



## Le Freccie del Nord

di Paolo Miana e Jukka Keranen

Il cielo è di un blu intenso, sotto terra le mare appaiono leggermente offuscate, il motore ronfa regolare ma non c'è tempo da dedicare al panorama: un fiume di bombardieri si avvicina alla capitale e ad opporvisi non c'è che uno sparuto gruppo di intercettori.

Il tempo stringe, l'autonomia del velivolo è notoriamente scarsa, bisogna intervenire in fretta!

Uno scenario simile richiama alle nostre menti immagini di Londra sotto l'attacco della Luftwaffe o la disperata difesa dei centri industriali del nord Italia da parte dei gruppi caccia dell'ANR... invece si tratta dell'estremo nord d'Europa, dove i Fiat G.50 finlandesi furono impegnati nella difesa di Helsinki contro le incursioni di bombardieri sovietici durante le guerre d'Inverno e Continuazione.

Le impressioni qui di seguito riportate vengono da Aarno Siro, pilota militare reduce della guerra di continuazione e della campagna di Lapponia, oggi membro dei Pilven Veikot, i "Fratelli delle Nuvole". Entrato in aeronautica nel luglio del 1940, Aarno Siro viene assegnato inizialmente alla difesa contraerea della capitale, situata nella pittoresca isola fortezza di Suomenlinna, giusto di fronte al porto di Helsinki. Dopo diciotto mesi Siro fu destinato ad uno dei corsi di formazione per piloti da caccia; qui gli aspiranti piloti conseguivano il brevetto dopo aver volato su

una impressionante serie di velivoli: si cominciava dagli addestratori basici quali l'autoctono Viima, il Fw.44 Stieglitz, il DH.60 Moth, per poi passare a velivoli più impegnativi quali l'ormai obsoleto caccia inglese Gloster Gamecock, il Blackburn Ripon, ed il Bristol Bulldog... insomma più di dieci tipi differenti di aerei incluso il caccia russo Polikarpov I-153 Tshaika, di cui molti esemplari erano stati catturati ai sovietici durante la Talvisota (Guerra d'Inverno)

Conseguito con successo il brevetto di volo Aarno Siro viene, come visto, assegnato alla difesa aerea di Helsinki equipaggiata

In alto: il G.50 FA-17

Above: Fiat G.50 FA-17.

Sotto: un gruppo di piloti davanti ad un addestratore avanzato VALMET Pyry

Below: pilots in front of a VALMET Pyry advanced trainer.



In senso orario:

Clockwise:

uno dei Gloster Gamecock Mk.II utilizzati per l'addestramento primario;

a Gloster Gamecock Mk.II basic trainer;

un Hawker Hurricane delle forze aeree Finlandesi;

a Finnish Air Force Hurricane;

uno dei tanti Polykarpov I-15 catturati e rimessi in servizio dai finlandesi;

one of the many Polykarpov I-15 that were captured and converted into Finnish service;

un Fokker D.XXI;

a Fokker D.XXI;

il Brewster Buffalo BW-387 ripreso ad Heinjoki nel maggio del 1944;

the Brewster Buffalo BW-387, shot at Heinjoki in May 1944;

foto di gruppo, Aarno Siro è in piedi in posizione centrale.

a group of airmen, with Aarno Siro standing in the middle.







in quel periodo con i velivoli Fiat G.50.

Qui di seguito la trascrizione di una parte dell'intervista:

Lei quindi volava con i caccia Fiat nell'aera di Helsinki?

*Sì, l'area intorno alla capitale era la nostra zona di operazioni in quel periodo. Solitamente volavamo coi Fiat G.50 ma, data la cronica scarsità di velivoli, in effetti volavamo con tutto quello che era disponibile. Effettuai molte missioni anche sul Brewster Buffalo. Durante una di queste missioni operative col Brewster mi capitò di dover intercettare una nutrita formazione di bombardieri sovietici diretta verso la capitale. Bastò la nostra presenza per far desistere i russi (privi di scorta NdR) che mollarono in mare il carico bellico e fecero dietro front. Un sacco di pesci morti.*

Che impressione le fece il G.50?

*I G.50 a disposizione erano veterani della Talvisota. Purtroppo per l'embargo imposto da Hitler all'importazione di armi in Finlandia (conseguenza di una delle clausole segrete del patto nazi-sovietico NdR) gli italiani furono costretti a spedire i velivoli smontati via mare in Svezia, dove poi venivano riassembleati e portati in volo sino alle basi operative.*

*A causa di questo problema i Fiat arrivarono solo nelle ultime settimane di operazioni, altrimenti avrebbero di sicuro fatto scempio dei velivoli della VVS. Come poi di fatto accadde sul-*

*fronte della Carelia. Aarno Siro fa probabilmente riferimento ai primi mesi della guerra di continuazione quando i G.50, soprattutto quelli della LeLv 26 hanno avuto occasione di mietere notevoli successi; in quel periodo personaggio di spicco è stato Olli Puhakka con undici aerei sovietici - tra loro un veloce Pe-2 e uno Hurricane - abbattuti col G.50, a cui vanno sommate due precedenti vittorie ottenute nelle ultime settimane della guerra d'inverno, sempre ai comandi del G.50.*

*Alla fine della guerra Puhakka sarebbe stato accreditato di 42 vittorie aeree, di cui 25 conseguite col Bf.109. Nel dopoguerra Puhakka ebbe una carriera di spicco come capitano in seno alla compagnia Aero (poi diventata Finnair-NdR).*

Quindi Lei considera il G.50 una macchina valida?

*All'inizio della guerra (di continuazione, NdR) il Fiat era di sicuro uno dei migliori intercettori a nostra disposizione: veloce, manovrabile e bene armato, aveva solo un serio difetto: la scarsa autonomia. Di fatto non potevamo allontanarci molto da Helsinki né tentare inseguimenti dei bombardieri russi sulla via del ritorno. Non c'era veramente margine di autonomia.*

Il G.50, come la maggior parte dei velivoli italiani era progettato per operare

**In alto a sinistra: Aarno Siro.**

*In alto a sinistra: Aarno Siro.*

**In alto a destra: l'FA-17 dopo un atterraggio di emergenza a Malmi.**

*Top right: FA-17 after a crash landing at Malmi.*

**In basso a sinistra: con l'inizio dell'operazione Barbarossa le restrizioni del patto nazi-sovietico vennero a meno, consentendo la fornitura di cospicui lotti di Me.109 ai finlandesi.**

*Bottom left: at the outbreak of the German attack to Soviet Union, Germany-Urss agreements about Finland were kept void, so allowing the delivery of several Me-109 batches to the Finnish Air Force.*

**In basso a destra: di nuovo l'FA-17 a Malmi, l'aspetto è decisamente vissuto.**

*Bottom right: another picture of a quite worn FA-17 at Malmi.*



in climi mediterranei e desertici. Difficile immaginare maggior contrasto con le condizioni climatiche tipiche degli inverni finlandesi. Il velivolo andò mai incontro a problematiche "ambientali"?

*Il G.50 volava, e volava bene. Non ricordo il presentarsi o il ripetersi di problematiche sui Fiat per i rigori dell'inverno.*

Era quindi apprezzato da piloti finlandesi?

*Sì.*

E dagli equipaggi di terra?

*Anche: non ricordo di aver sentito lamentele al riguardo.*

Una cosa che colpisce immediatamente è l'abitacolo aperto... Con temperature a terra prossime ai -35° C il vento relativo in quota non doveva essere particolarmente piacevole...

*No, l'abitacolo aperto non ha mai creato problemi anzi, smontammo il tettuccio apribile dagli esemplari che ne erano dotati. Consideri che dove non ci sono superfici di vetro, non c'è nemmeno ghiaccio. Sul G.50 si riusciva sempre ad avere un minimo di visuale...*

Lei dichiara di aver gradito le caratteristiche del Fiat, è consapevole che in Italia il velivolo non lasciò un "buon ricordo" nei piloti?

*Beb, potevate mandarcene di più allora, avremmo saputo come impiegarli!*

Ha mai avuto contatti con la missione italiana inviata in Finlandia o con Diego Manzocchi (pilota della R.A., disertore ed unico caduto italiano nella Guerra d'Inverno)?

*No, purtroppo non ho mai avuto nessun contatto diretto, vidi solo una volta una presentazione di volo acrobatico del G.50 fatta da Cugnasca, rimanemmo tutti impressionati ma noi non abbiamo avuto il coraggio di imitarlo...*

*Lui aveva tanta esperienza con il G.50.*

**In alto: alcuni dei biplani I-15 catturati rimasero in servizio fino al 1944.**

*Top: several captured I-15 biplanes were still used in 1944.*

**Al centro: primo piano di Aarno Siro in un G.50, notare il tettuccio del tipo chiuso riconvertito localmente ad aperto.**

*Center: Aarno Siro in a G.50. The closed-cockpit has been locally modified in an open-cockpit configuration.*

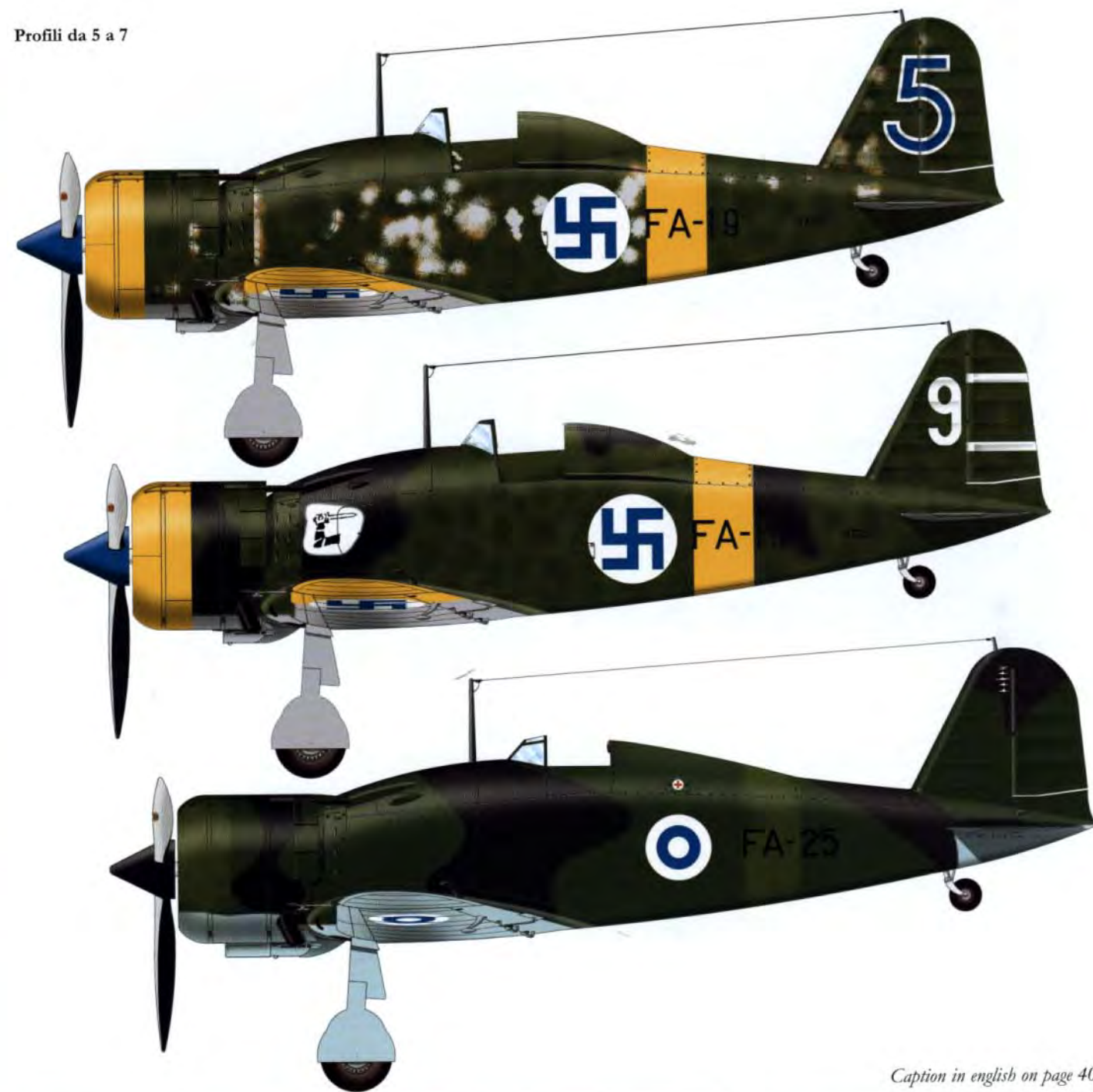
**In basso: primo piano di un G.50 con abitacolo aperto originale.**

*Bottom: an open-cockpit G.50 picture.*





A. Brioschi '12



Caption in english on page 40

1) SA-1 (MM.4738), del Kapteeni (capitano) Olavi Ehrnroot, comandante del Koelentue, Suomen Ilmavoimat, Tampere, gennaio 1940. Si tratta della prima macchina consegnata ai finlandesi il 18 dicembre 1939 ed assegnata al Koel (reparto sperimentale) per valutazioni.  
 2) FA-26 (MM.4743), del Lentomestari (maresciallo) Oiva 'Oippa' Tuominen, 1/LeLv 26, Suomen Ilmavoimat, Lunkula, agosto 1941.  
 3) La stessa macchina a Kilpasilta, nell'ottobre 1942. Poiché la mimetica italiana si usurava facilmente, era stata data una leggera mano di verde oliva (Olivinvirhea), sotto la quale si intravedevano ancora le macchie originali. Nell'estate del '42 la prima squadriglia adottò i numeri bianchi anziché azzurri. In bianco sul timone c'erano anche tutte le vittorie di Tuominen fino al 22 ottobre 1941.

4) FA-33 (MM.4945), del Lentomestari Oiva Tuominen, 2/LeLv 26, Suomen Ilmavoimat, Kauhava, marzo 1942. Il FA-33, utilizzato da Tuominen all'inizio del '42, era stato usato in precedenza dal Vaapeli (sergente maggiore) Lasse Aaltonen cui appartengono le vittorie sul timone, riferite a 1,5 bombardieri SB-2 attribuitegli il 25.6.41.  
 5 e 6) FA-19 (MM.4725), del Vanrikki (sottotenente) O. Lansivaara, 2/LeLv 26, Suomen Ilmavoimat, Kilpasilta, giugno 1943. Questa macchina rappresenta bene l'evoluzione della mimetica dei G.50 finlandesi nel corso dell'impiego operativo. Essendosi usurata la mimetica italiana, già nel marzo del '42 l'aereo, in carico alla 1/LeLv 26 col codice 5 azzurro e ogiva dello stesso colore, era stato ridipinto con una mano di vernice verde, sotto la quale

traspariva la colorazione originale. In seguito le zone più usurate erano state dipinte a larghe chiazze nere, ad imitazione della mimetica a bande finlandese. La macchina passò poi alla seconda squadriglia adottando il nove bianco con due bande orizzontali, Fogiva rimase azzurra. Lo stemma raffigurante un braccio con la spada, visibile su alcune macchine nell'estate 1943, era probabilmente l'insegna di gruppo. L'aereo fu poi ridipinto con lo schema nero e verde, l'insegna era però sparita.  
 7) FA-25 (MM.3614), del Kersantti (Sergente) P. Jurva del Lentosotakoulu (Scuola Caccia), Suomen Ilmavoimat, Kauhava, ottobre 1945. Le insegne nazionali erano state sostituite dalle nuove coccarde bianco-azzurre in seguito ad un armistizio separato con l'URSS il 4 settembre 1944.





Lo stesso vale per gli specialisti: addestrarono i nostri molto bene.

Quali altri velivoli ebbe modo di impiegare, dopo il periodo passato alla difesa aerea di Helsinki?

Dopo il Freccia (Fiiu per i Finlandesi),

In alto a sinistra: Aarno Siro primo a sinistra e un compagno di volo si prendono cura di una delle ausiliarie dell'esercito finlandese.

Top left: Aarno Siro (first left) and a fellow airman take care of a Finnish Army Woman auxiliary.

In alto a destra: tenuta di volo ... estiva per questo pilota di G.50. Notare il paracadute non italiano: chissà come lo indossavano con i seggiolini italiani adattati al Salvador.

Top right: summer flying-suit for a G.50 pilot. The parachute is NOT an Italian model; its matching with the italian seats (suited for the Salvador-type) is a puzzle.

In basso: pagina del CN del G.50 bis. E' possibile apprezzare la forma concava del seggiolino atta ad accogliere i paracadute "italiani".

Bottom: the concave shape of the seat, suited for the "italian" parachutes is evident.

durante le operazioni in Lapponia (1944-1945) ebbi modo di pilotare il Brewster Buffalo, decisamente superiore al Fiat per quanto riguarda l'autonomia, ed il Messerschmitt 109G. tutta un'altra classe di velivolo.

E velivoli russi?

Mai operativamente, come detto provai in volo il Polikarpov I-153, ma erano altri reparti ad utilizzarli per le ricognizioni tattiche.

Come erano i piloti russi?

I piloti russi non erano particolarmente efficaci a causa dell'addestramento inadeguato. Le ore di volo che avevano alle spalle erano molto poche rispetto alle nostre.

Mi ricordo di un'operazione di bombardamento con 120 aerei su Helsinki che fu interrotta,

per nostra fortuna, dalle cattive condizioni meteorologiche.

In alcune occasioni i nostri, pilotando il Brewster, hanno abbattuto intere formazioni di aerei sovietici.

Poi i Sovietici introdussero velivoli decisamente più avanzati, ma l'addestramento rimase sempre un loro problema.

E nel dopoguerra?

Nel dopoguerra ho lavorato da air traffic controller, prima con l'aeronautica militare, poi nel campo civile, sino alla pensione.

Un doveroso ringraziamento all'amico Jukka per la disponibilità e l'essenziale opera di traduzione.

