

«L'ALA CHE LI DISPERSE LI RACCOLSE»

1935: UNA TRAGEDIA AEREA IN VAL GRANDE

Pietro Pisano

Sin dall'inizio apparve complicato trovare notizie su un aeroplano precipitato a *Belmèl fréc*, località montuosa sita nel comune di San Bernardino Verbano.

Morti gli anziani di Rovegno che avevano vissuto quel drammatico momento, persi i contatti tra la comunità e le famiglie, tutto faceva presagire la completa scomparsa di ogni elemento chiarificatore della vicenda: nulla risultava negli archivi della Parrocchia o in quelli del Comune di San Bernardino Verbano; tacevano anche le carte della Sala Storica Intrese, conservate presso la Biblioteca Comunale "Ceretti" di Verbania.

Vi era oramai il comune convincimento che dell'incidente sulle pendici interne del monte Fajè sarebbe rimasta soltanto una fotografia, spezzata da qualche balordo, incastonata in una traballante croce in marmo bianco e riportante lo sbiadito epitaffio «L'ala che li disperse li raccolse / 13 - 8 - 1935 / Requiem». E invece, ecco che la caparbietà di Rachele Bottini, presidente del Gruppo Escursionisti Val Grande, apriva la strada dimostrando che la ricerca era ancora possibile. Attraverso la tessitura di una paziente quanto meticolosa rete di informazioni, Bottini rintracciava copia di un documento dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Regia Aeronautica Militare, custodito dalla guida alpina Fernando Danini di San Bernardino Verbano; ritrovava anche una foto del pilota Aristide Marchi, una mappa del Cimitero Maggiore di Milano (dove a metà degli anni '50 del secolo scorso vennero traslate le salme) che era nelle mani di Renata Rizzoli (Rovegno). Inoltre scoprì le fondamentali testimonianze di Alda Fantoli e Maurizio Santina, all'epoca bambini, che vissero quel terribile momento dell'agosto del '35: le loro testimonianze permettevano così di squarciare con un lampo di luce il buio della vicenda.

Va doverosamente ricordato che i documenti erano pervenuti alla guida alpina Fernando Danini negli anni '90 dall'ex partigiano Giuseppe Caviglioli di Fondotoce; egli, attraverso il Comune di Verbania, nel 1989 riuscì ad ottenere dal 5° Reparto di Stato Maggiore dell'Aeronautica la copia di un laconico telegramma datato 14 agosto 1935. Il documento originale, che ora è depositato presso l'Ufficio Storico dell'Aviazione (prot. 70823 del 17/08/35 cat. I pratica 17), con fredda descrizione militare riporta la morte dei due giovani aviatori:

SESTO CALENDE, 14/08/1935 - 158 STOP APPARECCHIO
RO 1. MM 10479 PILOTA SERGENTE MARCHI ARISTIDE
OSSERVATORE R.E. ANTONELLI RAFFAELE PARTITO
AEROPORTO BRESSO 13 CORRENTE ORE 06.30 PER AERO-
COOPERAZIONE ESERCITAZIONE TRUPPE MILANO IN
VALTRAVAGLIA PRECIPITATO LOCALITA' CASARACCIA
DI OMPIO (ROVEGRO) PRESSI PALLANZA PRESUMESI
CAUSA NEBBIA IMPROVVISA STOP EQUIPAGGIO
DECEDUTO STOP APPARECCHIO FUORI USO STOP SALME
RECUPERATE STOP COMINTERINALE CAP. ARVIGO.

Quindi l'aeroplano in questione (il biplano Ro 1. matricola 10479) decollò da Bresso alla volta del cielo di Valtravaglia per una esercitazione. Bresso era una aviosuperficie importante per l'allora giovane aviazione italiana; in origine, verso la fine del primo conflitto mondiale, prese il nome di Sesto San Giovanni o Cinisello Balsamo vista la vicinanza dei tre confini comunali. Acquisì poi importanza con la successiva costruzione nelle sue vicinanze del polo industriale "Ernesto Breda" che sviluppò l'aeronautica bellica, fabbricando aerei su licenza della Società Caproni. Fu anche base di collaudo dei velivoli Breda, contribuì al superamento della crisi del settore nel periodo post bellico e vide la nascita di una scuola di volo militare della Regia Aeronautica, arma indipendente dal 1923, dove si addestrarono alcune migliaia di piloti.

Dagli anni '30 e fino al secondo conflitto mondiale presso l'aeroporto furono insediati, per la difesa di Milano, tre stormi di velivoli da caccia. Parte dell'area fu sempre utilizzata dalla Breda come zona di collaudo, ove

l'industria realizzò una galleria del vento per migliorare la progettazione dei mezzi. Sul lato Est della pista di decollo dopo il secondo conflitto e fino al 1998 Bresso ospitò anche un distaccamento militare, dotato di un nucleo di elicotteri, poi trasferito presso la base aerea di Rimini. La struttura ebbe inoltre una grande tradizione nell'ambito dell'aviazione turistica.

L'IMAM Ro.1 era un biplano costruito in Italia a partire dal 1927 nelle Officine Ferroviarie Meridionali (OFM, poi trasformatesi nelle Industrie Meccaniche e Aeronautiche Meridionali: IMAM) su licenza della Olandese Fokker CVE, che produceva un biplano più grande da cui l'IMAM derivava. Era un cosiddetto monomotore utilizzato per la ricognizione ed il bombardamento leggero. Esso veniva anche indicato come Ro. 1 poiché era dotato di un motore radiale Alfa Romeo Jupiter IV da 420 HP, la cui derivazione italiana era licenziata dalla Bristol Jupiter. Fu utilizzato nella guerra coloniale tra l'agosto del 1924 ed il settembre 1927 nel Gebel al-Akhdar (Libia Cirenaica settentrionale); con questo velivolo venne bombardata nel 1931 l'Oasi di Cufra nel deserto del Sahara. Nel 1937, perché considerato obsoleto e non più idoneo neppure per l'addestramento nelle scuole di volo, fu dismesso dalla regia aviazione. Il suo precedente grande impiego e la conseguente evoluzione tecnico-costruttiva permise la realizzazione delle nuove versioni IMAM Ro.30 e 37.

Questo biplano monomotore era quasi sempre allestito in versione biposto dalla forma classica. La fusoliera era in tubi d'acciaio saldati tra loro e rivestita di tela con due abitacoli a "tandem" quello anteriore per il pilota (nel caso il sergente maggiore Marchi) e quello posteriore per l'osservatore-mitragliere (nello specifico il tenente Antonelli). Il carrello era fisso e nella versione italiana era dotato di un meccanismo ammortizzante mentre in coda montava un pattino, sempre con sistema ammortizzante.

Come già accennato, alle 6 e 30 del 13 agosto 1935 i due giovani decollarono alla volta della Valtravaglia verso Luino, sul Lago Maggiore. Chissà i genitori e le sorelle quanto immaginarono quel momento. Chissà quante domande fecero ai compagni di Bresso su quella mattina e sulla sera precedente, con l'ansia di trovare un conforto nelle parole dei commilitoni ascoltando il racconto dei loro ultimi momenti. Noi proviamo a pensarli amici e scherzosi nei loro passi leggeri verso il biplano, stretti nei giubbotti



La croce di "Belmèl fréc" prima del restauro

Raffaele Antonelli e Aristide Marchi



d'ordinanza. Lo sguardo verso il plumbeo Nord-Est e la certezza che quell'uccello bianco li avrebbe sorretti nel loro volo su un territorio di confine verde di boschi e azzurro di laghi. Per una mattina avrebbero lasciato la monotonia della campagna e la vista delle ciminiere di Milano e dintorni ed avrebbero volato fin nella brezza che scende dal Canton Ticino increspando il lago Maggiore. Così, partiti per l'esercitazione di aerocooperazione con le truppe di Milano, raggiunsero e sorvolarono la Valtravaglia e Luino. Fu forse qui che si ritrovarono in una perturbazione, alimentata dal peggior nubifragio che le cronache mai ricordino, in corso tra le colline piemontesi confinanti con la Liguria; probabilmente, pur tentando di dirigersi verso Sud-Est, il forte vento li spinse di fianco, tra le nebbie sopra i rilievi del Verbano, in Valle Intrasca. Poi l'IMAM infilò la bassa Val Grande nel pieno di un temporale che scaricò sul vicino abitato di Cicogna qualcosa come 150 mm di pioggia in poche ore; sorvolando quasi certamente la Forcola o il Piancavallone, poco prima di mezzogiorno, il piccolo aereo impattò violentemente sui faggi sottostanti all'Alpe Caseracce nei pressi di un grande pascolo.

Anche nel resto del Piemonte si capì che quello che si era affacciato al mondo non era un giorno qualunque, ma un giorno maledetto. Dalle fonti documentali, l'alba del 13 agosto '35 (anno ricordato come tra i più siccitosi a memoria d'uomo), era "tersa e calda": ciò preoccupava i contadini della Valle Orba «poiché tale situazione stava compromettendo irrimediabilmente i raccolti e l'allevamento. La crisi idrica costrinse la Direzione Aziendale della Società Officine Elettriche Genovesi a programmare un drastico taglio della produzione elettrica. Ciò aveva come inevitabile conseguenza la chiusura degli scarichi della diga [la "diga di Molare", comune in provincia di Alessandria] con effetti negativi sul deflusso minimo del torrente, ormai in perenne secca. I contadini, comunque, si stavano accingendo a partire per i campi. Alle 6.30 un boato di un lontano tuono spezzò la monotonia degli ultimi mesi. Gli sguardi si volsero speranzosi verso sud, verso i monti sopra i quali era visibile un'enorme nuvola di colore scurissimo che puntava spedita in direzione nord. Alle 7.30 si abbatté su Molare e Ovada un vero e proprio nubifragio...» Le precipitazioni registrarono l'incredibile valore di 554 mm in circa 8 ore. In meno di 24 ore caddero 15 m³/s d'acqua per

km quadrato, pari al 30% della media annua ed il deflusso dell'Orba alla diga, 5 km sopra Molare, risultò tra i 2200/2300 m³/s. La diga resistette, ma l'acqua tracimò e una enorme massa fangosa si riversò nella vallata. Per gli studiosi questo fu un evento di straordinaria potenza distruttrice i cui tempi di ritorno sono stati calcolati in circa 1000 anni. Se dovessimo confrontare questa alluvione con quella del novembre 1994 ci accorgeremmo che nel secondo caso il pluviometro della Regione Piemonte di Oropa (in Val Sesia a quota 1186) misurò su 4 giorni un valore complessivo delle precipitazioni pari a 567,2 mm con una punta massima giornaliera di 311 mm. L'alluvione del 1935 dell'Orba e dello Stura si manifestò in non più di 12 ore, quello del 1994 in 4-6 giorni! Il giornalista Renzo Bottero in un pezzo del 13/08/1998 su "La Stampa" ricordò che il tragico evento del 1935 ebbe 111 morti.

Dall'altra parte del Piemonte, all'Alpe Caseracce, l'atmosfera era pesante e l'aria elettrica. Il rovegese Silvestro Spagnoli, affacciatosi all'uscio poco prima di mezzogiorno a causa di uno strano ronzio avvertito tra un tuono e l'altro del temporale, pare si sfregasse gli occhi, restando a bocca aperta per lo stupore di intravedere che nella nebbia si stava avvicinando un enorme uccello bianco. Dopo pochi istanti capì, udendo un fracasso di lamiere e lo schianto di rami: quel rumore non era il temporale! Era piuttosto accaduto qualcosa di grave. Silvestro scese precipitosamente verso *Belmèl Fréc* dove alcune luci baluginavano, mentre Giacomo Bottini di Basseno, Vincenzo e Antonio Fantoli di Scellina arrivarono inerpicandosi lungo ripidi pendii con il fiato corto per la fatica e la paura. A Silvestro gelò il sangue in corpo nel vedere «l'uccello bianco» frantumato al suolo nei pressi di alcuni faggi, proprio là dove le donne da sempre raccoglievano splendidi mirtilli, quando salivano da Ompio per tagliare – scalze – l'erba e «fare le mede» di fieno. Mentre si aggirava tra rottami di metallo e pezzi di legno rivestiti da una tela argentata, avvertendo un forte odore di combustibile frammisto a quello della terra bagnata, Silvestro scorse i cadaveri dei due giovani. Erano poco più che ragazzi! Qualcuno corse a Rovegno a dare l'allarme e la notizia non arrivò solo alle autorità, ma si sparse in un baleno dalla valle al lago.

Poi, il tempo migliorò; altri raggiunsero l'aeroplano, comprese due ragazze, che (commesse di un noto emporio di Intra e in quei giorni in vacan-



Il biplano IMAM Ro. 1

za ad Ompio), erano subito arrivate, attratte dal fascino sinistro di quanto accaduto ai due poveri militari. Vincenzo e Antonio Fantoli, con altri dei cui nomi si è persa la memoria, si misero a disposizione delle autorità organizzandosi per il trasporto a Rovergo degli aviatori deceduti. In paese le salme vennero appoggiate sul muro dietro l'attuale monumento ai caduti, in attesa del trasferimento – probabilmente – all'obitorio di Pallanza. Fu lì che il bimbo Maurizio “Ninetto” Santina, di 9 anni, si accorse con stupore che l'orologio al polso di una delle due vittime, nonostante il forte impatto, era ancora integro e funzionante.

La raccolta dei rottami iniziò lunedì 15 agosto e si protrasse per tutta la settimana con un compenso di 10 centesimi a viaggio pagato dall'Aeronautica. Il recupero e trasporto da *Belmèl Fréc* al paese di Rovergo avvenne soprattutto a cura delle donne. Alda Fantoli, allora bimba di 10 anni, ricorda nella sua testimonianza che anche la madre espletò questo compito. Una gerla dopo l'altra i rottami del biplano furono stipati dalle forti donne valgrandine in un magazzino, nella piazza del paese ora chiamata “Martiri di Trarego”, attuale sede unificata delle associazioni locali. Alcuni giorni dopo giunse da Bresso personale dell'Aviazione con un autocarro e tutto fu

prelevato. Verso l'autunno le sorelle dei due militari, unite per sempre dalla morte dei rispettivi fratelli e forse con l'aiuto di alcuni compagni d'arma, fecero posare la piccola croce in marmo bianco in località *Belmèl Fréc*.

Le salme di Aristide Marchi, sergente maggiore pilota, di anni 22, nato a Milano e di Raffaele Antonelli, tenente osservatore R.E., certamente neppure trentenne (e forse di Grosseto) furono ricomposte con buona probabilità nell'obitorio del Cimitero di Pallanza e da lì, il giorno successivo, a seguito di autorizzazione delle Prefetture di Novara e Milano, giunsero su mezzi militari al camposanto di Bresso dove le famiglie le attendevano. Le pietose incombenze procedurali toccarono alle sorelle Adelmina Marchi e Olga Antonelli. Circa 20 anni dopo i resti vennero traslati al Cimitero Maggiore di Milano, il tenente osservatore Antonelli in un loculo perpetuo, mentre le spoglie del sergente maggiore pilota Marchi attendono oggi di venire riposte nell'ossario comune.

A testimonianza del fatto di *Belmèl Fréc* nel racconto popolare, rimane ben scolpita solo la lapidaria testimonianza dell'accaduto data agli inquirenti da Silvestro Spagnoli, che certamente non avvezzo a fiorire i discorsi, sintetizzò l'incidente con una onomatopea dialettale, suscitando così un attonito stupore sul volto dei militari che certamente ebbero non pochi problemi a comprenderla e trascriverla a verbale: «... Patatarre e le tolle su pei fovi...» (da intendersi certo come «successe un gran frastuono [*patatrac*], e i resti metallici si sparsero per i faggi [= *fò*]).

Per cura dei soci del Gruppo Escursionisti Val Grande nel 2008 è stato ripristinato il piccolo monumento memoriale (26 luglio 2008); nelle fasi di pulizia dell'area sono stati ritrovati alcuni frammenti dell'aeroplano; mentre la foto degli aviatori è stata pazientemente ricostruita dal geom. Fabrizio Borsani di Verbania. Tutte le opere e gli interventi sono stati eseguiti gratuitamente, e anche la definitiva riproduzione su ceramica della fotografia è stata donata da Renato e Teresa Brughera di Verbania.

Certo non si saprà mai se il biplano Ro 1. Matricola 10479 il 13 agosto 1935 precipitò, come ufficialmente riportato, per disorientamento nelle nebbie del grande temporale, per un errore umano, per un difetto all'altmetro (all'epoca cosa abbastanza comune), per un guasto meccanico o per un insieme di cause. Inoltre considerato anche il silenzio delle cronache



MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Indicazioni d'urgenza	COPIA DI TELEGRAMMA	Circuito d'invio
-----------------------	-------------------------------	------------------

Spedito il ore del circuito N.
all'Ufficio di Transimissione

QUALIFICA	DESTINAZIONE	PREVISTENZA	NUMERO PILOTA
	SESTO CALENDE		14/8/1935

158 STOP APPARECCHIO RO 1. MM 10479 PILOTA SERGENTE
~~MARCHEI~~ MARCHEI ARISTIDE OSSERVATORE TENENTE R. E. AN=
 TONELLI RAFFAELE PARTITO AEROPORTO BRESCO 13 CORRENTE
 ORE 06730 PER AEROCOOPERAZIONE ESERCITAZIONE TRUPPE MILANO
 IN VALTRAVAGLIA PRECIPITATO LOCALITA' OLSARACCIA DI OM=
 PIO ~~ROVINE~~ (ROVEGRO) PRESSI PALLANZA PRESUMESI CAUSA
 NEBBIA IMPROVVISA STOP EQUIPAGGIO DECEDUTO STOP APPA=
 RECCHIO FUORI USO STOP SALME RICUPERATE STOP COMINTERI=
 NALE CAP. ARVIGO

ALLA SEGRETERIA TECNICA
 ALL'UFFICIO STORICO
 ALLA DIVISIONE ADDESTRAMENTO
 ALLA DIVISIONE ORDINAMENTO

UFFICIO DI STATO AERONAUTICA	
UFFICIO STORICO	
17 AGO. 1935 Anno XIII	
N. M. Prot. 20882	Set. <input type="checkbox"/>
Col. <input type="checkbox"/>	Priv. <input type="checkbox"/>

Il telegramma che comunica la tragedia

dell'epoca non è certamente peregrina la suggestiva ipotesi di una caduta al rientro da una missione segreta: è questa un'ipotesi da tenersi in considerazione, sia per la vicinanza al territorio elvetico, sia per il particolare periodo storico in cui avvenne il fatto. D'altra parte la stessa composizione dell'equipaggio (un pilota appartenente all'Arma Aeronautica, un osservatore che era sempre, come in questo caso, un ufficiale dell'Esercito) non fa scartare la supposizione che potesse trattarsi di un volo "speciale". Se si analizza l'ordinamento delle forze aeree di quegli anni, suddivisa in quattro branche, aventi ognuna una ben specifica organizzazione (Armata aerea indipendente, Aviazione per l'Esercito, Aviazione per la Marina, Aviazione Coloniale), ci si accorge che Marchi e Antonelli facevano parte della seconda branca (Aviazione per l'Esercito). Questa era ritenuta indispensabile per i compiti informativi di prima necessità sulle truppe e i movimenti del nemico, ed era formata da gruppi di squadriglie da "osservazione" che ufficialmente nei periodi di pace si addestravano con i reparti dell'Esercito, mentre in guerra venivano assegnati ai Corpi d'Armata, Armate, Comando Supremo. Questi gruppi da osservazione non venivano impiegati a "massa" cioè in contemporanea agli altri aerei costituenti il gruppo, ma di solito in una o poche unità per missione, dati i particolari adempimenti a loro assegnati. Essi compivano l'esplorazione aerea lontana e vicina per l'individuazione del nemico inviando al comando specifici segnali radiotelegrafici, a volte comunicando con il lancio di messaggi inseriti in piccoli paracadute. Effettuavano il rilevamento aereo, a vista o fotografico, del territorio e del nemico, il servizio aereo di artiglieria per l'indicazione alle batterie a terra delle regolazioni di tiro, il servizio di collegamento aereo con le truppe avanzate e fra comando e comando. Per tutto ciò venivano utilizzati apparecchi a due posti.

Non si saprà mai se fu per le manovre condotte da Aristide Marchi o per un caso di sorte che il velivolo si abbattesse sul pendio tra Basseno e Caseracce; sarebbe bastato guadagnare poche decine di metri di quota in più, e forse i due giovani avrebbero sorvolato indenni i ripidi pascoli distesi sotto il "cielo di Pallanza" (come recita la dicitura riportata in una foto del Marchi) superando lo spartiacque della Val Grande sopra la Pianezza, tra il Fajè e la Colma di Vercio, raggiungendo la Val d'Ossola: Marchi e Antonelli avrebbero così volato nel cielo del primo trasvolatore delle Alpi, Geo

Chavez, mito di tutti i piloti della giovane arma aerea italiana, caduto dopo un'impresa memorabile nei pressi di Domodossola il 23 settembre 1910; con Chavez Marchi e Antonelli condividono la sorte di aver trovato nelle terre a cavaliere tra Verbania e Ossola l'epilogo di una storia d'aviazione: una storia forse meno nota e gloriosa di quella di Chavez, ma altrettanto toccante; una storia dispersa, che meritava raccogliere e ricordare.

Sono state utilizzate le seguenti fonti bibliografiche, archivistiche e sitografiche:

- Storia di Milano di Gianluca Lapini: Aeroplani a Milano: pionieri, sportivi, industriali, in www.storiadimilano.it, 2008.
- Storia di Milano di Gianluca Lapini: L'aeroporto di Bresso, in www.storiadimilano.it, 2008.
- 70° anniversario. Il disastro di Molare. Il nubifragio, di Vittorio Bonaria, in www.molare.net, 2008.
- Stato Maggiore dell'Aeronautica 5° Reparto: nota (in copia) prot. SMA/552/NC/ - 4065 del 29/05/1989.
- Elementi di Cultura Militare, Generale Alberto Baldini, seconda edizione aggiornata, Roma (1936 - XIV).
- CNR (Progetto AVI - Unità Operativa n. 5) Aree vulnerate da calamità idrogeologiche, Dati geologica Torino, 9 maggio 1990;
- Regione Piemonte (European Commission - Programma Interreg II C), 2000 - 2001;
- CNR di Pallanza dati pluviometrici agosto 1935, Tab. VII;
- Archivio del Cimitero Maggiore di Milano, settembre 2009.

Si ringraziano per le informazioni, le notizie cortesemente fornite ed i suggerimenti dati: Vittorio Bonaria, Fabrizio Borsani, Paola Emma Botta, Rachele Bottini, Renato e Teresa Brughera, Giuseppe Caviglioli (alla memoria), Renato Cresta, Fernando Danini, Alda Fantoli, Salvatore Maccarrone, Renata Rizzoli, Angelo Rolla, Maurizio Santina. Preziose sono state le testimonianze personali di Alda Fantoli e Maurizio Santina.



“Belmèl fréc”, 26 luglio 2008: la memoria è salva

Resti dell’aereo ritrovati nel luglio 2008

