



ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA

SEZIONE DELLA VAL D'ERA

“Osvaldo Scuffi”

Ricordo di

Osvaldo Scuffi



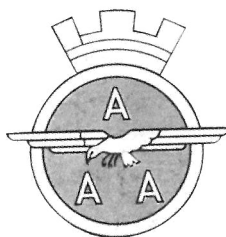
ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA

SEZIONE DELLA VAL D'ERA

“Osvaldo Scuffi”

Ricordo di
Osvaldo Scuffi

di
Fausto Pettinelli



Ai Soci,

Fa bene allo spirito e alla mente ricordare Osvaldo Scuffi, sia come uomo che come soldato.

Fa bene specialmente in una stagione in cui certi valori sono offesi da ventate fetide che assalgono le stesse Istituzioni Repubblicane.

Di Osvaldo Scuffi ne sono esistiti a migliaia. Costoro hanno offerto la vita senza pensarci un istante perché volevano un'Italia più bella e più rispettata, da qualsivoglia "parte" abbiano combattuto.

È con questo spirito che, sommessamente, ho voluto ricordare Osvaldo Scuffi il cui nome dà lustro alla nostra Sezione Valdera dell'Assoc. Arma Aeronautica e del quale mi onoro proporre alla riflessione del lettore questo modesto scritto.

Fausto Pettinelli

Pontedera, 15 maggio 1994



Osvaldo Scuffi un mese prima della scomparsa.

Ricordo di Osvaldo Scuffi

Lo chiamavano “Biancone” perché era dipinto di bianco e argento.

“Biancone” fu l’ultimo aeroplano che Osvaldo Scuffi pilotò nel cielo di Galatina rinnovando quella sfida alle ferree leggi fisiche e dinamiche che il pilota toscano, meravigliando “assi” di tutto il mondo, aveva sempre vinto.

Era un caccia potente, “Biancone”, fuori dagli esatti schemi dell’ingegneria aeronautica tradizionale, perché lo costruirono a forza di pezzi di recupero negli anni bui dell’immediato dopoguerra.

I piloti italiani erano appena usciti da una prova impari, immane e catastrofica anche se il valore non aveva difettato. Ora tutti avevano dentro come una smania di riscatto che si placava quando era possibile mettendosi ai comandi di quei pochi apparecchi residuati di guerra, librandosi nel cielo come a voler lasciare sulla terra le angosce, i tormenti, quei sentimenti impetuosi che, malgrado tutto, in altri tempi avevano elargito prestigio, vanto e gloria all’Arma Azzurra. “Biancone” esprimeva questo stato d’animo.

Era un areoplano ibrido, un “Macchi 205” con motore tedesco. Al posto del propulsore di serie i piloti ed i meccanici dell’aeroporto leccese montarono un “Daimler-Benz” e la paternità di questa macchina bizzarra e nervosa fu attribuita al Comandante Callieri, un Colonnello pilota che a forza di tentativi riuscì a conciliare i difficili assetti ed equilibri aerodinamici di gran lunga diversi da quelli dei velivoli usciti dalle catene di montaggio.

Su questo apparecchio volarono in pochissimi, certamente i più esperti ed i più coraggiosi.

Il 21 gennaio 1946 il Sottotenente Scuffi era appena rientrato da una licenza trascorsa in famiglia, a Cevoli, quando sui bordi del campo vide l'inconfondibile e ormai familiare sagoma di "Biancone".

Il tempo di indossare la tuta di volo e poi sarebbe stato pronto a dare sfogo a quella voglia matta che sentiva prepotente dentro come una febbre che lo divorava.

Si presentò al Col. Callieri e a tamburo battente gli chiese il permesso di decollare malgrado ogni attività di volo quel giorno fosse sospesa a causa delle pessime condizioni atmosferiche.

Nubi basse gravide di pioggia, turbolenze in quota, scarsa visibilità. Questi i dati di un "notam", il bollettino meteo di quel giorno. Il Comandante Callieri conosceva molto bene il giovane toscanaccio, tutto nervi e ardimento, focoso e razionale insieme. Conosceva le imprese militari e sportive di cui era stato protagonista e non ebbe neanche un istante di titubanza. Negargli il permesso per un volo sarebbe stato come sconfessare ex abrupto anni di durissimi sacrifici, di indiscusso valore, di magistrale perizia.

Osvaldo Scuffi impugnò la cloche di "Biancone", toccò come per una carezza gli altri comandi, sfiorandoli, per sentirne la presenza, quasi a trasmettere loro il suo dinamismo fisico e intellettuale. Portò i giri del motore al massimo, poi decelerò, controllò i manometri della pressione dei liquidi, azionò gli alettoni, i flaps, quindi liberò tutta la potenza di quella macchina anomala e pure perfetta, e si librò felice nel cielo plumbeo dove scarrocciavano bambage livide e sfilacciate che andavano a dissolversi verso il mare.



Osvaldo Scuffi con un "C.A. 1".

A ottocento metri di quota fece un paio di "looping", poi con la consueta eleganza che lo contraddistingueva, picchiò sul centro dell'aeroporto dove s'era formato un gruppuscolo di commilitoni col naso all'insù. Quando "richiamò" il caccia iniziò la "cabrata" e appunto mentre era in piena "cabrata" mise l'aeroplano in un "tonneaux" in piedi, proseguendo fino allo "stallo" per uscire quindi in "fiesler".

Era, questo, un esercizio acrobatico che comportava difficoltà assolutamente normali per un pilota come Osvaldo Scuffi il quale lo aveva ripetuto centinaia di volte con ogni tipo di apparecchi da caccia, ma quel giorno successe qualcosa di ineluttabile. La macchina lo tradì. Nel mettere il muso giù l'aereo entrò in "vite piatta", rovesciata, con la pancia all'aria.

Scuffi valutò con l'abituale freddezza la precarietà dell'as-

setto di volo e cominiciò a lavorare col gas, con i flaps, con le manette per tentare di tirarlo fuori da quella “condizione” nella quale, è noto, la macchina è come impazzita, i comandi vanno “in folle”, non rispondono, sono come paralizzati.

Sui settecento metri di quota fu visto azionare il dispositivo di sganciamento del tettuccio e a quel punto gli sarebbe stato sufficiente un colpo sul moschettone di tenuta delle cinghie per uscire automaticamente dall’abitacolo.

Sappiamo con certezza assoluta che non volle farlo.

Scuffi era ancora convinto che sarebbe riuscito a dominare la macchina come aveva fatto tantissime altre volte.

Riprese a “smanettare” stringendo i denti, gli occhi fissi sugli strumenti, l’orecchio alla voce lamentosa del “Daimler-Benz”, mentre la terra gli veniva incontro girando su se stessa e il sangue gli martellava nelle tempie.

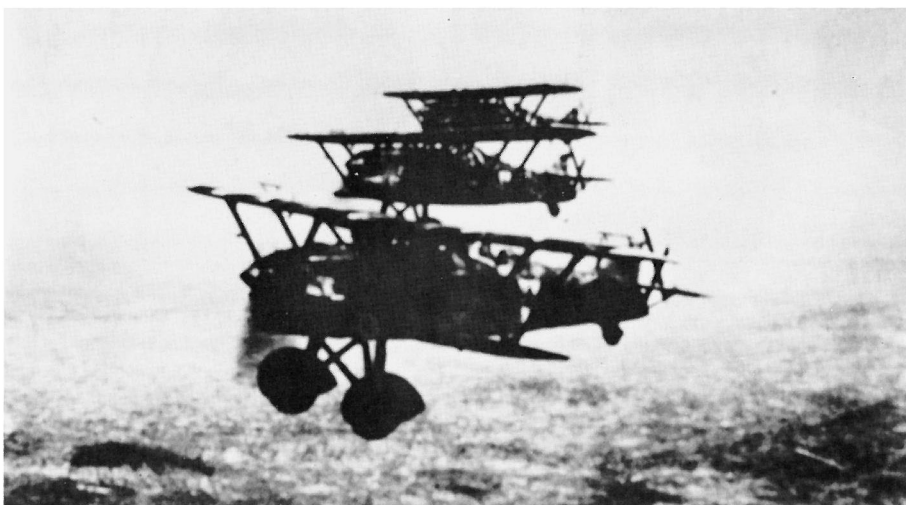
Quando capì che ormai ogni manovra sarebbe stata inutile dette tutto gas e si schiantò con un ultimo lacerante rombo di motore sul campo di Galatina.

Tutto questo si consumò in trentacinque secondi.

Osvaldo Scuffi aveva 31 anni, metà dei quali spesi per il volo, votati all’Aeronautica e alla Patria.

Anche se di famiglia modesta che non poté permettergli di frequentare le scuole superiori, Osvaldo si iscrisse alla scuola di pilotaggio, a Pisa, quando aveva 17 anni e lavorava negli stabilimenti della Piaggio di Pontedera dove dalla natia Cevoli si recava ogni mattina in sella alla bicicletta. E sempre in bicicletta andava a Pisa dove lo attendeva un vecchio e sfarfallante biplano adibito a scuola guida.

Quando nel 1935 venne chiamato alle armi per il servizio militare di leva, Osvaldo è già un pilota provetto, ma deve ricominciare tutto da capo perché i militari, si sa, sono



FIAT C.R. 32 della “Cucaracha” in volo di guerra.

sempre ligi ai regolamenti. Viene quindi nominato pilota d’aeroplano su apparecchio “CA 100” il 23 febbraio 1936, ad Aviano.

Da quella data inizia praticamente la storia di Osvaldo Scuffi destinata a scrivere pagine gloriose negli annali dell’Arma Azzurra.

Decide di restare in Aeronautica e il 10 maggio del 1936 è nominato Sergente. Dopo tre mesi consegue il brevetto di pilota militare sul vecchio ma glorioso caccia “C.R. 30” ed è assegnato al I Stormo C.T. di Campoformido, fucina di aviatori di prim’ordine.

Il I Stormo da caccia è senz’altro il più prestigioso degli Stormi italiani. Fondato nel 1928 al comando del famoso Col. Fougiez, ha dato vita ad altri celeberrimi Stormi, come il 4° di Gorizia, il 5° di Rimini, il 6° di Torino e così via.

Sono gli anni ruggenti dell’Aeronautica Militare, un’arma giovanissima sulla quale sono puntati gli occhi degli aviatori di tutto il mondo.

Si respira nell'aria un miscuglio di sentimenti non facilmente controllabili, una sorta di miscela esplosiva che caratterizza la vigilia della entrata in guerra dell'Italia nonostante la scarsità di mezzi.

Osvaldo Scuffi alla fine del '36 fa già parte della Pattuglia Acrobatica Nazionale a quel tempo comandata dal Magg. Aldo Remondino.

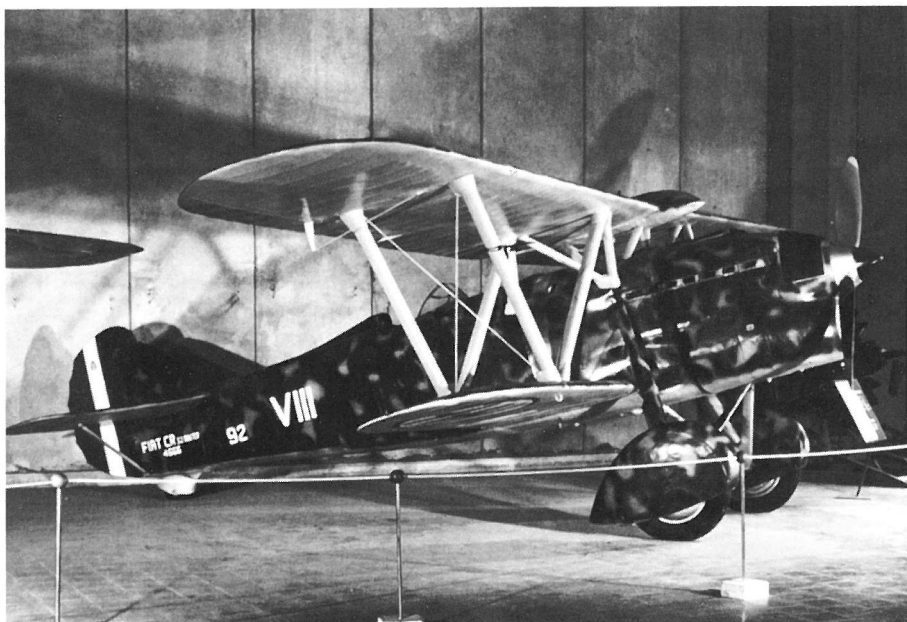
Partecipa ad una infinità di manifestazioni due delle quali meritano particolare attenzione: l'“Operazione H”, dove la lettera acca sta per Hitler, e la “Mix Belgrado 1938”, la grande manifestazione aerea sul campo di Semlin in occasione dell'Esposizione Aeronautica Mondiale.

Il fior fiore dell'Arma Azzurra, ma non solo dell'Arma Azzurra, fu esibito al Cancelliere del Reiche in visita ufficiale in Italia.

L'aeroporto romano di Furbara quell'8 maggio 1938 fu pavesato a festa. Una tribuna d'onore ospitava il Re, il Capo del Governo, Hitler e poi i Principi, Ministri, Generali italiani e tedeschi, Ambasciatori e tutte le maggiori autorità civili e militari dei due paesi che stavano per stringere un'alleanza fatale, l'Asse.

Quattrocento velivoli dovevano darsi appuntamento nel cielo di Furbara e poi esibirsi in parata. Ventotto “C.R. 32” dovevano invece scrivere nel cielo i simboli dei due regimi, altri compiere passaggi e fare fuoco su bersagli prestabiliti. Questi bersagli erano situati lungo il litorale, praticamente sulla battaglia e lì doveva scatenarsi il finimondo, cosa che puntualmente avvenne.

Osvaldo Scuffi faceva parte di quella che fu chiamata la “Superpattuglia” che suscitò l'entusiasmo di tutti gli osservatori.



FIAT C.R. 32 biplano terrestre questo è il n. 7 della squadriglia "La cucaracha".



Velivolo da caccia FIAT C.R. 32.



Velivolo da caccia FIAT C.R. 42.



Velivoli da caccia Macchi 200.

La “Superpattuglia” apriva tutta l’esercitazione con passaggi di quattro squadriglie a bastone, poi file parallele, cabrate, cerchi perfetti, tonneaux, individuali a bassa quota, poi su per l’imperiale e giù con giri di vite e picchiate mozzafiato. Pochi, a quel tempo, avevano visto fare cose del genere con gli areoplani. Poi, l’altra manifestazione di Belgrado dove ancora una volta gli aviatori italiani si coprirono di gloria. Centocinquantamila spettatori. Decollo in formazione di “10”, figura della lettera “P” in onore a Re Pietro di Jugoslavia, passaggio di “doppio cuneo”, “linea di fronte”, di “aquilone” e poi ancora un carosello infernale, con “sparate”, “tonneaux”, “figura folle” e atterraggio.

Scriva Renato Rocchi nella “Meravigliosa Avventura”, storia del volo acrobatico: *“al momento che i piloti lasciavano i velivoli, avveniva la caccia all’uomo da parte degli spettatori. L’entusiasmo si tramutava in fanatismo. Si ripetevano le scene di sempre. A stento i piloti riuscivano a raggiungere il piazzale per essere presentati alle autorità”*.

Fra questi uomini c’era Osvaldo Scuffi.

Ma Scuffi fu anche un combattente.

Nel 1938 è in Spagna col gruppo della “Cucaracha” e un anno dopo rientra in Italia decorato di medaglia d’argento per le temerarie azioni svolte nei cieli iberici. Lascia l’anziano “C.R. 32” e passa al più moderno monoplano “Macchi 200”. Allo scoppio della guerra, nel 1940, la “Cucaracha” viene inviata sul fronte francese poi in Albania e infine su quello greco.

Gli eventi bellici incalzano e nel 1941 Osvaldo parte per la Russia sotto un nuovo emblema, “Lo Spauracchio”.

Vola in ogni condizione di tempo, la fortuna lo assiste e dopo aver portato a termine la missione rientra in patria, in Sicilia

da dove compie innumerevoli azioni sull'isola di Malta. Vola col potente "RE. 2005".

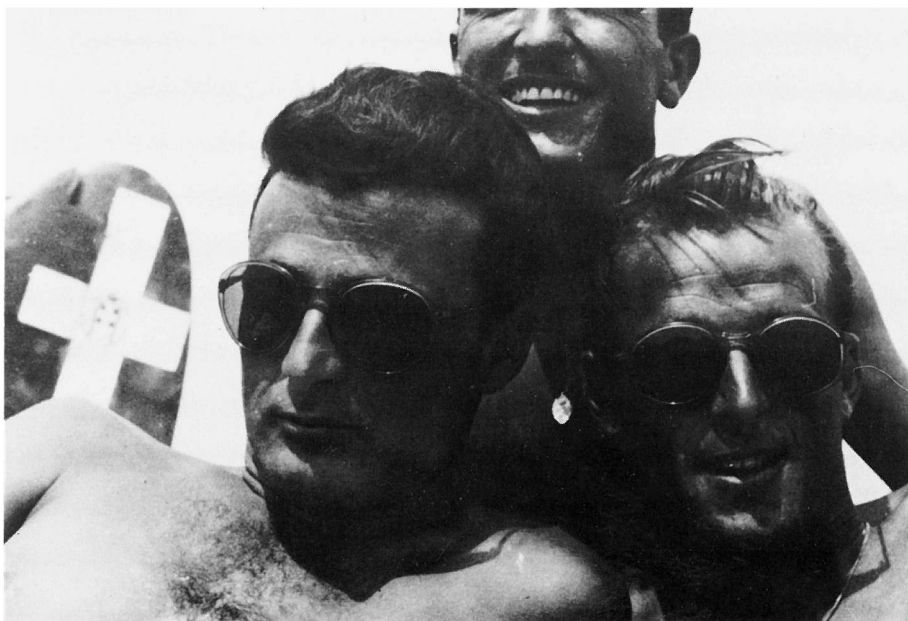
Nel 1943 fa un corso accelerato nell'Accademia di Caserta e dal grado di Maresciallo è promosso Sottotenente e spedito in Sardegna. Qui gli assegnano il "Macchi 205" e sarà proprio con quel velivolo che, insieme al Comandante e ad altri commilitoni, compie il balzo passando alle forze armate degli "Alleati".

È quella la stagione degli odi più feroci, delle lacerazioni. L'Italia si spacca in due, gli italiani combattono fra loro, quelli che si sentono vincolati ad un giuramento e quelli che intendono lottare per la libertà. In casa Scuffi sembra ripetersi questa tragedia.

Fulvio, fratello minore di Osvaldo è anch'egli ufficiale pilota ma si trova a combattere sul fronte opposto.

Fulvio è morto l'anno scorso a Brescia dove risiedeva. Da là spesso arrivava a Cevoli per deporre un fiore sulla tomba del fratello.

Fausto Pettinelli



Osvaldo Scuffi con alcuni componenti "La cucaracha".

1-ORIGINALE



1

Q

N. 121 del Catal. R. A.
N. 53 " " R. E.

REGIA AERONAUTICA

1501439 (a) PER ESCLUSIVO USO D'UFFICIO
NE E' VIETATO QUALSIASI USO PRIVATO

N. di matricola	S. del ruolo
3701	2

(b) Stato di Servizio

Scussi Isvaldo

di _____
figlio di _____ e di _____
nato il 23 Maggio 1915 a _____
provincia di _____

Ha prestato giuramento di fedeltà in _____

Ammogliato con la _____

previa autorizzazione Sovrana degli _____

SERVIZI, PROMOZIONI E VARIAZIONI NOMINE - ESONERI - RIABILITAZIONI AL PILOTAGGIO	DATA	STIPENDI annui
<i>Soldato di leva classe 1915, Distretto di Pisa, e</i>		
<i>promosso in rangelo illimitato</i>	<i>8 maggio 1935</i>	
<i>Nominato pilota d'aeroplano, su apparecchio Ca. 100.</i>		
<i>Determinazione Ministeriale n. 7835 in data 23 febbraio 1936 (F.O. n. 10)</i>		
<i>con anzianità di nomina</i>	<i>23 febbraio 1936</i>	
<i>Chiamato alle armi e giunto (Circolare 199 G.M. 1936) li</i>	<i>23 aprile 1936</i>	
<i>Giunto alle armi, ed assegnato in qualità di Aviere 2^a</i>		
<i>in R. Aeromancia (Centro di Recrutamento e Mobilitazione della 1^a R. Aeromancia)</i>	<i>24 aprile 1936</i>	
<i>Tornato nel R. Deposito di Miagioni</i>	<i>24 aprile 1936</i>	
<i>Emesso in licenza straordinaria senza assegn. in atto</i>		
<i>in attesa promozione a Sergente</i>	<i>24 aprile 1936</i>	

Roma, Tip. Lit. L. Cecchini - Ord. 227 del 10-12-36-XV (5000)

(a) Centro R. M. o Ministero — (b) Nelle copie si aggiunge Copia dello

(1) Scuola di guerra = Scuola di perfezionamento.
(2) Antiduzione relativa alla posizione spaziale, impiego civile e grado militare.

P. 260-27, 2. katta 3 ota va 8 yil davomida 1 ta qurilmagan, 2 ta qurilmagan.

File No. 60-2927-221

