. di Padova ed a firma del Sottocapo Gen. Silvio Napoli (Prot. N° 15031/S), anticipa l'intenzione di trasferire "non prima della primavera" il 5° Stormo da Orio al Serio a Vicenza, programma che, come vedremo, troverà in realtà concreta attuazione solo più di un anno dopo.



## IL 5° STORMO TORNA AL NORD... (II parte)

Claudio Carretta

*Nelle due pagine*

**Due immagini del Breda BZ.308 I-BREZ ripreso ad Orio al Serio nell'estate del 1948 in occasione dei primi voli di collaudo.** (Archivio Carretta - Famiglia Boccalatte)

Nel frattempo ad Orio l'attività degli Spitfire procede come da programmi: nelle Memorie Storiche del reparto riferite all'attività del primo trimestre del 1948 si legge infatti che "la quasi totalità dell'attività di volo ha avuto per scopo l'addestramento dei piloti: solo 1/20 di essa è stato assorbito dai voli prova motore-velivolo-elica. Fra le varie forme di addestramento è stata data la precedenza alle navigazioni: navigazioni a breve raggio d'azione (240 km. circa); navigazioni con serbatoio supplementare da 45 galloni (raggio d'azione 350 km. circa); navigazioni con serbatoio supplementare da 90 galloni (raggio d'azione 450 km. circa). Per la limitata disponibilità di serbatoi supplementari da 90 galloni, le navigazioni sono state in maggior parte a breve raggio ed in formazione di squadriglia: le navigazioni a largo raggio sono state effettuate al massimo da tre velivoli in formazione e limitate nel numero per scarsità dei serbatoi da 90 galloni in dotazione allo Stormo. Tutti i piloti dello Stormo si sono così addestrati all'impiego degli strumenti per la navigazione dello Spitfire IX° (bussola e direzionale) e contemporaneamente hanno imparato a conoscere quasi tutta la Valle Padana. I voli isolati sono stati limitati soltanto ai piloti giovani di reparto e quindi poco addestrati. Non è stato trascurato l'addestramento acrobatico in formazione che ha assorbito circa il 25% dell'attività compresa nella voce addestramento. Diciotto piloti (sei per Gruppo) si sono addestrati nelle prove per la Gimcana Militare del Trofeo "Zerbinati": in particolare modo sono state ripetute le prove di salita in quota, caccia all'aerovolve e circuito chiuso per la gara di velocità". In particolare le attività di volo del periodo da gennaio a marzo 1948 possono essere così sintetizzate:

Gruppo	gennaio		febbraio		marzo		totali	
	N° voli	Ore di volo	N° voli	Ore di volo	N° voli	Ore di volo	N° voli	Ore di volo
8°	18	9.2	90	76.1	159	149.35	267	235.05
101°	13	5.15	89	71.55	170	133	272	210.1
102°	11	4.45	89	61.05	207	172.5	307	238.4
							846	683.55

Con un provvedimento datato 16 dicembre 1947 (Prot. N° 2/14371) la Direzione Generale delle Costruzioni Aeronautiche ha attribuito la Matricola Militare italiana a tutti gli Spitfire V e IX in carico alla Forza Armata che, fino ad allora, erano stati gestiti, come abbiamo visto, facendo ancora riferimento al Serial assegnato dalla RAF: la situazione dei velivoli in carico al 5° Stormo riferita al 29 febbraio 1948 tiene infatti conto della nuova situazione amministrativa:

Reparto	M.M.	Serial RAF	Codice	E / I	Note	Ore volo totali	Ore volo DUR	
8° Gruppo	4037	MH 526	126	I	piccola revisione	520.05	199	
	4098	MJ 404	118	E		439.05	264.2	
	4127	MJ 527	125	E		211.3	106.15	
	4133	MJ 630	121	E		200.35	187.5	
	4003	ML 139	141	E		444.55	299.25	
	4125	ML 416	111	E		398.5	293.55	
	4096	NH 247	112	E		353.4	278.25	
	4027	NH 431	122	E		246	101.2	
	4054	PT 654	120	I	piccola revisione	246.1	224.15	
	4007	SM 173	124	E		168	168	
	4110	MK 906	116	E		473	180.2	
	4058	MJ 668	145	E		221.55	4.2	
	101° Gruppo	4066	MH 785	131	E		268.25	268.25
		4072	MH 896	127	E		88.3	88.3
4139		MJ 849	135	E		224.4	166.2	
4132		MK 569	134	E		408.3	146.45	
4128		NH 533	128	E		337.55	242.4	
4121		PL 328	129	E		353.55	269	
4100		PT 462	110	E		336.45	262.55	
4060		PT 677	106	E		288	288	
4014		PV 270	132	E		271	271	
4022		PV 359	133	E		168.05	165.05	
4011		RR 204	137	E		245	245	
4070		MJ 830	144	E		506.4	4.2	
102° Gruppo		4103	EN 630	105	E		480.4	160.45
		4106	EN 635	107	E		583.05	267.45
	4062	MH 720	142	E		619.3	303.05	
	4107	MH 779	103	E		555.5	276.5	
	4108	MJ 829	104	E		505.1	285.15	
	4109	MJ 841	115	E		317.5	278.2	
	4120	MK 207	123	E		300.15	73.05	
	4017	MK 302	138	E		558.4	288.4	
	4104	NH 182	102	E		88.1	88.1	
	4105	NH 426	108	E		349.15	226.2	
	4099	PL 127	101	E		225.35	225.35	
	4135	MK 679	139	E		531.3	531.3	
S.R.A.	4097	PV 115	114	E		117.5	117.5	
	4124	MK 413	140	E		386.15	280.1	
	4114	MK 555	143	I	riparazioni varie	450.45	238.15	
	4113	RR 251	109	I	piccola revisione	297.4	297.4	
	4102	MJ 571	113	I	piccola revisione	392	300	
	4131	MJ 561	119	I	piccola revisione	372.05	299.35	



In realtà, da quanto si è potuto appurare dall'esame della documentazione fotografica disponibile, sembra che le nuove Matricole Militari (M.M.) vennero apposte sui singoli velivoli solo nel momento in cui gli stessi, a seguito di revisione generale, ricevettero la finitura argentea al posto di quella mimetica a due toni (grigio e verde) ereditata dai tempi del loro impiego nella RAF.

Fin dall'inizio, invece, per distinguere i velivoli assegnati ai tre Gruppi vennero colorate le ogive delle eliche con differenti colori: rosso per l'8° Gruppo, bianco per il 101° e verde per il 102°, mentre i nominativi di chiamata radio erano, rispettivamente, "Penna" (8°), "Nibbio" (101°) e "Sirio" (102°).

Ogni Gruppo aveva mediamente assegnati, come abbiamo visto, dodici Spitfire che in quel primo periodo vantavano una buona efficienza e disponibilità giornaliera.

L'attività dello Stormo, a mano a mano che i piloti acquisiscono esperienza, diventa sempre più articolata: nei primi giorni di aprile due Spitfire vengono rischierati presso l'aeroporto di Guidonia da dove per diversi giorni effettuano voli a beneficio delle batterie contraeree della Scuola di Artiglieria di Civitavecchia dell'Esercito. Sempre in aprile, in occasione di una cerimonia per la consegna da parte di una Commissione Americana di doni per gli Orfani degli aviatori italiani, una pattuglia di quattro velivoli si esibisce, con grande successo, nel cielo del campo di Linate: i piloti erano il Cap. Antonio Palazzeschi (capo pattuglia), il Ten. Fernando Civada (gregario sinistro), il M.llo Gino Bogoni (gregario destro) ed il M.llo Felice Sozzi (fanalino).

Il 18 maggio 1948 sei velivoli (due per Gruppo) si trasferiscono da Orio al Serio a Napoli Capodichino per partecipare alla Gimcana Militare per aerei da caccia nell'ambito del "Trofeo Zerbinati": i piloti, selezionati dopo un periodo di addestramento specifico, sono il Magg. Bruno Alessandrini, il Cap. Ottorino Capellini, il Cap. Renato Mansi Montenegro, il Cap. Guido Gasparetti, il Ten. Ottorino Lancia ed il S.M. Ubaldo Marziali.

Dopo la "caccia all'aerovelpe", svolta il primo giorno di competizione, il 5° Stormo si posiziona al 2° posto dietro al 51° Stormo (Spitfire IX) e davanti al 4° Stormo (F-51D). Purtroppo il successivo 21 maggio, durante la prova "Gara di salita a 6.000 metri", accade un tragico incidente che coinvolge il velivolo



A sinistra  
Specialisti in posa accanto alla  
deriva di uno Spitfire ancora mi-  
metico con la "Diana Caccia-  
trice". (Foteca S.M.A.)

(M.M.4109) del Cap. Capellini del 102° Gruppo il quale, nella fase di richiamata ad una quota di circa 500 metri, subisce il distacco della semiala sinistra "a causa della rottura delle orecchiette dell'attacco di fusoliera dell'ala".

L'aereo si infila in mare in prossimità del Molo Vi-gliena del porto di Napoli non lasciando scampo allo sfortunato pilota. La gara di salita viene sospesa per riprendere comunque il giorno dopo seguita, il giorno 24, dalla "Gara di Velocità": al termine delle tre prove il 5° Stormo confermava la propria posizione arrivando secondo (62 punti) prima del 4° (61,6 punti) ma dopo il 51° (77,8 punti) che si aggiudica il "Trofeo Zerbinati".

Pochi giorni dopo la trasferta napoletana, il 31 maggio ben diciotto Spitfire (sei per Gruppo) vengono rischierati a Guidonia per partecipare alla parata aerea del successivo 2 giugno nei cieli della Capitale alla presenza del Presidente della Repubblica Sen. Luigi Einaudi eletto solo da un paio di settimane. Nel pomeriggio della stessa giornata, in occasione della visita all'aeroporto di Guidonia del Ministro della Difesa On. Pacciardi, il S.M. Ubaldo Marziali effettuava una apprezzatissima esibizione acrobatica tanto che "il Ministro si congratulava personalmente col pilota e gli dimostrava il proprio compiacimento facendogli assegnare, tramite il segretario personale, 10.000 lire in premio" (importo di tutto rispetto considerato che in quegli anni la paga media mensile di un operaio era di 24.000 lire ...).

A seguito dell'inchiesta sull'incidente del Cap. Cappellini, la Commissione "ordinava, quale misura prudenziale, un accurato controllo di tutti gli attacchi delle ali, rivolgendo una cura particolare ai velivoli che avevano partecipato alle gare per il Trofeo Zerbinati".

Pochi giorni dopo, precisamente l'11 giugno, veniva perso ancora per cause tecniche un ulteriore Spitfire IX (MM 4114): al termine di un volo di trenta minuti dedicato all'addestramento acrobatico in coppia il pilota Cap. Remo Martini del 102° Gruppo si accorse, fortunatamente in quota, di aver perso ogni autorità di comando sul timone di coda tanto da non essere più in grado di controllare gli assetti del velivolo. L'unica scelta possibile era il lancio con il paracadute che avvenne con esito favorevole mentre il caccia si schiantò al suolo in prossimità dell'abitato di Palazzolo sull'Oglio (BS).

La naturale conseguenza dei due gravi incidenti fu l'immediata sospensione di ogni attività di volo che venne sancita da un telegramma del 12 giugno 1948 del Comando della 1ª ZAT, provvedimento successivamente ribadito dal Comando dell'Ispettorato Forza Aerea (IFA) che il giorno 21 giugno telegrafò testualmente "in attesa ulteriori disposizioni sospendere attività volo Spitfire et provvedere urgentemente verifica attacchi semiali at fusoliera. Velivoli riscontrati efficienti possono riprendere attività volo con esclusione acrobazia. Gen. Gaeta".



Profilo del Supermarine Spitfire Mk. LF IXE serial RAF MK227 M.M.4082 del 102° Gruppo. Orio al Serio, primavera 1948. (Disegno di Marco Gueli)

L'effetto di tali drastici provvedimenti è drammaticamente evidenziato dalla "Situazione efficienza velivoli" riferita alle ore 24.00 del 30 giugno 1948:

Reparto	M.M.	Codice	E / I	Note	Ore volo totali	Ore volo DUR	
8° Gruppo	4037	126	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	538.35	217.3	
	4098	118	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	471.1	296.2	
	4127	125	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	230.45	125.3	
	4133	121	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	223.45	210.45	
	4076	147	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	330.55	31.5	
	4125	111	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	426.5	320.5	
	4131	119	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	397.55	325.5	
	4027	122	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	279.05	144.25	
	4007	124	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	199.3	199.3	
	4110	116	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	496	203.2	
	4058	145	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	252.4	35	
	101° Gruppo	4066	131	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	293.1	293.1
		4072	127	E		119.2	119.2
	4085	149	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	255.05	9.2	
	4132	134	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	425.1	162.55	
	4128	128	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	363.1	267.55	
	4121	129	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	383.35	298.45	
	4100	110	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	354.1	281.45	
	4014	132	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	299.1	299.1	
	4022	133	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	200.15	200.15	
	4011	137	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	261	261	
102° Gruppo	4103	105	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	490.25	170.3	
	4106	107	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	613.15	298	
	4047	146	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	543.05	30	
	4102	113	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	426.55	334.4	
	4113	109	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	306	306	
	4088	150	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	174	1.45	
	4120	123	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	323.05	100	
	4104	102	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	118.05	118.05	
	4105	108	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	375.3	252.4	
	4099	101	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	247.35	247.35	
	4135	139	I	incrinatura attacco ala-fusoliera	569.3	317.35	
S.R.A.	4070	144	I	perdita olio testata cilindri	527.1	24.55	
	4130	148	I	eccessivo passaggio olio valvole	309.55	5.05	
	4139	135	I	perdita olio testata cilindri	246.05	246.05	
	4054	120	I	senza motore	246.1	246.1	
	4107	103	I	carburatore inefficiente	560.15	280.15	
	4108	104	I	perdita acqua testata cilindri	511	291	
	4096	112	I	revisione generale	375.45	320	

Lo Stormo ha sempre in carico anche il Saiman 202 (M.M.52212 - codice 5) con il quale il 9 maggio 1948 il Magg. Salvatore Teja ha partecipato al "Giro Aereo della Lombardia" giungendo sesto mentre in giugno, dal 5 al 13, lo stesso aereo ha partecipato al "Giro Aereo d'Italia" con equipaggio formato dal Cap. Renato Mansi Montenegro e dal Ten. Ottorino Lancia.

Il 1° luglio 1948 si registra il minimo storico di un solo velivolo efficiente ma ben presto gli Spitfire IX disponibili per le attività di volo sono sempre in numero maggiore per effetto dell'impegno del Reparto Tecnico dello Stormo che lavora alacremente per revisionare uno ad uno tutti i velivoli assegnati ai tre Gruppi di volo supportato anche dal personale del 1° R.T.A. (Reparto Tecnico Aeromobili ex 1° Reparto Tecnico Unità Aerea - Tecnocaccia) da pochi mesi trasferito da Lecce Galatina a Milano Linate.

Il 20 luglio il velivolo M.M.4054, dopo essere stato revisionato, viene versato alla Macchi di Venegono per essere sottoposto a prove di carico statiche al fine di verificare l'efficacia degli interventi tecnici correttivi del grave problema riscontrato e per valutare, nel suo insieme, la robustezza della struttura alare. I risultati furono soddisfacenti tanto da consentire la ripresa delle attività di volo pur mantenendo in essere il divieto ad effettuare attività acrobatica e ad eseguire affondate prolungate. Il velivolo impiegato venne radiato al termine delle prove in quanto le stesse avevano determinato la rottura delle due semiali.

Il 27 luglio viene trasferito a Linate al 1° R.T.A. per la revisione generale il velivolo M.M.4108 e contestualmente viene ritirato il velivolo M.M.4023 che viene assegnato al 101° Gruppo.

Mentre l'attività di volo dello Stormo procede tra alti e bassi non ci sono invece sostanziali cambiamenti nelle strutture a disposizione: messa in qualche modo a posto la pista di volo, il resto dell'aeroporto di Orio al Serio rimane sostanzialmente quello ereditato dalla Luftwaffe, migliorato solo da un esteso utilizzo delle grelle metalliche utilizzate per approntare, ad uso dei tre Gruppi, alcune aree di parcheggio senza dover necessariamente procedere con una pavimentazione in cemento o materiali simili. All'epoca la linea di volo, cioè lo schieramento dei velivoli disponibili per le attività operative, non prevedeva, almeno ad Orio, la disposizione degli aerei affiancati ala contro ala ma, bensì, il loro posizionamento a formare una specie di U. Ancora nel 1948 il sedime aeroportuale non era interamente recintato ma lo era unicamente l'area operativa lasciando l'unica via di rullaggio e la pista di volo senza alcun tipo di sorveglianza. Non che la cosa creasse grandi problemi considerato che la zona non era facilmente raggiungibile in quanto l'aeroporto insisteva in un contesto essenzialmente agricolo. La pista comunque era parallela all'autostrada Bergamo - Brescia (è così ancora oggi) aperta sin dal 1931 ed il cui traffico, durante le operazioni belliche, veniva temporaneamente fermato per consentirne l'attraversamento ai velivoli che usavano, per disperdersi adeguatamente, le numerose vie di rullaggio e le aree protette di parcheggio situate per diversi chilometri nella campagna a sud dell'autostrada.

Il 27 agosto di quell'anno ha fatto scalo ad Orio, al termine del suo primo breve volo, il prototipo del Breda Zappata BZ.308 decollato da Bresso ai comandi del pilota collaudatore bergamasco Magg. Mario Stoppani: il grosso quadrimotore nelle settimane successive ha compiuto diversi voli di collaudo appoggiandosi, per il supporto a terra, anche alle strutture messe a disposizione dall'Aeronautica Militare.

Nell'estate 1948 l'attività di volo del 5° Stormo, favorita sia dalla bella stagione che dal numero sempre crescente di Spitfire disponibili, si attesta su buoni livelli: nei soli due mesi di luglio ed agosto, infatti, i tre Gruppi hanno fatto registrare nel complesso 648,20 ore di volo di cui 209,10 effettuate dai dodici velivoli dell'8° Gruppo, 207,40 dai dodici del 101° Gruppo e 231,70 dai dodici del 102° Gruppo.

Nel corso dei mesi successivi gli avvicendamenti tra gli Spitfire IX assegnati allo Stormo, necessari per mantenere il regolare scalamento tra i velivoli disponibili per le attività di volo e quelli momentaneamente fermi per le periodiche revisioni generali, fanno registrare i seguenti movimenti:

Reparto	M.M.	Codice	Carico	Scarico	Note
8° Gruppo	4131	119		21.10.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4002	155	31.10.1948		assegnato dal 1° RTA
	4076	147		13.11.1948	fuori uso sul campo
	4096	112		25.11.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4025	156	25.11.1948		assegnato dal 1° RTA
101° Gruppo	4124	140	13.09.1948		assegnato dal 1° RTA
	4100	110		01.10.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4141	154	31.10.1948		assegnato dal 1° RTA
	4011	137		19.11.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4107	103	25.11.1948		assegnato dal 1° RTA
	4059	157	03.12.1948		assegnato dal 1° RTA
	4066	131		17.12.1948	al 1° RTA per revisione generale
102° Gruppo	4135	139		25.09.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4017	138	29.10.1948		assegnato dal 1° RTA
	4039	152	29.10.1948		assegnato dal 1° RTA
	4082	153	31.10.1948		assegnato dal 1° RTA
	4106	107		09.11.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4105	108		12.11.1948	revisione generale Ditta Macchi
S.R.A.	4088	150		17.11.1948	revisione generale Ditta Macchi
	4107	103		17.09.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4098	118		08.11.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4102	113		27.11.1948	al 1° RTA per revisione generale

La ritrovata disponibilità di un numero adeguato di velivoli efficienti ha consentito, nel corso degli ultimi mesi del 1948, lo svolgimento di una buona attività

di volo che ha riguardato, tra l'altro, esercitazioni con l'impiego dei rilevamenti radiogoniometrici (QDM e QDR) forniti dall'apparato Homer nonché addestramento alla navigazione aerea con atterraggio in altri aeroporti (Treviso e Vicenza) mentre è rimasta sospesa ogni attività acrobatica essendo ancora in vigore la prescrizione che vieta di sottoporre le cellule degli Spitfire a sollecitazioni gravose.

Sul finire del mese di novembre è stata portata a compimento una prima significativa esercitazione complessa nel cui ambito i velivoli dello Stormo avevano come obiettivo l'intercettazione di una formazione di bombardieri che, decollata da Guidonia, avrebbe dovuto simulare il bombardamento della città di Milano. Si legge nelle memorie storiche che *"il giorno 20 novembre tre pattuglie di quattro velivoli, una per Gruppo, partivano su allarme (nda: allarme dato dalla torre di controllo di Orio che simulava un avvistamento radar): due di esse intercettavano la formazione di S.82 a trentacinque chilometri da Milano mentre la terza, per mancato funzionamento della radio di bordo, non è entrata in contatto balistico con gli incursori. I capi delle prime due pattuglie hanno eseguito alcuni cinefotomitragliamenti"*.

Nonostante il continuo impegno dei tecnici la fragile struttura degli Spitfire IX continuava a dare segni di debolezza: nel mese di dicembre viene emanata un'ulteriore direttiva che *"vieta le affondate prolungate"* in conseguenza dei risultati delle prove di rottura della cellula effettuate in Macchi sottoponendo un velivolo radiato al carico alternato di 500 cicli per minuto.

Un altro serio problema inizia a manifestarsi con sempre maggiore frequenza e riguarda le incrinature e le rotture dei perni di rotazione delle gambe di forza del carrello che nei primi giorni di gennaio causano due distinti incidenti in atterraggio: viene così di fatto fermata nuovamente tutta la linea degli Spitfire IX per consentire la sostituzione dei perni con altri maggiorati e quindi più robusti.

La situazione dei velivoli in carico al 5° Stormo Caccia alle ore 24.00 del 15 gennaio 1949 è la seguente ed evidenzia come ogni Gruppo abbia in carico solo due velivoli efficienti:

Reparto	M.M.	Codice	E / I	Note	Ore volo totali	Ore volo DUR	
8° Gruppo	4025	156	I	verifica chiavistelli gambe di forza	346.06	4.2	
	4037	126	E		596.5	276.25	
	4027	122	E		323.05	178.25	
	4139	135/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	295.4	295.4	
	4127	125	I	verifica chiavistelli gambe di forza	286.45	182.3	
	4133	121	I	cambio motore	264.2	251.45	
	4002	155	I	verifica chiavistelli gambe di forza	553.55	4.55	
	4125	111	I	verifica chiavistelli gambe di forza	447.55	341.5	
	4007	124/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	251.25	251.25	
	4110	116/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	554.25	261.45	
	4058	145/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	316.5	98.55	
	101° Gruppo	4085	149/R	E		323	77.2
		4132	134	I	verifica chiavistelli gambe di forza	480.55	218.05
		4128	128/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	425.55	330.4
4023		151/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	64.1	64.1	
4014		132/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	308.4	308.4	
4022		133/R	E		260.35	260.35	
4070		144/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	586.45	78.3	
4124		140	I	revisione parziale	446.05	49	
4141		154/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	300.5	37.05	
4107		103/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	563.3	3.15	
102° Gruppo		4047	146	I	verifica chiavistelli gambe di forza	606.55	93.3
	4113	109	I	verifica chiavistelli gambe di forza	363.35	363.35	
	4120	123	E		387.05	164.05	
	4104	102/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	164.4	164.4	
	4099	101	E		293.3	293.3	
	4130	148/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	388.4	83.55	
	4039	152	I	verifica chiavistelli gambe di forza	392.55	11.1	
	4017	138/R	I	verifica chiavistelli gambe di forza	582.1	11.4	
S.R.A.	4059	157	I	incidentato - riparabile Ditta	303.2	4.05	
	4103	105	I	incidentato - riparabile I° RTA	548.05	228.15	
	4072	127	I	riparazioni varie	124.1	124.1	
	4121	129	I	LOF	383.35	298.15	

(Nda: la chiave "xxx/R" identifica i velivoli provvisti di installazione fotomitragliatrice G.45)



A destra  
 Due foto di gruppo di piloti con  
 la "Diana Cacciatrice". (Archivio  
 Carretta)

La sostituzione dei perni difettosi con quelli maggiorati si è svolta con una certa rapidità tanto che nel primo trimestre del 1949 gli Spitfire dello Stormo hanno compiuto, nel complesso, 1.322 voli per 761 ore di volo.

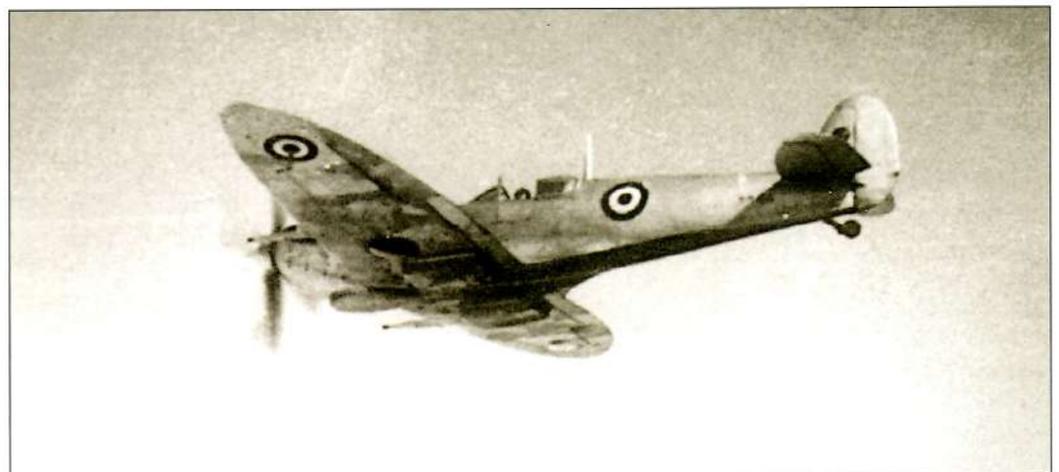
In quei mesi è proseguita anche l'attività di aerocooperazione con le unità dell'Esercito, in particolare con esercitazioni di direzione del tiro dell'artiglieria: nelle memorie storiche del reparto si legge che *"si è dimostrato che un pilota appositamente addestrato può dirigere il tiro (cioè segnalare le coordinate del bersaglio, ordinare il fuoco e segnalare le deviazioni) e permettere all'artiglieria di colpire celermente obiettivi defilati alla vista degli osservatori terrestri. In due esercitazioni a fuoco il bersaglio è stato colpito alla terza salva"*.

Nei piani di S.M.A., già delineati nel corso dei primi mesi del 1948, c'è il trasferimento del 5° Stormo da Orio al Serio a Vicenza che, a causa dei ritardi nella predisposizione della base veneta, vedrà concreta attuazione solo nel corso della primavera-estate del 1949: il 27 aprile il Comando del 102° Gruppo con la 239ª Squadriglia lasciano l'aeroporto bergamasco per quello vicentino seguiti il successivo 30 aprile anche dalla 209ª Squadriglia.

Verso la fine del mese di maggio, ricevuti finalmente in numero adeguato i nuovi perni rinforzati, tornano ad essere disponibili la quasi totalità degli Spitfire in forza allo Stormo consentendo la partecipazione in numero consistente a due eventi: dodici velivoli partecipano il 2 giugno alla parata aerea di Roma per la Festa della Repubblica mentre altri ventuno partecipano in contemporanea alla parata aerea sui cieli di Milano in occasione della quale la Bandiera del 5° Stormo viene decorata di Medaglia d'Oro al Valore Militare.

Il 23 giugno il 1° R.T.A. consegna, per le attività di collegamento, un primo MB.308 (M.M.52914) in sostituzione del Saiman 202 che qualche settimana prima era stato danneggiato in atterraggio a causa di un fuori pista dovuto al forte vento laterale.

A destra  
 Uno Spitfire IX in livrea metallica  
 in volo, s'intravede la M.M. pur-  
 troppo illeggibile.  
 (Archivio Carretta)



La situazione dei velivoli in carico aggiornata alle ore 24.00 del giorno 30 giugno 1949 è la seguente:

Reparto	M.M.	Codice	Carico	Scarico	Note
8° Gruppo	4131	119		21.10.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4002	155	31.10.1948		assegnato dal 1° RTA
	4076	147		13.11.1948	fuori uso sul campo
	4096	112		25.11.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4025	156	25.11.1948		assegnato dal 1° RTA
101° Gruppo	4124	140	13.09.1948		assegnato dal 1° RTA
	4100	110		01.10.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4141	154	31.10.1948		assegnato dal 1° RTA
	4011	137		19.11.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4107	103	25.11.1948		assegnato dal 1° RTA
	4059	157	03.12.1948		assegnato dal 1° RTA
	4066	131		17.12.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4135	139		25.09.1948	al 1° RTA per revisione generale
102° Gruppo	4017	138	29.10.1948		assegnato dal 1° RTA
	4039	152	29.10.1948		assegnato dal 1° RTA
	4082	153	31.10.1948		assegnato dal 1° RTA
	4106	107		09.11.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4105	108		12.11.1948	revisione generale Ditta Macchi
	4088	150		17.11.1948	revisione generale Ditta Macchi
S.R.A.	4107	103		17.09.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4098	118		08.11.1948	al 1° RTA per revisione generale
	4102	113		27.11.1948	al 1° RTA per revisione generale

(Nda: la chiave "xxx/RR" identifica i velivoli modificati in fotografici)

Il velivolo M.M.4112 risulta, dai documenti esaminati, essere equipaggiato con un motore Merlin 70 (matricola 184971/482323) invece che con la versione 66 che motorizza tutti gli altri velivoli dello Stormo, il che lo identifica come un esemplare della sottoversione HF ottimizzata per l'impiego ad alta quota.

Il mese di luglio vede il trasferimento a Vicenza anche del Comando di Stormo (1° luglio) con il conseguente passaggio alle dipendenze della 2ª Zona Aerea Territoriale (Z.A.T.) di Padova mentre, nei giorni successivi, la vita del reparto è stata funestata da ben sei incedenti, di cui due mortali, che hanno inciso significativamente sia sull'attività di volo che sul morale del personale in quanto entrambi causati da gravi avarie del motore: il 5 luglio muore in un tentativo di

*In basso*

Lo Spitfire M.M.4112 equipaggiato col motore Merlin 70. Notare, a confronto con l'aereo successivo, la strana modalità d'applicazione della M.M. parzialmente coperta dal codice 20.

(Archivio Carretta)



**Incidenti di volo che hanno coinvolto velivoli del 5° Stormo nel periodo maggio 1945 - ottobre 1949**

Data	Tipo	M.M.	Grp	Danni	Località	Causa	Pilota
21.01.1946	C.202	91831	8	FU	Galatina	durante volo acro	S.Ten. O. Scuffi †
30.01.1947	C.205	9303		FU	Galatina		M.Ilo B. Battazzi †
17.03.1947	C.205	92181	8	RS	Galatina		M.Ilo L. Fanali
21.04.1947	C.205	9750	101	FU	Trepuzzi (LE)		Ten. C. Bernicoli †
28.04.1947	C.205	6608	8	R4L	Orio al Serio	in atterraggio	M.Ilo B. Palumbo
01.05.1947	C.205	9358	101	R4L	Guidonia		U. Mazzolani
09.05.1947	C.205	9342	101	R5L	Ghedi		F. Terzani
23.05.1947	C.205	9366	8	R3L	Orio al Serio	in atterraggio	Ten. E. Warglien
02.07.1947	C.205	92163	8	FU	Orio al Serio	collisione in rullaggio	SM A. Milich
02.07.1947	C.205	6575	8	R3L	Orio al Serio	collisione in rullaggio	Ten. A. Dominutti
24.07.1947	Spit IX	NH426		R2L	Orio al Serio	urto in atterraggio	A. Bersani
06.08.1947	C.205	6575		FU	Orio al Serio	avarìa motore	Ten. V. Di Martino
30.08.1947	Spit IX	EN635		R4L	Orio al Serio	cedimento carrello	E. Buogo
03.09.1947	Spit IX	SM441	8	FU	Orio al Serio	stallo in decollo	M.Ilo L. Fanali †
16.09.1947	Spit IX	MJ829		R2L	Villafranca	danni in atterraggio	A. Carotti
06.10.1947	Spit IX	MK555		R3L	Orio al Serio	fuori pista in decollo	M.Ilo P. Roncalli
25.11.1947	Spit IX	MJ955	101	FU	Colognola BG	durante volo acro	S.Ten. F. Battini †
04.03.1948	Spit IX	4100	101	RSRA	Orio al Serio	imbardata in decollo	M.Ilo D. Bernardi
13.04.1948	Spit IX	4100	101	R4L	Orio al Serio	scoppio pneumatico	Ten. G. Caccia
12.05.1948	Spit IX	4099	102	RS	Orio al Serio	danni a elica in decollo	Cap. R. Baroni
15.05.1948	Spit IX	4127	8	R5L	Orio al Serio	atterraggio no carrello	Ten. E. Warglien
21.05.1948	Spit IX	4109	102	FU	in mare Napoli	perdita semiala	Cap. O. Capellini †
04.06.1948	Spit IX	4097	102	FU	fiume Serio BG	piantata motore	Ten. G. Bettoli †
04.06.1948	Spit IX	4085	101	R1L	Guidonia	danni a elica in decollo	Cap. A. Palazzeschi
11.06.1948	Spit IX	4114	102	FU	Palazzolo BS	perdita controllo	Cap. R. Martini
10.07.1948	Spit IX	4072	101	RSRA	Orio al Serio	cedimento carrello	SM V. La Noce
21.07.1948	Spit IX	4076	8	RSRA	Orio al Serio	uscita di pista	SM V. La Noce
18.08.1948	Spit IX	4047	102	RSRA	Orio al Serio	cedimento carrello	M.Ilo E. Pavan
24.08.1948	Spit IX	4088	102	RD	Orio al Serio	stallo in atterraggio	Cap. A. Veneri
04.09.1948	Spit IX	4125	8	RSRA	Orio al Serio	cedimento carrello	Cap. F. Campolietti
07.09.1948	Spit IX	4110	8	RS	Orio al Serio	scoppio pneumatico	F. Terzani
30.09.1948	Spit IX	4027	8	RS	Orio al Serio		Ten. C. Bocalatte
08.10.1948	Spit IX	4105	102	RD	Orio al Serio	imbardata in atterraggio	Ten. P. Tito
11.11.1948	Spit IX	4132	101	RS	Orio al Serio	scoppio pneumatico	Marchesi
13.11.1948	Spit IX	4076	8	FU	Orio al Serio	incendio in volo	S.Ten. F. Visentin
13.11.1948	Spit IX	4103	102	RRTA	Orio al Serio	uscita di pista	Ten. S. Lambertucci
08.01.1949	Spit IX	4059	101	RD	Orio al Serio	cedimento carrello	G. Gasparetti
17.03.1949	Spit IX	4130		R_	Orio al Serio		Ten. O. Giannelli
22.04.1949	S 202	52212	8	RD	Orio al Serio	imbardata in atterraggio	Cap. A. Dominutti
14.05.1949	Spit IX	4082		RSRA	Orio al Serio	scoppio pneumatico	Ten. U. Vitucci
14.05.1949	Spit IX	4128	102	RSRA	Orio al Serio	atterraggio pesante	M.Ilo E. Pavan
18.05.1949	Spit IX	4077		RS	Orio al Serio	scoppio pneumatico	Ten. V. Davini
04.06.1949	Spit IX	4108	102	RSRA	Orio al Serio	scoppio pneumatico	Cap. R. Martini
14.06.1949	Spit IX	4110	8	FU	Orio al Serio	scoppio pneumatico	Ten. E. Warglien
30.06.1949	Spit IX	4007	8	RD	Vicenza	atterraggio no carrello	M.Ilo E. Lucchetta
05.07.1949	Spit IX	4025	8	R3L	Vicenza	rientro carrello sinistro	S.Ten. F. Visentin
05.07.1949	Spit IX	4058	8	FU	Capriolo BS	avarìa motore	Magg. P. Raimondi †
12.07.1949	Spit IX	4082	102	FU	Borgosatollo	avarìa motore	T.Col. G. Mauriello †
16.07.1949	Spit IX	4057	101	R2L	Vicenza	scoppio pneumatico	Cap. A. Lattanzi
20.07.1949	Spit IX	4002	8	RS	Treviso	atterraggio fuori pista	Ten. C. Bocalatte
24.07.1949	Spit IX	4085	101	RD	Treviso	atterraggio veloce	Cap. V. De Martino

Legenda della colonna "danni": RS = Riparabile in Squadriglia; RSRA = Riparabile in Squadra Riparazioni Aeromobili; RRTA = Riparabile in Reparto Tecnico Aeromobili; RD = Riparabile in Ditta; R1/2/3/4/5L = Riparabile in 1°/2°/3°/4°/5° livello tecnico; FU = fuori uso (distrutto).

atterraggio di fortuna a Capriolo (BS) il Comandante dell'8° Gruppo Magg. Piero Raimondi mentre il successivo 12 luglio un atterraggio fuori campo a Borgosatollo (BS) è fatale per il Ten. Col. Giuseppe Mauriello comandante in seconda dello Stormo.

Nonostante gli sforzi compiuti dal personale tecnico del reparto e del 1° R.T.A. per mantenere in piena efficienza la flotta di Spitfire IX, le criticità iniziano a prevalere prime tra tutte la mancanza di un numero adeguato di motori di ricambio.

L'attività però prosegue tanto che nella seconda parte del mese di luglio lo Stormo partecipa alle "manovre estive" in cooperazione con unità terrestri dell'Esercito rischiando sull'aeroporto di Treviso ben quindici velivoli, cinque per Gruppo, oltre al nuovo MB.308 che, nell'area compresa tra i fiumi Piave e Ta-



Comandanti di Stormo e Gruppo che si sono avvicendati nel periodo maggio 1945 - ottobre 1949			
Reparto		Da	A
5° Stormo	Magg. Mario Bacich	15.06.1944	15.03.1946
	Ten. Col. Gustavo Garretto	15.03.1946	03.05.1947
	Ten. Col. Domenico Camarda	03.05.1947	24.05.1948
	Ten. Col. Giuseppe Mauriello (interim)	24.05.1948	28.08.1948
	Ten. Col. Ercolano Ercolani	28.08.1948	01.09.1949
	Ten. Col. Giuliano Giacomelli	01.09.1949	08.10.1949
8° Gruppo	Col. Giovanni Morbidelli	08.10.1949	01.01.1951
	Cap. Gianfranco Galbiati	08.01.1945	31.01.1946
	Ten. Col. Corrado Santoro	31.01.1946	10.08.1946
	Magg. Corrado Ceccacci	10.08.1946	27.04.1948
	Magg. Pietro Raimondi	27.04.1948	05.07.1949†
	Magg. Giuseppe Costantini	01.09.1949	01.01.1951
101° Gruppo	Cap. Bruno Politi	01.01.1945	17.09.1945
	Cap. Bruno Alessandrini	17.09.1945	15.05.1947
	Magg. Riccardo Marcovich	15.05.1947	21.08.1948
	Ten. Col. Mario Bovio	21.08.1948	04.10.1949
102° Gruppo	Cap. Germano La Ferla	05.08.1944	01.06.1946
	Magg. Fernando Giocondi	01.06.1946	01.04.1948
	Magg. Salvatore Teja	01.04.1948	14.04.1949
	Magg. Vincenzo Vanni	14.04.1949	13.06.1950

A destra

Nell'abitacolo dello Spitfire, assistito dagli specialisti il Ten. Osvaldo Giovannelli del 102° Gruppo. In secondo piano, ancora in livrea mimetica, lo NH426 (M.M. 4105); come riportato in tabella questo esemplare ebbe due incidenti in atterraggio il 27 luglio 1947 e l'8 ottobre 1948. (Archivio Carretta - G. Bignozzi)



#### Fonti e bibliografia:

- Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica;
- Emilio Brotzu, *Dimensione Cielo n° 16*, Roma, Edizioni dell'Ateneo, 1983;
- Giuseppe Pesce, Nicola Malizia, *Il 5° Stormo nel Cinquantenario della sua costituzione*, Modena, S.T.E.M. Mucchi, 1984;
- Gregory Alegi, Marco Guelli, *Spitfire italiani*, Roma, Ufficio Storico SMA, 2003.