



Il C.200 del Museo Caproni di Trento: ipotesi sulla sua provenienza

di Gianandrea Bussi

Da ormai dieci anni volevo scrivere alcune note sulla possibile origine di questo relitto: la sua visione diretta in occasione dell'assemblea GAVS del 24 giugno 2012 e la pubblicazione del libro di Marco Guelli sui velivoli superstiti del periodo 1919-1945 mi hanno spinto, finalmente, a redigere questo scritto.

Le vicende armistiziali e postarmistiziali dell'8° Gruppo Autonomo C.T., comandato dal magg. Mario Bacich, più volte trattate nelle pubblicazioni che si sono occupate di quel periodo storico, sono note: provvedo comunque a sintetizzarle.

Questo reparto, incaricato della scorta in mare delle Forze Navali basate alla Spezia e della difesa aerea di quel territorio, si trasferì nel primo pomeriggio dell'8

settembre 1943 da Sarzana, ove era basato, a Littoria con 24 C.200 e due Ca.133, nonché due S.81 (questi ultimi - tra cui un "radio campale" utilizzato per le comunicazioni con la flotta - non in carico al reparto) con la previsione di permanere fuori sede per non più di 24 ore: esso avrebbe dovuto contribuire alla scorta delle navi dirette nel golfo di Salerno per contrastare lo sbarco alleato¹. Dopo l'annuncio dell'armistizio l'8° si spostò il 9 settembre dapprima a Guidonia e poi a Castiglione del Lago ove, l'11 settembre, ricevette ordine, eseguito quello stesso giorno, di trasferirsi a Decimomannu.

Da qui il reparto volò a Sciacca il 13 settembre, ad Agrigento e a Korba

(1) La scorta alla flotta avrebbe dovuto essere fornita anche dal 160° Gruppo C.T. e dal 3° Stormo C.T. (portatisi entrambi a Littoria) e dal 22° Gruppo C.T. di Capodichino, oltre che da velivoli germanici: gli aerei italiani avrebbero operato in quota contro i bombardieri e quelli tedeschi a bassa quota contro gli aerosiluranti (si veda F. Mattesini, op. cit. in bibliografia, tomo secondo, documento 85). I vertici delle FF.AA., in realtà, erano già a conoscenza del fatto che le navi italiane non si sarebbero mai dirette a Salerno, dato che l'annuncio dell'armistizio era imminente.

(Tunisia) il 16, a Lecce via Gerbini il primo ottobre, a Leverano il 2 ottobre (ove si ricongiunse con la sezione di quattro C.200 a suo tempo distaccata a Grottaglie per cooperare con il comando della 5ª divisione navale di Taranto), il 2 novembre, diretto in Sardegna, a Catania e a Chinisia, il 9 novembre a Capoterra (CA).

Il 7 giugno 1944 il Gruppo si portò a Castelvetro e a Catania, raggiungendo nuovamente Lecce il 9 giugno. Nel mese di luglio gli 11 C.200 residui vennero versati alla scuola di Leverano e il reparto ricevette i C.202 già del 21° Gruppo C.T.

Meno noto - in quanto riportato solo da alcune delle fonti secondarie - è, invece, il fatto che, durante il volo da Castiglione del Lago a Decimomannu, due piloti, con i loro C.200, giunti sul Tirreno, senza previo accordo tra loro, si staccarono dalla formazione dirigendosi verso casa. Un velivolo, pilotato dal romagnolo m.llo Giuseppe Fucci (classe 1916) della 94ª Sq., giunto a Villa San Martino (RA), atterrò sulla pista ivi esistente, vicinissima alla sua Solarolo,

In alto: il s. ten. Renato Gherardi della 92ª Sq. dell'8° Gruppo a colloquio con militari americani sull'aeroporto di Sciacca. In questa nota immagine di propaganda sono visibili, oltre ad un S.79bis e ad un S.81, 11 C.200 dell'8°: in primo piano il 94-11 MM 5830 e il 92-3 MM 5094 (questa matricola è rilevabile dalla scansione; tra quelle relative ai 22 C.200 dell'8° Gruppo trasferiti al sud risulta invece la MM 5694 che però non appartiene ad un C.200: si tratta probabilmente di un errore di trascrizione). Nell'immagine originale ingrandita, sotto la MM del 94-11 è visibile la scritta SAIAS seguita da alcune lettere (probabilmente RIP) e da una data (18-4-1943?). (Nicola Virgilio).

Top: Sub Lieut. Gherardi (92ª Squadriglia - 8° Gruppo), chatting with American soldiers at Sciacca airport. In this renown propaganda picture, a S.79 bis, a S.81 and 11 C.200 of 8° Gruppo are visible.

In basso: dettaglio scritta sul troncone di coda del C.200 ora a Trento (Pierluigi Pozzi).

Bottom: close up of tail codes.



benché fossero in corso lavori di aratura per renderla impraticabile: da vecchio manico, riuscì a posarsi senza cappottare, con l'aereo che si fermò quasi in verticale. Dopo aver preso l'orologio di bordo ed aver tolto la corazzatura del seggiolino, incendiò il caccia, andando poi ad avvisare i carabinieri.

L'altro C.200, della 92ª Sq., era pilotato dal serg. Elso Tarini della 93ª Sq.: indeciso se rimanere in formazione o distaccarsene per tornare a casa, il giovane sottufficiale, classe 1921, optò per questa soluzione allorché notò una diminuzione della pressione dell'olio. Benché l'aereo, come tutti quelli del Gruppo, fosse dotato di radio, egli non poté rispondere alle chiamate dei compagni in quanto il caccia ("quella carcassa", come scrisse sessant'anni dopo) aveva solo l'apparato ricevente.

Giunto presso la località Lucrezia, a circa 10 chilometri da Fano e ad un chilometro da casa, riuscì a posarsi nel greto del Metauro e, con l'aiuto di familiari e conoscenti, dopo aver staccato le ali,

(2) Secondo l'elenco riportato a pag. 37 del volume di N. Arena "La Regia Aeronautica 1943-1946, parte prima, dall'Armistizio alla cobelligeranza", Modena, 1978, le Matricole Militari dei due caccia staccatisi dalla formazione sarebbero state 5857 (Fucci) e 8174 (Tarini): questi dati non appaiono però attendibili in quanto l'esemplare 5857 (con codice di reparto 357-8) fu trovato a Castelvetro dagli Alleati nel luglio 1943 e quello 8174, che aveva riportato il 18 maggio 1943 danni riparabili in ditta in seguito ad incidente avvenuto presso il 1° Nucleo Addestramento Caccia di Campoformido, alla data dell'armistizio si trovava ancora in lavorazione presso la Nardi-Loreto, come comunicatomi da G. Alegi sulla base di ricerche effettuate nell'archivio della ditta milanese.

portò il velivolo nella sua azienda agricola per sottrarlo ad un saccheggio già iniziato. Qualche mese dopo il passaggio del fronte, appartenenti alla MP americana giunsero da lui per chiedergli dell'aereo e, dopo averne visto i pezzi, se ne andarono.

Il caccia venne poi ritirato nel dopoguerra da personale dell'Aeronautica Militare di stanza a Bologna².

Elso Tarini volle in seguito chiedere perdono al magg. Bacich e il com.te Petrosellini organizzò, a casa dell'ex comandante del Gruppo, un incontro tra questi e il giovane sottufficiale, nel frattempo trasferitosi in Canada.

Passarono molti anni dalla fine delle vicende dei Saetta dell'8° Gruppo finché, sul numero di JP-4 del gennaio 1973, apparve la notizia, accompagnata da due immagini poi riprodotte anche sulla "Guida agli

aerei storici italiani", del ritrovamento di parti sostanziali del C.200 "92-4".

Notate da Pierluigi Pozzi nell'aeroporto di Bologna, ove erano state portate nel 1970-71 dalla locale facoltà di ingegneria aeronautica per poter far spazio ad alcune parti di G.91, più utili per i fini istruzionali dell'ateneo, furono da lui acquistate corrispondendo una somma pari all'importo pagato dalla facoltà per il trasporto del relitto all'aeroporto³.

Il caccia, custodito all'interno del garage di Pozzi a Casalecchio di Reno, venne poi ceduto nel 1975 al Museo Caproni.

In alto: uno dei C.200 dell'8° Gruppo C.T.: sullo sfondo è visibile un P-38 del 71st FS del 1st FG (codice LM-G). (Henry "Hank" Ludwin - 9th CCU via Steve Brown).

Top: one of the C.200s of the 8° Gruppo C.T. In the background a P-38 of 71st FS from 1st FG is evident (Henry "Hank" Ludwin - 9th CCU via Steve Brown).

In basso: piloti dell'8° Gruppo salutati da un ufficiale statunitense con casco coloniale in occasione, forse, dell'arrivo a Korba. Da sinistra: s. ten. Fulvio Andrei (93ª Sq.), cap. Vincenzo Sansone (comandante la 92ª Sq.), s. ten. Adelmo Rigoli (93ª Sq.), serg. Mario Plodari (92ª Sq.). (Henry "Hank" Ludwin - 9th Combat Camera Unit via Steve Brown).

Bottom: 8° Gruppo pilots greeted by a US Officer, maybe after their arrival at Korba. Left to right: s. ten. Fulvio Andrei (93ª Sq.), cap. Vincenzo Sansone (OC of 92ª Sq.), s. ten. Adelmo Rigoli (93ª Sq.), serg. Mario Plodari (92ª Sq.). (Courtesy of Henry "Hank" Ludwin - 9th Combat Camera Unit via Steve Brown).



Sul relitto manca qualsiasi indicazione relativa al numero di Matricola Militare; sul troncone di coda, oltre a "M.M.", è rimasta la scritta "SAIAS" che ne indica l'avvenuta revisione da parte della "Società Anonima Industria Aeronautica Sannita", controllata dall'Aermacchi⁴. Non è più visibile invece la lettera "R" (che appare una "P"), iniziale della scritta che indicava l'avvenuta revisione o riparazione, lettera presente all'atto del recupero come evidenziato dalle immagini di quell'epoca. Il velivolo, come risulta dalla mimetica "C8" rilevata al di sotto di quella verde oliva scuro e dalla presenza del verde anticorrosione negli interni⁵, è uno dei 395 Saetta di serie, direttamente costruiti dalla società varesina.

Qual è dunque l'origine del "92-4" ora al Museo Caproni?

La relativa vicinanza di Fano a Bologna, le circostanze che, secondo il ricordo di Elso Tarini, l'apparecchio da lui pilotato quell'11 settembre 1943 apparteneva alla 92^a Squadriglia ed era poi stato ritirato da personale dell'A.M. di stanza nel capoluogo emiliano nonché la sua provenienza dall'ateneo bolognese fanno ritenere che possa proprio trattarsi del suo aereo.

Le altre ipotesi che si possono formulare sono invece molto meno plausibili.

L'8° Gruppo era basato a Sarzana con una Squadriglia, la 94^a, distaccata a Metato. Dopo l'armistizio i tedeschi rinvennero su quest'ultimo campo quattro C.200 inefficienti, tre della 93^a e uno della 94^a; altri nove caccia dello stesso tipo, cinque efficienti e quattro inefficienti ma riparabili, furono trovati a Sarzana. Tutti questi velivoli furono verosimilmente recuperati dalla Luftwaffe per essere utilizzati per l'addestramento dei piloti da caccia⁶.

Inoltre, il resto di fascia bianca visibile sulla sezione della fusoliera di questo C.200 porta ad escludere che si tratti di uno degli apparecchi della 92^a rimasti al sud: tale fascia venne infatti eliminata dai velivoli dell'Aeronautica cobelligerante e sostituita con una coccarda tricolore. Anche se non può essere escluso a priori che una delle macchine della Squadriglia resasi inefficiente durante le

peregrinazioni del reparto nel 1943-1944 e prima che fossero dipinte le nuove insegne possa essere giunta a Bologna, mi pare comunque improbabile che, nel dopoguerra, si sia affrontato l'onere di trasportarla sino in Emilia: pure improbabile, anche se non impossibile, è la circostanza che si tratti di una macchina resasi inefficiente durante il periodo in cui le Squadriglie dell'8° Gruppo C.T., tra il febbraio e l'aprile 1943, prima di trasferirsi a Sarzana, svolsero attività di difesa aerea da Torino Caselle e da Villanova d'Albenga. La mancanza di tracce di incendio porta poi ad escludere che sia il velivolo del m.llo Fucci.

Concludo con l'auspicio che vengano ripristinate le insegne originali del "92-4", che attualmente presenta un numero di squadriglia dipinto a tempera e, vicino ad esso, il numero individuale originale, di dimensioni notevolmente inferiori.

Queste note non avrebbero potuto essere scritte senza l'aiuto di Adelmo Rigoli (+), Elso Tarini (+), Costantino Petrosellini e Pierluigi Pozzi. Ringrazio per la collaborazione anche Gregory Alegi, Luca Boiardi, Steve Brown, Angelo Emiliani, Giancarlo Gavello, Stefano Lazzaro, Gualdo Regalino (A.A.A., Sezione di Montréal), Nicola Virgilio.

(3) Il referente di Pierluigi Pozzi fu l'ing. Scalas; all'epoca, nella predetta facoltà, erano presenti anche un'elica ed una semiala che Pozzi presume appartenessero allo stesso aereo.

(4) Dalle "situazioni quindicinali efficienza velivoli" delle Squadriglie dell'8° Gruppo conservate presso l'Ufficio Storico AM – e che coprono, purtroppo, solo i periodi sino al 15 marzo 1943 – risulta che diversi tra i Macchi assunti in carico in quelle settimane provenivano dalla società beneventana: due di essi (MM 4534, 4863) si trasferirono al sud dopo l'armistizio.

(5) Indicazioni fornite da Stefano Lazzaro.

(6) Lo Jagdgeschwader 108, ad esempio, utilizzò varie decine di C.200.

In basso a sinistra: Elso Tarini davanti ad un Ro.41 (E. Tarini via G. Regalino).

Bottom left: Elso Tarini in front of a Ro.41.

In basso a destra: il m.llo Fucci davanti a un C.202 (Angelo Emiliani).

Bottom right: Warr. Off. Fucci in front of a C.202.



Bibliografia e fonti:

- Situazioni quindicinali efficienza velivoli 1943 delle Squadriglie 92^a, 93^a e 94^a, AUSSMA
- Relazioni trimestrali aeroporto di Campoformido, secondo trimestre 1943
- National Archives, Londra, AIR 40 2159, Discovered Enemy Aircraft in Italy
- Copia di lettera di Elso Tarini ad Adelmo Rigoli, 2002-2003 circa, in archivio autore
- JP-4 gennaio 1973
- Ali Antiche n. 26, luglio-settembre 1992
- Gregory Alegi, Baldassarre Catalanotto: *Coccarde Tricolori - La Regia Aeronautica nella Guerra di Liberazione*. Roma, 2010, Aeronautica Militare – Ufficio Storico
- Voce relativa a Giuseppe Fucci in: Angelo Emiliani, Mauro Antonellini, Daniele Filippi: *Sulla scia di Baracca - Gli aviatori del lughese*. Faenza, 2001, Bacchilega Editore
- Marco Gueli: *Aerei italiani del 1919-1945 - Cosa rimane. Pomezia*, 2011
- Marco Gueli, Ferdinando D'Amico, Riccardo Rovere: *Guida agli aerei storici italiani*. Roma, 1978, Edizioni dell'Ateneo & Bizzarri
- Francesco Mattesini: *La Marina e l'8 settembre*. Roma, 2002, Ufficio Storico della Marina Militare
- Hans Werner Neulen: *Il ricco bottino-Aerei ita-*



liani nella Luftwaffe. Milano, 2000, GAE,

- Giuseppe Pesce: *L'8° Gruppo Caccia in due conflitti mondiali*. Modena, 1974, STEM MUCCHI
- Adelmo Rigoli: *1943 Decollo verso l'ignoto*. Trieste, 1993, Edizioni LINT
- "Relazione del Maggiore pilota Mario Bacich circa i fatti accaduti all'8° Gruppo Caccia durante i giorni precedenti e seguenti l'armistizio", in Sebastiano Licheri: *Il Raggruppamento Caccia nella Guerra di Liberazione 8 settembre 1943-8 maggio 1945*. Roma, 1978, S.M.A.- Ufficio Storico
- Francesco Zappalà: *L'Aeronautica a Benevento*. Benevento, 2009, Edizioni Realtà Sannita

Sopra: il C.200 93-3 MM 4557, già pilotato dal m.llo Bruno Batazzi durante le vicende postarmistiziali dell'8° Gruppo, ripreso su un campo pugliese con le nuove insegne cobelligeranti (dal Web).

Top: the C.200 93-3 MM 4557, flown by Warr. Off. Bruno Batazzi during the events of 8° Gruppo, after the Armistice, pictured with the new co-belligerent badges, in Puglia