



RIVISTA AERONAUTICA 1

PERIODICO BIMESTRALE DELL'AERONAUTICA

TARE

2/2015 - € 4,50

"Frecce Tricolori"
inizia una stagione
importante

LIMA 2015
uno sguardo
all'Oriente



I "Picchiattelli" di Avi

Roberto Chiarvetto e Michele Soffiantini



Sullo sfondo, la zona dell'incidente dei due Ju.87 come appare oggi: si nota il terreno impervio incontrato dagli equipaggi. Nei riquadri, a sinistra, una cartolina illustrata da Berthelet, probabilmente pubblicata nel 1941; in basso, due Ju.87 R-2 di un reparto sconosciuto, W.Nr. 5795 e 5791. Per via dell'assenza della fascia bianca in fusoliera la foto deve essere stata scattata nell'autunno 1940 (foto Achille Melley).



In una remota valle dell'Appennino ligure-piemontese si narra, ancora oggi, una vecchia storia, relativa a un incidente avvenuto a uno Stuka nel corso di un trasferimento verso il fronte libico, forse per un sabotaggio. All'epoca, i bimbi di quella remota località, testimoni diretti dell'evento, ne rimasero molto colpiti e nei piccoli paesi della zona se ne continuò a parlare per anni. Divenuti adulti, gli stessi ricordano con precisione e lucidità quel fatto tragico e la data e i nomi esatti del pilota e dell'aviere sono ancora ben presenti nella loro memoria, per averli letti e riletto sulla croce di legno che era stata eretta sul piccolo cippo a memoria dello sfortunato equipaggio. Alcuni storici locali, intervistando i testimoni negli anni seguenti l'accaduto, tra i quali il m.llo Zuccarino che fu incaricato dall'Aeronautica del recupero, riuscirono, in seguito, a scoprire che in realtà gli aerei coinvolti nell'incidente erano due, forse toccatisi in volo e caduti a poca distanza l'uno dall'altro, con la perdita di entrambi gli equipaggi. Inoltre, quello caduto nei campi terrazzati presso il villaggio di Avi era rimasto quasi integro, mentre il secondo, schiantandosi contro la parete della montagna, era esploso generando un incendio che durò molto a lungo.

Venuti a conoscenza di questa storia quasi per caso, decidemmo di andare a verificare sul posto, nell'attesa di poter consultare il faldone degli incidenti di volo presente nell'archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, alla ricerca di qualche informazione. Nel 1941, anno presunto dell'evento, nell'aspra vallata di Avi erano presenti terrazzamenti coltivati dagli abitanti di due piccoli borghi della Val Borbera, abitata dalle famiglie Rebuffo e Tegaldo. Dopo l'abbandono dei villaggi nei primi anni Cinquanta del secolo scorso, la natura riprese con forza il sopravvento, ricoprendo tutto con un manto boscoso molto fitto. Nonostante fossero passati più di settant'anni dall'incidente, erano ancora presenti alcuni frammenti degli aeroplani, adagiati sul terreno o nascosti appena sotto un sottile strato di terriccio.

Già durante la prima ricognizione recuperammo alcuni particolari che dimostravano, senza ombra di dubbio, la loro appartenenza alla cellula di uno Junkers Ju.87 Stuka. La storia era prontamente confermata: nelle due aree descritte nei ricordi degli abitanti, due "Picchiatelli" avevano terminato il loro ultimo volo, portando tragicamente con sé il destino di due giovani equipaggi. Un'inverosimile



A sinistra, la copertina del settimanale *Fronte - Giornale del soldato* del 5 giugno del 1941. A destra, il s.ten. Franco Damasio. Al centro, i manuali di istruzioni dello Stuka e del suo motore Junkers Jumo (foto Bruno Fochesato). In basso, il s.ten. pil. Gian Luigi Cristiani in grande uniforme (foto Gian Luigi Ferrari).



coincidenza ci permise di incontrare tra le rovine dei villaggi una signora, nata ad Avi poco dopo l'incidente, tornata a passeggiare nei luoghi dove aveva trascorso la propria infanzia. Indicando a una certa distanza un albero più verde fra gli altri, ci disse che, poco più sotto, si trovava il cippo con la croce di legno, fatto apporre dalla madre di uno dei piloti; ne era certa perché il campo era appartenuto alla sua famiglia e lo ricordava benissimo.

In tutta onestà, increduli per l'assoluta casualità dell'incontro e per come la signora avesse potuto identificare un punto così preciso nonostante i mutamenti intervenuti nel territorio dopo più di sessant'anni di abbandono, andammo a verificare, ignorando la stanchezza per i moltissimi chilometri già percorsi lungo il costone della valle.

In mezzo a una "famigliola" di alberi, nati tutt'intorno, un poco più in alto rispetto al luogo esatto dell'impatto, ecco la base in cemento del cippo, con il foro rettangolare che un tempo accoglieva la croce. Anche questo ci era stato preannunciato dalla signora: il cippo non era stato collocato nel punto esatto per non creare intralcio alla coltivazione del campo nel quale l'aereo si era schiantato.

Non potemmo fare a meno di cercare

immediatamente due rami adatti, legarli con una cordicella che avevamo con noi e ripristinare una croce di fortuna, dopo avere ripulito la base dal muschio e dalle foglie secche, ripromettendoci, un giorno, di riportare una nuova e più duratura croce a futura memoria dello sfortunato equipaggio.

La storia delle macchine, testimoniata dai piccoli ma numerosi frammenti, ben presto lasciò il posto alla storia dei piloti nel corso di quella triste giornata. Negli archivi è conservata la documentazione cartacea dell'inchiesta, con le testimonianze dei sopravvissuti e le probabili cause dell'incidente, oltre al fascicolo personale di uno dei caduti.

Il 23 aprile 1941, dando esecuzione all'ordine ricevuto due giorni prima, il comandante del Nucleo Addestramento Bombardamento a Tuffo di Lonate Pozzolo (Varese), ten. col. Angelo Savarino, inviò quattro Ju.87 in Cirenaica, dove i velivoli sarebbero passati in carico al 96° Gruppo, fortemente impegnato nell'attività bellica. Con l'esclusione del capitano capo formazione, gli equipaggi sarebbero rimasti in Africa settentrionale con i propri aerei, passando in forza al nuovo reparto. Il cap. Alessandro Cerutti con il 1° aviere marconista Renzo Bacci sul "Pic-

chiatello" W.Nr. 5957, il s.ten. Gian Luigi Cristiani con il 1° aviere motorista Mario Foglia sul W.Nr. 5699, il s.ten. Franco Damasio con il 1° aviere elettricista Cesare Briganti sul W.Nr. 5873 e il m.llo Riccardo Colognese con il serg. magg. motorista





Sopra, lo Ju.87 R-2 del Nucleo Addestramento Bombardamento a Tuffo, W.Nr. illeggibile. La fascia gialla sul muso è mancante sulla cofanatura superiore forse sostituita o riparata. La croce sabauda di grandi dimensioni dovrebbe far risalire la foto ai primi del 1941 (foto Achille Melley). In basso, la croce di fortuna eretta dagli autori durante il primo sopralluogo.

Giuseppe Porreca decollarono con quattro Ju.87 della versione R-2 a lunga autonomia, muniti di serbatoi ausiliari di carburante sotto le ali, seguendo la rotta che li avrebbe portati a Roma, prima tappa verso la Libia, sorvolando il passo dei Giovi e poi Genova, Pisa e Cerveteri.

Le condizioni meteo rilevate dalle stazioni dell'Aeronautica sulla rotta, come riportato nella relazione sull'incidente, non avevano evidenziato alcuna criticità. Tuttavia, sulla Val Borbera si erano venute a formare dense nubi compatte sopra la zona molto impervia delle Strette di Pertuso. Il cap. Cerutti, vista l'impossibilità di proseguire, ordinò di effettuare una vi-

rata per tornare a Lonate, seguito da Colognese e dai due gregari destri Cristiani e Damasio, che essendo i più esterni della formazione finirono, però, con l'entrare nel banco di nubi. Lo Stuka non era equipaggiato per il volo strumentale e, comunque, i piloti dei reparti per il bombardamento in picchiata non effettuavano questo tipo di addestramento. L'assenza di visibilità, in una zona ricca di picchi montuosi superiori ai 600 metri di quota, decretò la sorte degli equipaggi e poco ci mancò che i caduti fossero sei invece di quattro: Colognese, infatti, riuscì a evitare all'ultimo istante la collisione con la montagna, riportando comunque danni alla semiala, al serbatoio supplementare e al carrello destri per l'urto contro le cime degli alberi. Nella relazione ufficiale sull'incidente è anche presente in allegato il parere del comandante la 1ª Squadra Aerea, gen. s.a. Rino Corso Fougier, già comandante del Corpo Aereo Italiano in Belgio e di lì a poco capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica: verosimilmente la perdita simultanea, e non per cause belliche, di due equipaggi e di ben due Stuka, tra i non molti esemplari di cui la Regia Aeronautica disponeva, richiese il coinvolgimento dei massimi gradi dell'Arma (l'inchiesta fu trasmessa al Gabinetto del ministro e allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica già cinque giorni dopo l'incidente «data la sua particolare importanza», come recita il testo della lettera di accompagnamento). Il gen. Fougier osservò che in quelle condizioni sarebbe stato più appropriato il passaggio alla formazione in fila indiana, che avrebbe consentito di invertire la rotta rapidamente mentre, invece, la formazione compì pro-

babilmente una virata ampia e molto lenta, costringendo i velivoli a entrare nella zona nuvolosa priva di visibilità. La decisione finale fu di non procedere ad azioni disciplinari nei confronti del capo formazione, che si riteneva avesse agito in piena coscienza, con il desiderio di portare a termine la missione: una volta entrati nella coltre nuvolosa non prevista, con velivoli non equipaggiati e piloti non addestrati al volo senza visibilità, l'esito difficilmente avrebbe potuto essere diverso. Stando al racconto dei testimoni e al rilievo da noi effettuato, l'aereo del s.ten. Damasio si schiantò qualche decina di metri sotto la cima, contro la ripida parete del versante montuoso orientale della stretta vallata di Avi, a non molta distanza dall'attuale Croce degli Alpini: l'impatto produsse l'incendio del velivolo, alimentato dal carburante supplementare portato nei serbatoi esterni e, forse, dalla presenza a bordo del munizionamento delle mitragliatrici. L'incendio è evidente in alcuni frammenti recuperati, sia metallici sia del plexiglas, della vetratura della cabina. L'aereo del s.ten. Cristiani cadde, invece, a circa un chilometro di distanza, nel villaggio di Avi. Secondo una testimonianza toccò prima un pianoro, poi cadde in verticale sul campo coltivato sottostante una decina di metri, capottandosi e creando una grande buca.

Diversi frammenti ritrovati appartengono con certezza alla zona della luce di atterraggio, presente solo sulla semiala sinistra, il che farebbe supporre che nell'impatto l'ala si sia spezzata proprio in quel punto. I resti principali del relitto, inclusa la strumentazione e il motore, vennero recuperati dall'Aeronautica già il







Nella pag. a fianco, in alto, il relitto del W.Nr. 5856 recuperato in Russia e oggi esposto al Technikmuseum Berlin (foto Steffen Kirchner); al centro, a sinistra, un lamierino interno del W.Nr. 5699 che mostra la punzonatura "WFG" del costruttore; a destra, alcuni frammenti del W.Nr. 5699 recuperati in situ, vicino a due cartoline d'epoca di Stuka per un raffronto dimensionale. In basso, a sinistra, un pannello con le tracce di vernice originale; a destra, una targhetta identificativa del costruttore Weser Flugzeugbau GmbH, relativa al sottoinsieme 17 (parte superiore della fusoliera), con la data di fabbricazione "9.40". Sopra, il profilo realizzato da Marco Gueli che ricostruisce il più probabile aspetto dei "Picchiattelli" descritti nell'articolo.

giorno successivo ma, nonostante il veto delle autorità, gli abitanti della zona asportarono tutti i rottami riutilizzabili, trasformando l'alluminio e la gomma in oggetti di uso comune e sfruttando ingegnosamente i frammenti di plexiglas come candele, grazie alla loro caratteristica di bruciare quasi senza fumo. Dall'esame delle numerose foto esistenti dei "Picchiattelli" del Nucleo Addestramento è possibile ricostruire, con buona approssimazione, l'aspetto dei due velivoli coinvolti nell'incidente.

Di solito non era presente nessun numero identificativo (solo talvolta il Werksnummer sulla deriva) e, quindi, tutti gli aeroplani apparivano uguali esteriormente. Sui velivoli impiegati nel territorio dei Balcani, dove in quel periodo operava una buona parte degli Stuka, era apposta una banda identificativa di colore giallo sul muso, che veniva spesso applicata a Lonate prima dell'assegnazione ai reparti; dalle foto si nota come spesso fosse presente anche sui velivoli usati per l'addestramento, forse in previsione di un loro passaggio ai reparti operativi. Alcuni frammenti dell'aereo del s.ten. Damasio mostrano la presenza di vernice gialla su strati di vernice sia verde che azzurra, il che può essere spiegato soltanto dalla presenza di questa fascia sul muso. Il profilo a colori, riportato in questa pagina, illustra l'aspetto più probabile che i W.Nr. 5699 e 5873 dovevano avere alla partenza da Lonate Pozzolo il 23 aprile 1941. Il s.ten.

Damasio riposa oggi nel cimitero di Piancenza; il ten. col. Savarino lo ricorda come «un ottimo elemento già prescelto altra volta per trasporto di Ju.87, in possesso di un ottimo grado di addestramento su tale velivolo».

Il s.ten. Cristiani riposa, invece, nel cimitero di Voghera. Venticinquenne, nel novembre 1940 il comandante della 118ª Squadriglia così lo descriveva «giovane di sana e robusta costituzione, ha passione per gli sports in genere. Agile e ordinato nei movimenti. Sa nuotare. Intelligenza sveglia, memoria fedele. Ha facilità di parola esprimendosi nello stesso tempo con proprietà di linguaggio. [...] Ha molta passione per il volo. Ha conseguito con facilità il passaggio sul Ca.311». "Giugi", com'era soprannominato, aveva conseguito il brevetto di pilota civile nel 1938 e terminato il rinvio per motivi di studio, alla chiamata alle armi nello stesso anno fu incorporato nella Regia Aeronautica come 1° aviere allievo ufficiale, per essere avviato a una scuola di pilotaggio per il conseguimento del brevetto di pilota militare. Nell'ottobre 1939 ottenne l'abilitazione al pilotaggio del biplano Fiat CR.32, presso la scuola di Castiglione del Lago. Fu successivamente inviato alla Scuola Osservazione Aerea di Cerveteri per completare la ferma di leva. Ottenne poi il passaggio al Caproni Ca.111 e al Romeo Ro.37. Nel marzo 1940 fu trasferito al 19° Stormo Osservazione Aerea, ove prestò servizio nella 118ª Squadriglia ottenendo

l'abilitazione al Ro.37 bis a giugno e al Caproni Ca.311 ad agosto. A seguito di una richiesta per un ufficiale proveniente dai reparti di Osservazione Aerea, nell'ottobre 1940 fu trasferito alla Squadriglia Autonoma Contraerei di Littoria, ove rimase fino al 7 gennaio 1941, quando venne trasferito al Nucleo Addestramento Tiro in Picchiata di Lonate Pozzolo. Qui rimase fino alla fine, addestrandosi al pilotaggio dello Ju.87. La sua attitudine al volo e l'esperienza su diversi tipi di velivolo lo resero evidentemente idoneo all'assegnazione a un reparto di Stuka in prima linea in Africa già tre mesi dopo, come testimonia il suo comandante: «Ufficiale giovane ma in possesso di ottime doti di pilotaggio e di buon addestramento conseguito durante la sua permanenza al Nucleo». Una cartolina postale di propaganda, riportata nella pagina di apertura, illustra, in modo un po' fantasioso, uno Ju.87 nel ruolo antinave e ci fa capire quello che lo Stuka doveva rappresentare nell'immaginario di un giovane pilota che stava per prendere parte alla guerra ai comandi del velivolo. La copertina di *Fronte - Giornale del soldato* del 5 giugno 1941 ci consente di immaginare i caduti, mostrandoci un pilota di "Picchiattello", con la sua combinazione di volo in parte tedesca, il paracadute sitzfallschirm e la cuffia da volo LKp N101 della Luftwaffe, davanti al suo fido aeroplano. □

© Riproduzione riservata