



La storia di Guido Focacci, classe 1914, pluridecorato pilota di aerosiluranti sugli SM-79, passato indenne tra le terribili azioni di siluramento nel Mediterraneo, dopo l'8 settembre '43 aderisce alla Resistenza nelle file delle formazioni di Giustizia e Libertà e viene deportato come prigioniero politico a Mauthausen dal Giugno '44 alla liberazione del campo a Maggio '45.

# Guido Focacci un valoroso aviatore tra prima e dopo l'8 settembre '43

di Gianni Focacci



Aeronautica

3-2021

*In alto, Guido Focacci nel 1940 al tempo della scuola volo su Ro.41.*

*A destra, in uniforme ordinaria con i gradi da tenete pilota.*

**F**in da ragazzino Guido Focacci era letteralmente fissato con gli aeroplani. Abitava in un paesino del Casentino, Borgo alla Collina, e nel tempo libero si divertiva a lanciare abilmente modellini in balsa con l'elastico che si costruiva da sé, inclusa l'elica. Questa grande passione per gli aeroplani l'accompagnerà sempre, da studente universitario, durante la guerra ed in tutta la sua carriera.

A 20 anni, dichiarerà poi, "i ragazzi capivano ben poco di quello che stava accadendo, prevaleva un certo spirito goliardico ed eravamo privi di ogni guida in proposito" e fu così che, ad università appena cominciata, l'esuberanza giovanile e lo spirito di avventura e di intraprendenza lo portarono a partecipare come soldato di fanteria alla Guerra in Africa con la Divisione "Tevere".

Rientrato a Bologna, dove studiava ingegneria, per non gravare troppo sulle esigue disponibilità familiari negli anni dell'Università, riusciva a vendere i suoi aeromodelli ai negozi specializzati di allora. Erano perfetti, i migliori tra quelli che si potevano reperire allora, venni orgogliosamente a sapere. Trovai una elica di balsa fatta da mio padre in un vecchio armadio che gelosamente conservo tra le cose più care.

Nel 1938 prese il brevetto civile di 1° grado che conseguì su velivolo AS.1 a Bologna, passando poi dalla Fanteria alla Regia Aeronautica, come Ufficiale di Complemento, e prendendo il brevetto militare presso la Scuola di Pilotaggio della Regia



Aeronautica di 1° periodo di Frosinone su Ro.41. Nel 1940 iniziò l'addestramento sugli SM.79 presso la Scuola di Bombardamento di Aviano che continuò al 1° Nucleo Addestramento Aerosiluranti di Gorizia. Ai reparti arriverà il 18 agosto 1941.

## In Sardegna con il 130° Gruppo

Nel luglio del 1941 fu assegnato alla 283° Squadriglia Autonoma Aerosiluranti, appena costituita ad Elmas, ove già operava la 280° Squadriglia. Queste due squadriglie furono raggruppate nel 130° Gruppo Autonomo Aerosiluranti. Il magg. Grossi era il comandante sia del Gruppo che della 283° Squadriglia, il cap. Franco Melley, uno degli assi degli Aerosiluranti (6 Medaglie d'Argento al Valor Militare) comandava la 280° Squadriglia. Sono tanti gli assi dell'SM.79 di tutti i Gruppi che operavano dai fronti in Grecia, Sicilia, Africa Settentrionale, Sardegna; come si fa a non citare Graziani, Cimicchi e Di Bella (Medaglie d'Oro al Valor Militare), Seild e Buscaglia (Medaglie d'Oro alla Memoria), Aichner, Faggioni, Barioglio, Belloni, Di Bella, Marini, Melley e tanti altri colleghi di mio padre che valorosamente hanno rischiato, ed in molti perso la vita, per compiere al meglio il loro dovere per l'Italia.

Il 130° Gruppo di stanza ad Elmas fu frequentemente rischierato sia in Africa Settentrionale, dal novembre '41 al gennaio '42, che presso il Comando Aeronautico in Sicilia, fino a che non rientrò in Sardegna. Costitui una costante minaccia per le Squadre Navali Inglesi, che subirono nel corso del conflitto significative perdite. Gli equipaggi erano sempre pronti al decollo su allarme ... pronti a lanciarsi in azioni sempre ad altissimo rischio.

## In azione nel Mediterraneo Occidentale (1941 e '42)

Un solitario eroico ricognitore ha dato l'allarme iniziale: un convoglio nemico è stato avvistato



*Controlli pre-volo. A fianco, una foto di repertorio di una missione di aerosiluramento con SM.79.*

circa 30 miglia ad ovest di La Galite nel punto X ad un velocità  $y$  con prua  $90^\circ$ ! Via di corsa degli equipaggi agli apparecchi, decollo e formazione ad ala, rotta su La Galite (Tunisia). Ala contro ala i tre aerei in formazione stretta si avvicinano al bersaglio, lieve battito di ali, ciascuno conosce il suo compito. La nave viene individuata ed attaccata da destra e da sinistra. Il terzo velivolo non deve sganciare per attendere l'esito del lancio degli altri due. La reazione è violentissima, la mo-



*Focacci ripreso mentre scende dal "suo" SM.79 al rientro da una missione.*





della contraerea" ed ancora, più tardi, "La rada di Bougie la ricordo sempre, una specie di pozzo roccioso alto circa 200 m dal fondo del quale un numero inverosimile di navi sparava ai siluranti italiani ed ai bombardieri tedeschi. Non credevo che il siluro fosse stato il mio, se non fosse per l'onestà del Magg. Erasi che aveva visto saltare la nave a seguito del mio lancio".

Queste sono solo alcune delle azioni che gli valsero le tre Medaglie d'Argento al Valor Militare.

### Atterrare in emergenza col siluro sotto la pancia

Gli valse la Medaglia di Bronzo al Valor Aeronautico un atterraggio di emergenza che ha dell'incredibile il 18 dicembre 1941 a Tripoli. Di ritorno da una missione, mentre sorvolava una zona abitata a sud-ovest di Tripoli, si trovò costretto ad un atterraggio di emergenza poiché tutti e tre i motori si erano arrestati per un problema elettrico. La bassa quota non gli consentiva di portarsi fuori dall'abitato ed inoltre aveva ancora il siluro sotto e non volle sganciarlo per non procurare un sicuro disastro. Sfruttando al limite le possibilità del velivolo, riuscì a superare due ordini di cavi ad alta



tensione e ad atterrare nei pressi di una casa colonica senza che il siluro esplodesse. Riuscì a mettere in salvo l'equipaggio ed a spegnere un principio di incendio. Certo... la fortuna arride agli audaci, recita un proverbio, ma solo un manico come lui poteva riuscirci !!!!!

*In alto, l'FL.3 che Guido Focacci ha rinvenuto in un pagliaio e lo ha rimesso in condizioni di volo. Sotto, SM.79 di scorta a un convoglio.*

### Il 1943 e l'armistizio

Lo stress continuo accumulato nei due anni precedenti, i rischi altissimi che correvano quotidianamente e una certa consapevolezza che maturava ormai da tempo sull'atrocità di questa guerra lo indussero insieme ad altri a richiedere di lasciare Elmas e la 283° Squadriglia alla fine del 1942. Fu assegnato a gennaio del 1943 al 1° Nucleo Adde-

Aeronautica

3-2021



*Guido Focacci, a destra, con il suo grande amico Marcello Martini, compagno di prigionia a Mauthausen.*



Mio padre faceva parte del Gruppo Radio CoRa ed era incaricato, per la sua esperienza aeronautica, di individuare le aree dove gli inglesi o gli americani potevano paracadutare i rifornimenti e di tenere i contatti con i vari CLN di zona per avere il necessario supporto per gli aviolanci, che solitamente avvenivano nella zona di Prato.

Dopo la prima trasmissione di prova, fatta con la frase convenzionale *l'Arno scorre a Firenze*, Radio CoRa continuerà a trasmettere anche due volte al giorno, e sarà continuamente spostata per evitare la sua localizzazione. Fornirà informazioni così perfette e affidabili da destare l'ammirazione e il riconoscimento degli Alleati. L'attività di intelligence del Gruppo fu considerata uno dei migliori Servizi di Informazione militare di tale natura da contribuire significativamente alla liberazione dell'Italia. Le informazioni fornite da Radio CoRa consentirono agli Alleati di distruggere quasi totalmente la divisione corazzata Hermann Goring nei pressi di Grosseto.

Il 7 giugno 1944 i nazisti individuarono la ricetrasmittente in Piazza d'Azeglio a Firenze e fecero irruzione. Lo studente Luigi Morandi fu sorpreso mentre trasmetteva ed ebbe comunque la prontezza di sottrarre una pistola ad un soldato tedesco e di ferirlo a morte. Venne a sua volta colpito da numerosi proiettili e morirà due giorni più tardi in ospedale.

stramento Aerosiluranti di Gorizia ed a giugno alla 274° Squadriglia, prima a Guidonia e poi a Foligno dove partecipò come collaudatore ai voli di collaudo finali del quadrimotore Piaggio P.108. L'8 settembre 1943 si trovava in aeroporto a Foligno e due giorni dopo se ne andrà via a casa in Toscana. Borgo alla Collina è un paesino delizioso del Casentino, lì vivevano i genitori e le sorelle, felici di vederlo dopo i continui bollettini di guerra che sovente richiamavano le gesta dei valorosi piloti degli aerosiluranti, incluso mio padre. Durò pochi mesi la sua tranquillità nel borgo. A Firenze entrò in contatto con ambienti della Resistenza, in particolare con le Formazioni di Giustizia e Libertà del Partito d'Azione. Il PdA dopo l'8 settembre costituì a Firenze un Servizio di Informazioni per tenere i collegamenti con gli alleati.

### Radio CoRa (Commissione Radio)

Questa emittente clandestina venne creata dal Servizio Informazioni del PdA e per cinque mesi circa, tra gennaio e giugno del 1944, trasmise ininterrottamente da Firenze. Tennero per gli Alleati un Servizio Informazioni di alto livello militare che trasmetteva dati di intelligence (dislocazione e consistenza delle truppe tedesche, spostamenti, programmi, mezzi, etc.) ed era accreditata per richiedere agli Alleati lanci di armi, viveri e munizioni per i partigiani.



*Le caricature umoristiche erano molto in uso presso i reparti di volo della Regia Aeronautica. Spesso, come in questo caso, erano di eccellente fattura.*

In quell'occasione si trovavano nell'appartamento i componenti del Gruppo (Enrico Bocci, Carlo Campolmi, Guido Focacci, Franco Gilardini e Gilda La Rocca) che saranno tutti arrestati e portati a Villa Triste (sede della polizia repubblicana e delle SS). Nelle ore successive venne arrestato il cap. Italo Piccagli, il principale collaboratore della Radio, che si consegnò ai tedeschi sperando di scagionare gli altri.

Il cap. Piccagli venne fucilato nei boschi di Cercina (FI) il 12 giugno 1944. L'avvocato Enrico Bocci, fondatore del Gruppo, dopo giorni di inaudite torture fu ucciso e il suo corpo non sarà mai trovato. Mio padre sarà, con i suoi compagni, brutalmente torturato ma nessuno del Gruppo Radio CoRa parlò. Fu deportato prima a Fossoli, campo essenzialmente di transito, e poi a Mauthausen. Gilda La Rocca, segretaria della Radio, riuscì con altri a scappare eccetto mio padre che per le percosse subite non ci riuscì.

Enrico Bocci, Italo Piccagli e Luigi Morandi sono stati insigniti della Medaglia d'Oro alla Memoria.

## La deportazione a Mauthausen

27 giugno 44. E qui vorrei citare una bella storia di amicizia e solidarietà. A Fossoli incontrò Marcello Martini, di appena 14 anni, figlio di un importante dirigente del CLNAI (Comitato Liberazione Nazionale Alta Italia) e collaboratore di Radio CoRa. Poiché i nazisti non riuscirono, per una azione rocambolesca, a portare via il padre, arrestarono la famiglia e deportarono il figlio. Fecero parte dello stesso trasporto e Guido Focacci, ben più grande, gli fece un po' da padre nel lager fino a quando non furono divisi. Ne è nata una amicizia unica, enorme, granitica, che sopravvive nell'esempio che hanno sempre lasciato. Mio padre è finito nel '13, il suo amico Marcello nel '19.

Il lager di Mauthausen di annientamento attraverso il lavoro fu classificato di 3° livello, il più duro per i prigionieri politici, cioè coloro che, nella follia nazista, era impossibile da rieducare e venivano trattati come elementi irrecuperabili da annientare psico-fisicamente. Nel campo ci sono polacchi, ungheresi, spagnoli, italiani, sovietici, francesi, belgi, olandesi ma anche ebrei di varie nazionalità, rom e sinti. Si stima che siano state rinchiusi circa 200.000 persone, ben oltre i 2/3 non tornerà.

Guido Focacci e Marcello Martini furono destinati, come lavoratori coatti, al sottocampo di Wiener Neustadt e furono poi divisi. Parteciparono entrambi alle famigerate marce della morte, sopravviveranno e si riuniranno a Gusen pochi giorni dopo la liberazione di Mauthausen il 5 maggio 45 ed insieme ritorneranno a casa.



## Il dopoguerra... sempre e solo aeroplani

Il ritorno a casa ed il reinserimento nella vita di ogni giorno è stato per tutti i sopravvissuti un percorso difficilissimo e lungo. Mio padre riprese una vita più o meno normale solo nel 1946.

Insegnò in un Istituto Tecnico, era istruttore all'Aero Club di Firenze e poco dopo ritrovò sotto un pagliaio un FL3 smontato ma apparentemente in buone condizioni. Lo acquistò dopo lunghe trattative da un contadino riluttante a venderlo e se lo portò a Peretola. Lo rimontò, lo rimise in efficienza ed alla fine ci volò felice !!!

Per diverso tempo diresse una azienda di Marina di Massa che acquisiva per poche lire jeep Willies dai campi ARAR, pieni di residuati bellici di ogni tipo, e le ricondizionava per venderle. Con degli amici ottenne nel 1949 un terreno dal Comune in comodato e materialmente realizzarono la pista ed i primi hangars dell'attuale aeroporto del Cinquale!

Nel 1952 arrivò all'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco e qui svolse tutta la sua brillante carriera nell'Industria Aeronautica. Ricostituì, convertendola, la Divisione Motori che si occupava di revisioni e che raggiunse sotto la sua guida un livello di notevole efficienza. Fu il promotore di un ambizioso progetto, il turbo-prop AR.318, motore veramente robustissimo e che aveva buone prospettive di mercato ma che fu sacrificato sul tavolo di miopi politiche aziendali. Gli aeroplani non li ha mai abbandonati, per tanti anni è stato il Presidente dell'Aero Club di Napoli ed il Vice Presidente dell'Aero Club d'Italia, con il suo grande amico il Prof. Luigi Pascale avviarono il primo programma di rinnovo flotta degli Aero Clubs con il P.66C.

Che dire oltre, se non una profonda riconoscenza verso mio Padre che mi ha permesso con la sua testimonianza di vita di raccontare una storia così piena e bella! 🍷

*Un Partenavia P.66C Charlie. Focacci, come presidente dell'Aero Club di Napoli e vice presidente dell'Aero Club d'Italia, promosse, insieme con il prof. Luigi Pascale, il rinnovo con questo velivolo della flotta di volo.*