

Miopia suicida

Seconda parte dell'**inchiesta** sulle **ragioni** che portarono l'Italia, nel 1940, ad entrare nella **Seconda guerra mondiale** col **piede sbagliato**. Errori, **negligenze** e piccoli e grandi **tradimenti** ci furono e non solo nell'**ottica** disegnata dalla **divulgazione** storica più **stantia** ma non per questo meno **diffusa** e **inquinante**. Il mese scorso, dopo un'inquadratura generale, l'attenzione si è **soffermata** soprattutto sull'**Esercito**. Ora è il turno di «**fare le pulci**» alle **magagne** che segnarono l'azione di Regia **Aeronautica** e Regia **Marina**

di **Emanuele Mastrangelo** ed **Enrico Petrucci**

Anche quando la prova del fuoco si rivelava un successo, in realtà non faceva che coprire delle magagne. L'esempio è quello delle squadriglie di aerosiluranti italiane, cantate dalla reducistica di tutti i colori e tra le poche epopee militari italiane condivise da tutti: l'eroismo degli equipaggi e la bontà del *S.79 Sparviero*, non concepito originariamente per la specialità, ma che funzionò bene. Ma – senza nulla togliere agli aviatori italiani – se i successi arrivarono, fu per una sequenza di casi fortuiti. La Regia Aeronautica aveva infatti smobilizzato la specialità degli aerosiluranti negli anni Trenta. Gli ultimi apparecchi concepiti per l'attacco anti-nave erano stati gli *S.55*, gli aerei delle trasvolante atlantiche di Balbo. Un reparto sperimentale fu ricostituito solo il 25 luglio 1940, sei settimane dopo lo scoppio della guerra. L'*S.79* che avrebbe dovuto coprire quel ruolo non era nemmeno nato per la guerra: era un trasporto veloce concepito per la gara a tappe Inghilterra-Australia nel 1934. Completato in ritardo per la competizione, divenne un apprezzato trasporto VIP della Regia Aeronautica. Forse per il suo successo fra le «greche», la Savoia-Marchetti ne propose la trasformazione in bombardiere, certa che avrebbe riscontrato l'approvazione dello Stato Maggiore.

Le caratteristiche dell'aereo una volta militarizzato erano accettabili per l'epoca. L'*S.79* diede buona prova di sé in Spagna e soprattutto stravinse la gara a tappe Istres-Damasco-Parigi: era nato il mito della squadriglia dei Sorci Verdi. Consapevole dei limiti del velivolo, tuttavia, nel gennaio 1938 lo Stato Maggiore Aeronautica indisse un concorso per un nuovo bombardiere.

L'*S.79* veniva nel frattempo destinato alla «nuova» specialità degli aerosiluranti, essendo ormai dichiarato inadatto come bombardiere. Nel concorso per il nuovo apparecchio venne presentata una serie di macchine che promettevano prestazioni fra il disastroso e il «troppo acerbo». Fra queste anche l'erede designato dell'*S.79*, denominato *S.84*. Certo che l'erede non potesse essere da meno dell'antenato con cotali patenti di nobiltà, il generale Francesco Pricolo (1891-1980), subentrato a Giuseppe Valle (1886-1975) nel ruolo di sottosegretario di Stato e Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e fautore degli aerosiluranti, arrivò a ordinarne a scatola chiusa 500 esemplari, quando ancora erano da mettere a punto i prototipi. L'aereo si rivelò un fiasco: lo stesso Ettore Muti, nel maggio 1941, asso dell'aviazione e da pochi mesi ex segretario del Partito nazionale Fascista, inoltrò allo Stato Maggiore una relazione che era un vero e proprio *cahier de doléances* del trimotore. Scarse prestazioni



1940: un caccia CR.42 del Corpo Aereo Italiano di stanza in Belgio costretto all'atterraggio su una spiaggia dell'Inghilterra meridionale. I CR.42 costituivano l'ossatura della forza aerea italiana ed erano macchine di buone prestazioni, ma inferiori ai monoplani

