Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 51 (1979)
Heft: 4: Mobilitazione 1939-1945

Artikel: L'aviazione militare svizzera nel II. conflitto mondiale
Autor: Mazzuchelli, P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-246527

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'aviazione militare svizzera nel II. conflitto mondiale

Magg av P. Mazzuchelli

ERSCHLOSSEN EMDDOK
MF 169 1418

Ad eccezione della Cp av 1. 2. 7. 8. 9. 12. e 14., le truppe d'aviazione vennero chiamate in servizio attivo, come le truppe copertura frontiere, già la sera del 29 agosto 1939, con l'ordine agli equipaggi (ufficiali del personale volante) ed ai distaccamenti d'allarme, avvertiti telefonicamente o con telegrammi personali, di recarsi immediatamente sui campi d'aviazione di guerra, dove si trovavano già dislocati i loro aerei ad opera del personale degli aerodromi militari. Questo dispositivo di mobilitazione d'emergenza permise di avere all'alba del 30 agosto, pronti ad ogni evenienza e preparati per qualsiasi intervento aereo, 357 ufficiali, 1983 sottufficiali e soldati, 121 aerei d'osservazione e d'intervento al suolo e 68 apparecchi da caccia.
Con la susseguente mobilitazione generale entrarono in servizio anche le altre unità ed il 2 settembre la Divisione d'aviazione si trovò in campo al completo con il seguente effettivo:

Rgt av 1 con tre Gr av composti dalle Cp av 1.- 9. [1])
Rgt av 2 con due Gr av composti dalle Cp av 10.-15.
Rgt av 3 con due Gr av composti dalle Cp av 16.-21.

In seguito, parte di queste unità vennero messe di picchetto anche perché mancavano, in quel momento, in numero sufficiente, gli aerei idonei al combattimento. Questa carenza fu poi eliminata con la consegna alla truppa dei nuovi caccia Morane-3800 e degli aerei d'osservazione e d'intervento al suolo C 36. A questi apparecchi costruiti completamente, motori compresi, dalle nostre officine specializzate e sottoposti al controllo del Servizio tecnico militare, si aggiungevano 50 nuovi caccia del modello Messerschmitt Me-109 acquistati in Germanio prima dell'inizio delle ostilità. Con questi nuovi apporti, la nostra aviazione militare poteva contare alla fine del servizio attivo su 238 caccia del tipo Morane e Messerchmitt e su 202 apparecchi d'osservazione e d'intervento al suolo di concezione svizzera e contraddistinti dalla sigla C-36.

[1] La *Cp av 10* era la squadriglia dei ticinesi che ci ricorda con commozione la tragedia del Muotathal dove persero la loro giovane vita gli equipaggi ticinesi a noi ancora così affettuosamente vicini. (ndA)

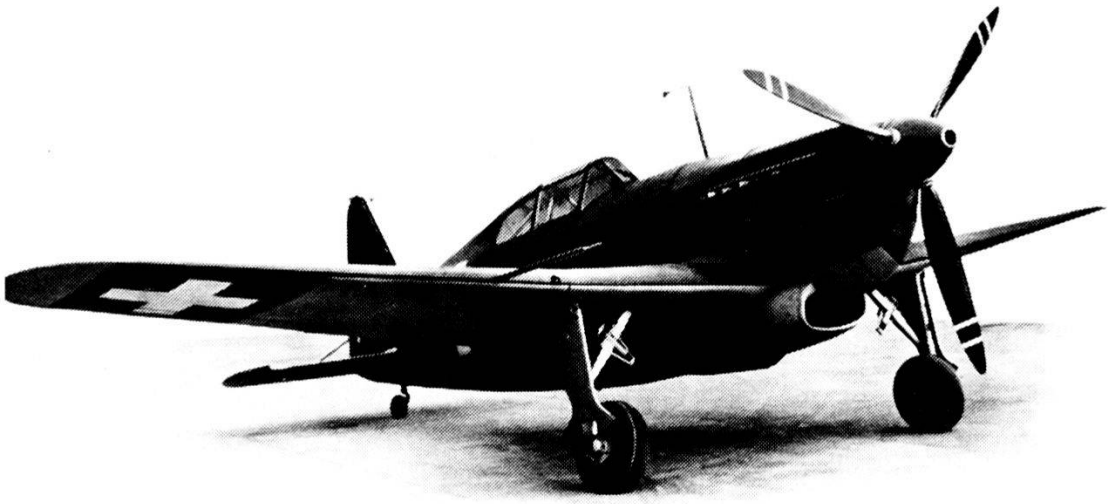
Durante il servizio attivo dal 1939 al 1945 le missioni di combattimento aereo incombevano principalmente ai caccia Messerschmitt Me-109.

1939 - Messerschmitt Me-109 E - Questi caccia sono restati in servizio dal 1939 al 1948.

Date queste circostanze tecniche e quelle sempre variabili delle vicende belliche, il Comando delle Truppe d'av ricorse all'istituzione dei turni di servizio attenendosi al principio di avere sempre sotto le armi, in numero adeguato, dei Rgt av o anche solo dei Gr av, ma completi del loro Stato maggiore e del relativo materiale (ed effettivi), dei servizi di trasmissione, d'avvistamento e di difesa antiaerea, in modo da potere assicurare e perfezionare la condotta tattica e operativa delle squadriglie continuamente impegnate nel loro compito di sorveglianza e di difesa del nostro spazio aereo.
Le prime avvisaglie premonitrici di interventi a fuoco, con l'applicazione del diritto di difendere con le armi la nostra neutralità, si presentarono ai nostri aviatori con i preparativi da parte tedesca dell'attacco decisivo contro la Francia, che prevedeva la violazione dei confini del Belgio e dell'Olanda. Infatti, i primi nostri interventi furono causati dalle incursioni degli aerei della «Luftwaffe»

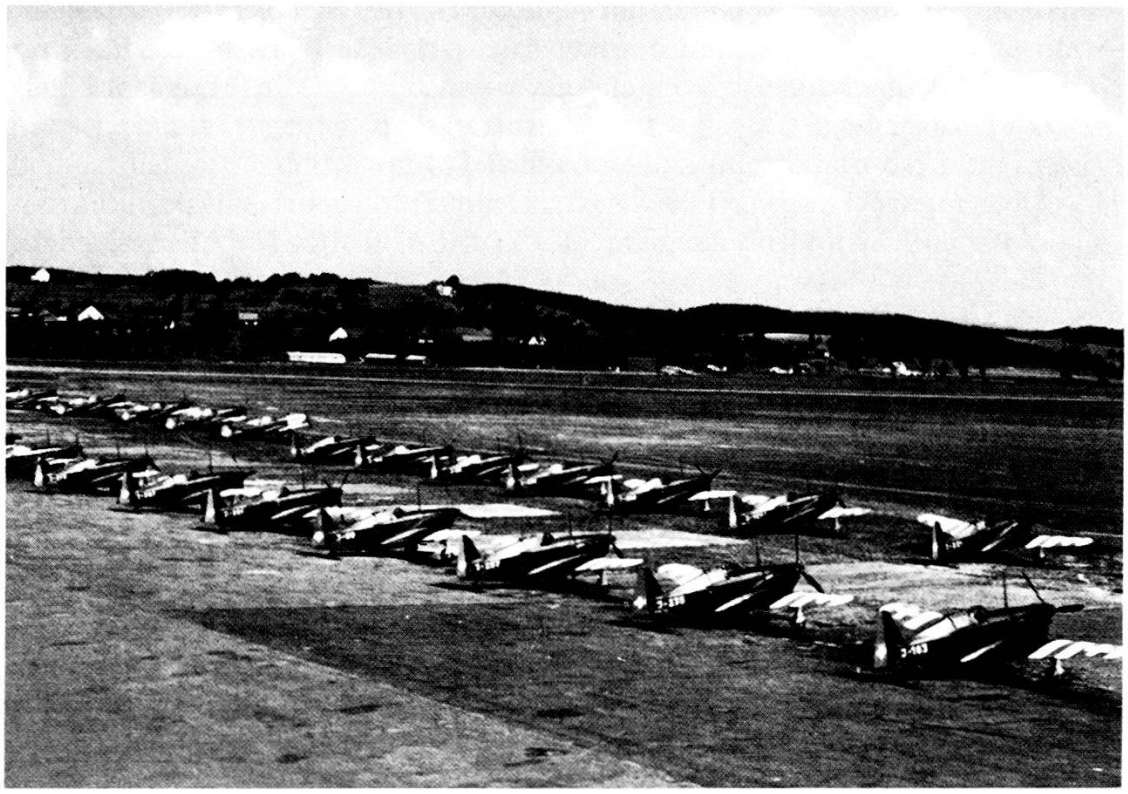
sul nostro territorio tendenti a facilitare le missioni d'osservazione. Contro queste incursioni della «Luftwaffe» si trovarono impegnati i caccia delle nostre squadriglie 6. 15. e 21., unità che avevano da poco ricevuto in dotazione i nuovi Messerschmitt fornitici dalla Germania! E già il 10 maggio 1940, un bombardiere-osservatore He-111 tedesco veniva intercettato dai nostri caccia sopra Bütschwil e cadeva in fiamme su territorio francese. Un secondo He-111 subiva la medesima sorte il 16 dello stesso mese, ma riusciva ad atterrare sul nostro campo d'aviazione di Dübendorf.

Con l'inizio delle ostilità contro il Belgio e l'Olanda i confronti a fuoco tra i nostri equipaggi e gli equipaggi della Luftwaffe aumentarono d'importanza con il risultato, per noi molto lusinghiero, che i nostri caccia, seppure inferiori in numero, riuscirono il 1. giugno 1940 ad abbattere un bombardiere He-111 sopra Lignières e ridurne in fiamme un secondo che finì distrutto aldilà della nostra frontiera. Il giorno seguente, un quinto bombardiere subiva la medesima sorte costretto ad un atterraggio di fortuna nei pressi di Ursins.
Gli aviatori tedeschi, sorpresi ed indispettiti dalle capacità e dalla «*tracotanza*» degli antagonisti elvetici, decisero di fare accompagnare i loro bombardieri da apparecchi da caccia e tale nuova disposizione tattica provocò il 4 giugno un susseguirsi di duelli aerei al disopra di Neuchâtel e delle Franches Montagnes. Malgrado la protezione dei caccia, un altro bombardiere tedesco dovette atterrare «in fiamme» su territorio francese. Disgraziatamente, anche uno dei nostri apparecchi da caccia fu messo fuori combattimento dal tiro combinato degli equipaggi della «Luftwaffe» ed il suo pilota, il Ten Rickenbacher, per il mancato funzionamento del suo paracadute, perse la vita. Probabilmente, le pallottole avversarie avevano reciso qualche elemento principale di questo prezioso salvagente. A conoscenza di tali umilianti risultati, il Maresciallo Göring interveniva personalmente, dando ordine alla famosa «Legione Condor», le cui unità disponevano già dei nuovi bimotori da caccia Messerschmitt 110, di organizzare delle spedizioni punitive contro gli aviatori svizzeri. E fu appunto durante una di queste «Strafeinsätze» che l'8 giugno un nostro apparecchio di osservazione, un sorpassato C-35 intento al compito di sorveglianza della frontiera, venne attaccato da una formazione di Messerschmitt Me-110. Il C-35 era pilotato dal camerata ticinese, *Ten Meuli,* che con il suo osservatore *I. Ten Gürtler,* trovava una gloriosa morte per un vile ed ingiustificato attacco da parte degli aviatori di Göring.
Ai gloriosi nomi degli aviatori ticinesi periti nella sciagura del Muotathal



1940 - Morane D-3801, caccia monoposto. Questo aereo è restato in servizio dal 1939 al 1959.

(27.8.38): *Bacilieri, Romegialli, Mumenthaler, Del Grande e Bonetti,* le vicende del secondo conflitto mondiale aggiungevano quello di *Meuli!*
La reazione della nostra aviazione non si fece attendere e lo stesso giorno 10 nostri caccia attaccarono una formazione di ben 30 bimotori Me-110; malgrado la inferiorità numerica riuscirono ad abbatterne due al disopra di Oberkirch e nelle vicinanze di Triengen. Anche i nostri apparecchi vennero seriamente colpiti, ma poterono rientrare tutti alle loro basi, compreso quello del I. Ten Homberger, lui stesso colpito gravemente ai polmoni ed a una gamba. Il bilancio di queste 4 settimane di interventi e di duelli aerei comprende 197 incursioni della «Luftwaffe» sul nostro territorio, 41 scontri aerei con l'intervento di 82 pattuglie della nostra aviazione, con il risultato: 8 aerei tedeschi abbattuti, contro la perdita di un nostro C-35.



Nel mese di maggio del 1940 la situazione era tesa: i Morane D-3801 da Dübendorf vengono trasferiti agli aerodromi di guerra, o verso i centri d'istruzione della Svizzera romanda.

Con l'evolversi della situazione sui diversi fronti del conflitto mondiale, l'attività della Luftwaffe che poteva interessare la nostra difesa aerea perdette della sua importanza; tuttavia i nostri compiti difensivi dovevano essere previsti a seguito della nascente e sempre più importante supremazia aerea degli alleati che si concretizzava con il massiccio impiego dei bombardieri pesanti. Lo scopo era di distruggere tutto ciò che direttamente ed indirettamente serviva a mantenere in efficenza il potenziale bellico del «III Reich», ed anche nell'intento di fare breccia nel morale della popolazione civile. Nella maggiore parte dei casi le conseguenze di questo impiego dell'aviazione pesante alleata erano dovute alla mancanza da parte degli equipaggi americani delle più elementari conoscenze della configurazione geografica del nostro paese ed anche al ritorno dalle loro missioni di apparecchi mal ridotti dalla difesa tedesca e costretti a cercare un

1942 - C-36 - Aereo biposto da caccia, d'intervento al suolo, e di osservazione.

terreno d'atterraggio nel limite geografico permesso dal loro stato o dalla riserva di carburante. Questo nuovo aspetto della guerra aerea ai nostri confini non liberò l'aviazione militare elvetica dal suo compito di fare rispettare la neutralità e nell'adempierlo essa costrinse all'atterraggio sui campi predisposti a tale scopo, *251 aerei,* con l'arresto e l'internamento di 1618 uomini dell'equipaggio. Durante il conflitto ci fu anche un avvenimento abbastanza grave da fare temere un intervento armato da parte della Germania e ordinato dallo stesso Hitler, avvenimento che anche se fu indipendente di una qualsiasi azione della nostra aviazione militare ne coinvolse però la sua organizzazione. Il 29 aprile 1944 atterrava a Dübendorf, senza esservi costretto, un prototipo d'aereo destinato a potenziare la caccia notturna tedesca, in grave difficoltà contro i sempre più micidiali attacchi notturni dei bombardieri della R.A.F. (le due aviazioni alleate si erano ripartiti i compiti: di giorno operavano le «fortezze volanti» U.S.A. men-

tre per i raid notturni operavano i Lancaster ed i Mosquito della R.A.F.). Si trattava di un bimotore germanico Me-110 trasformato, con il montaggio in posizione verticale (!) di due cannoni da 20 o 30 mm e completato da un'apparecchiatura ultrasegreta per permettere l'avvistamento ed il tiro notturno. Da Berlino arrivò subito, per via diplomatica, la domanda perentoria di restituzione immediata dell'apparecchio e della sua apparecchiatura segreta. Domanda che fu immediatamente respinta, anche per il fatto che il Consiglio federale si era precedentemente opposto alla domanda americana di fare depositare presso la legazione U.S.A. a Berna i dispositivi di tiro delle fortezze volanti costrette ad atterrare sul nostro suolo. Fallite le trattative per via diplomatica era ancora una volta Göring ad intervenire presso Hitler con la proposta di un'azione di paracadutisti su Dübendorf per ricuperare o distruggere il prezioso prototipo, azione che avrebbe avuto come organizzatore ed esecutore il famoso Col SS Skorzeny. Fortunatamente, al momento critico della situazione, il Col Masson, Capo del nostro Servizio d'informazioni e che come tale manteneva, per sua personale e coraggiosa iniziativa, un *«contatto ufficioso»* con il Brigadenführer delle SS Schellenberger, lui pure a capo di un Servizio d'informazioni SS, propose una soluzione di ripiego che venne poi accettata dalle due parti in causa. Infatti nella serata del 19 maggio 1944 l'apparecchio segreto venne fatto esplodere e distrutto con tutta la sua attrezzatura sul campo d'aviazione di Dübendorf, in presenza dei rappresentanti del III Reich e dell'addetto aeronautico tedesco a Berna. Per la buona volontà dimostrata in questa delicata situazione da parte delle nostre autorità, la «Luftwaffe» consegnò alla nostra aviazione, facendoli atterrare a Dübendorf, 12 caccia Messerschmitt Me-109 dell'ultimo tipo «Gustave»!

Ed è doveroso al termine di questo succinto esposto sull'attività della nostra Divisione aerea durante la seconda guerra mondiale di ricordare che nell'adempimento del loro dovere nel quadro di questa attività persero la loro giovane vita oltre al Ten Meuli anche i ticinesi: Ten Regazzi Alberto (12.8.42), Ten Weibel Fritz (24.5.43) ed il I Ten Camponovo Brunello (9.3.44). Con i nostri morti del Muotathal e con le vittime della seconda guerra mondiale, il contributo pagato dagli ufficiali ticinesi alle buone sorti della nostra aviazione militare è stato grande e tale da meritare la stima del popolo ticinese e di tutta la nazione.

(Le fotografie sono riprese da «50 ans d'aviation militaire suisse» edito dalla Centrale federale degli stampati e del materiale di Berna.)