

## 1° LUGLIO 1944

Una giornata d'estate all'aeroporto di Reggio Emilia, sede operativa del 1° Gruppo Caccia dell'Aeronautica Repubblicana al comando del Maggiore Visconti. Il cielo limpido, straordinariamente terso; a ridosso degli Appennini tosco-emiliani i cumuli si gonfiavano aspirando i vapori del suolo riscaldato. Le tre squadriglie, decentrate ognuna in un settore del campo, avevano gli aerei in allerta, pronti a decollare in tre minuti. I piloti in turno d'allarme, per il gran caldo erano in tenuta da spiaggia, ma con a portata di mano la tuta, il casco ed i calzari da volo, per poter sopportare il freddo dell'alta quota. Chiacchieravano del più e del meno, di cose frivole ed amene, come accade a chi - nell'attesa di un evento impegnativo - cerca di dominare e controllare le proprie emozioni, ma con i nervi tesi come corde di violino. Gli schieramenti in volo erano già stati stabiliti. La formazione avrebbe dovuto essere a cuneo; la prima squadriglia, con in testa il comandante del gruppo, Visconti, aveva come ala destra la seconda squadriglia, e la terza squadriglia come ala sinistra. La formazione avrebbe operato con una ventina di aerei MC 205, uno degli ultimi tipi di aereo da caccia usciti dalle linee produttive ed assegnato, poco prima dell'otto settembre del '43, solo ad alcuni reparti. Si trattava di una macchina stupenda, che non ammetteva distrazioni e richiedeva il massimo di concentrazione e la precisione più assoluta nelle manovre. Poter volare su quell'aereo era un'aspirazione per ogni pilota; pilotarlo diventava un vanto. Con quel po' di boria che ogni cacciatore ha nel suo DNA, si può tranquillamente affermare che il Macchi 205 non era un aereo per tutti. In linea di volo il motore da 1250 cavalli sviluppava una velocità di 630 km/h, che purtroppo rimaneva di 50-60 km/h inferiore a quella dei caccia anglo-americani; tuttavia, appena si buttava giù il muso per la picchiata prendeva una velocità tale che nessun altro aereo riusciva a stargli dietro. In pochi secondi raggiungeva i 900/1000 chilometri all'ora. Sebbene giovane, un pilota come me al terzo anno di operatività in guerra aveva già avuto l'opportunità di operare per due anni con il RE 2001 sia di giorno che di notte ma anche con altri aerei di tutto rispetto, come il RE 2005 delle Reggiane e il G 55 della Fiat (aerei che montavano lo stesso motore del Macchi 205). Negli ultimi mesi di guerra avrei poi volato anche con il Messerschmitt 109 K, dotato di un motore più potente, da 1550 cavalli e avrei inoltre completato, assieme ad altri 15 piloti italiani per primi, anche il corso di addestramento per il passaggio sul ME 163, uno dei primi apparecchi a reazione tedeschi, che arrivava a dodicimila metri in tre minuti bruciando 20 quintali di carburante, scendendo poi ed atterrando come un aliante.

“Allarme!”. L'annuncio tanto temuto e tanto atteso, la parola non pronunciata ma sempre sospesa nei frivoli discorsi per ingannare il tempo, si materializzò dopo qualche ora: “Partenza in tre minuti”. Una alla volta, le tre squadriglie del gruppo presero il volo per ricongiungersi nella zona prestabilita e portarsi quindi sopra quota 9000 metri, sul quadrilatero Bologna-Ferri-Ravenna-Modena. Della terza squadriglia facevo parte anch'io, nella posizione di ultimo gregario di sinistra, quindi con il compito di controllare eventuali attacchi in coda da parte di caccia nemici. La missione consisteva nel contrastare l'arrivo in zona dei quadrimotori da bombardamento americani, decollati dagli aeroporti del sud Italia e scortati da diverse formazioni di aerei da caccia. Tutto sembrava tranquillo quando ad un tratto intravidi sulla sinistra, sotto di noi, una sezione di quattro aerei, certamente non italiani. Indugiai più a lungo del dovuto per controllare la loro rotta e, quando mi girai per segnalare la loro presenza al capo pattuglia, il mio gruppo era sparito. Evidentemente, anche il comandante aveva visto altre formazioni nemiche sotto di noi, per cui stava portando senza indugio il gruppo all'attacco. Mi sono trovato così da solo, come un tordo (quando fa il tordo) fuori del branco. Avevo però il vantaggio della quota e mi si presentava un'occasione ghiotta che

non potevo lasciarmi sfuggire: potevo attaccare buttandomi in coda ai quattro aerei che sembravano seguire la manovra del gruppo senza curarsi dell'aereo isolato. Mi buttai giù e, arrivato in coda all'ultimo dei quattro, sparai una raffica; poi, con una rovesciata, mi sottrassi alla loro reazione. Tentarono di rincorrermi, ma il mio Macchi in picchiata andava fortissimo. Dopo 3000 metri di affondata, a circa 6000 metri di quota, richiamai l'aereo per portarlo in linea di volo. Provavo una sensazione inebriante. Guardai attorno, e qualche centinaia di metri sotto di me vidi un'altra sezione di quattro caccia americani. Mi sentii favorito dalla sorte: ormai avevo capito come fare, e potevo sfruttare al meglio le caratteristiche del mio aereo e la superiore quota senza correre rischi eccessivi. Picchiai per mettermi in coda all'ultimo aereo della sezione e ripetei l'attacco di prima. Era tutto facile; dopo altri 3000 metri circa di picchiata richiamai l'apparecchio. Passarono solo pochi istanti e mi si ripresentò lo stesso scenario. Non mi sembrava proprio vero. Mi sentivo baciato dalla fortuna. Tutto pareva eccezionalmente facile, era proprio una gran bella giornata di caccia libera; pensai anche "...chissà se mi crederanno quando lo racconterò". Portai l'attacco anche a quest'altra sezione, che si trovava a circa 3000 metri di quota, sparai e mi buttai giù con la sicurezza di non poter essere raggiunto.

Dopo l'attacco a 3000 metri non fui nemmeno inseguito dagli aerei attaccati, perché sotto, a circa 1000 metri di quota era già pronta la trappola nella quale la mia imprudenza mi aveva portato: ad aspettarmi trovai, forse allertati via radio, altri 4 caccia americani, credo P 51 Mustang. Tutto il mio entusiasmo, tutta la mia gioia si tramutarono in una spaventosa angoscia. Non avevo più la quota sufficiente per scappare. Da mille metri, picchiando potevo solo schiantarmi a terra oppure, richiamando l'apparecchio prima dell'impatto, avrei offerto agli avversari un facile bersaglio. L'unica alternativa che mi si poneva era di provare a fuggire, zigzagando, con un apparecchio però meno veloce in linea di volo, inseguito da quattro aerei nemici. Ero al limite della disperazione, manovravo con strettissime virate a destra e a sinistra, per evitare di essere colpito. Se solo mi fosse stato concesso di mettere l'aereo in linea di volo lineare mi sarei senz'altro lanciato con il paracadute. Sentivo di essere vicino alla fine, stringevo i denti come un dannato e non volevo piangere, ma dagli occhi scendevano le lacrime. La disperazione e la rabbia per essermi cacciato in una situazione senza vie di uscita, mi portarono a stringere sempre più le virate, al punto che la forza centrifuga arrivava a farmi perdere la vista. In volo, inseguiti, è l'unica via di uscita perché chi ti sta dietro deve stringere la virata ancora di più se vuole mettere la sua raffica davanti al tuo muso, in modo da centrarti. Quando viravo invertendo la direzione potevo vedere le traccianti delle raffiche che passavano a poca distanza dalla mia coda, ma l'inseguimento continuava.

Tuttavia anche questo carosello era destinato ad avere una fine perché due aerei della formazione nemica si staccarono per aspettarmi dall'altra parte del cerchio che idealmente stavo eseguendo. Non so quanto tempo mi poteva rimanere ancora, forse un minuto o poco più. Cercando affannosamente una soluzione, fui illuminato dal ricordo di ciò che il tenente Mantelli aveva fatto durante la guerra di Spagna: egli attendeva gli aerei avversari a ridosso delle formazioni nuvolose per attaccare gli ultimi di essi e poi buttarsi dentro al cumulo vicino, in modo da non poter essere raggiunto. Era forse l'unica manovra non prevedibile dagli inseguitori, ed era resa possibile dalla presenza degli Appennini, che mi offrivano cumuli sufficientemente gonfi ed abbastanza vicini da poter essere raggiunti. Avevo una buona esperienza di volo cieco, perché avevo operato di notte su Napoli, dopo il corso di specializzazione in volo notturno. Sapevo di dover anche tenere conto della rotta, perché a soli mille metri di quota ed entrando in nube da est, a ovest non potevo che sbattere contro le cime delle montagne più alte. E' difficile raccontare come in una situazione di estremo pericolo si riescano a svolgere azioni e soluzioni tanto complesse, coordinando con rapidità il pensiero con le azioni. La mia mente era lucidissima e in pochi istanti fui in grado di trovare la giusta rotta, parallela alla catena appenninica che sapevo disposta da nord-nordovest a sud-sudest,

per cui in un attimo impostai la bussola, affidandomi così agli strumenti per il volo cieco. Non so dire quanti minuti volai in quelle condizioni "alla cieca"; ricordo solo che quando sono uscito dalla nube sentivo ancora l'angoscia di essere aggredito e non credevo ai miei occhi nel vedere tutto sereno e tranquillo. Ero nella zona del reggiano, non molto lontano vedevo l'aeroporto, al quale mi avvicinai cauto, scrutando per bene tutt'intorno; fatto qualche giro, in attesa del benessere all'atterraggio, presi terra con la massima attenzione per non far sobbalzare il Macchino 205, a cui dovevo tutta la mia riconoscenza.

Una canzone di trent'anni fa recita "i vecchi subiscono l'ingiuria degli anni / non sanno distinguere il vero dai sogni". E' probabile, come è vero che con il passare degli anni la mente ritorna sempre più spesso a ricordi di tempi magari molto lontani ed estranei al mondo attuale, ma tanto significativi nella vita... Perciò questa storia, prima ancora che per chi la ascolta o la legge, è raccontata per me; non voglio convincere nessuno a crederla vera. Posso solo affermare che ho cercato di non romanzarla in alcun modo. Non è una storia di eroismo; nella vita ognuno è chiamato ad affrontare situazioni che non ha scelto, compiendo azioni che non ha deciso ma che spesso non hanno alternative. A maggior ragione in guerra, il confine tra la vita e la morte è così sottile che il superarlo non dipende dai meriti o dalle scelte di ciascuno. Quanti piloti validi ed esperti sono caduti in battaglia, pur senza aver commesso alcun errore.

Tante volte mi sono chiesto perché, al termine del conflitto, dopo oltre 250 ore di volo di guerra, 40 combattimenti, scorte ad aerei e a convogli navali, io ero ancora vivo mentre molti dei miei compagni, anche più bravi e capaci di me, sono caduti in combattimento. A domande come questa ognuno può dare la propria risposta. La mia ha certo a che vedere con la fede in un Padre Misericordioso che accoglie le preghiere di chi, in cielo e in terra, prega per noi. Voglio credere che nella mia vita ci sia anche la storia degli amici ancor giovani morti in guerra. Vivere è anche onorare la memoria e il valore di compagni morti quando erano ancora ragazzi.

-----  
Gino Pizzati nato a Mira (VE) 20.12.1919, arruolato il 10.1.40 alla scuola allievi sergenti piloti di Grosseto e conseguito il brevetto di pilota militare da caccia alla scuola di Rimini nell'estate del 1941 venne assegnato alla 150<sup>a</sup> squadriglia del 2° gruppo C.T. di stanza a Ravenna, alla quale praticamente rimase in forza fino al 29 aprile 1945, e definitivamente congedato.

Decorato con MEDAGLIA D'ARGENTO "Sul Campo" e la promozione a Sergente maggiore per meriti di guerra.

Ha effettuato 30 combattimenti diurni con il RE 2001 il G:55 e il Macchi 205 e 10 con il RE.2001 per la difesa di Napoli di notte.

E' accreditato di 5 apparecchi abbattuti e altri probabilmente abbattuti in collaborazione.