



ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA
SEZIONE DELLA VAL D'ERA
“Osvaldo Scuffi”

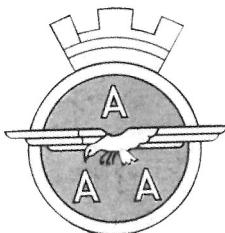
Ricordo di

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. Lo 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 cominciò 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.

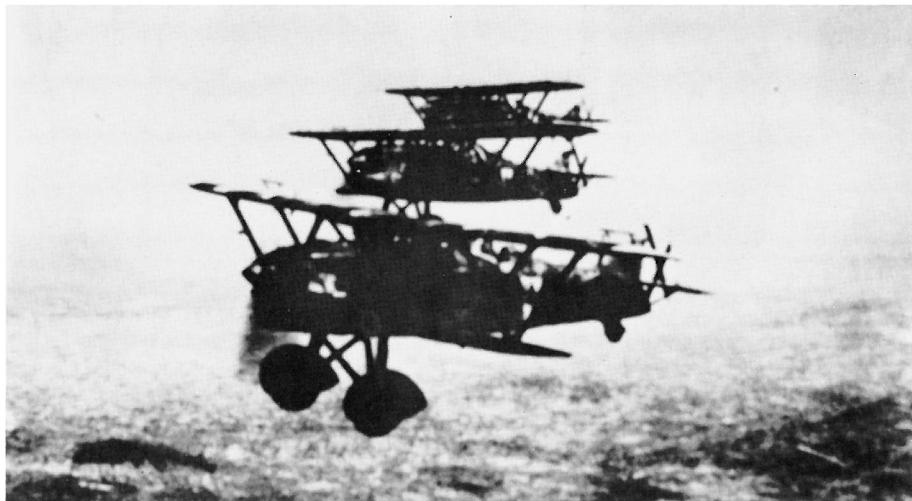
Quando capì che ormai ogni manovra sarebbe stata inutile dette tutto gas e si schiantò con un ultimo lacerante rombo di motore sul campo di Galatina.

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.

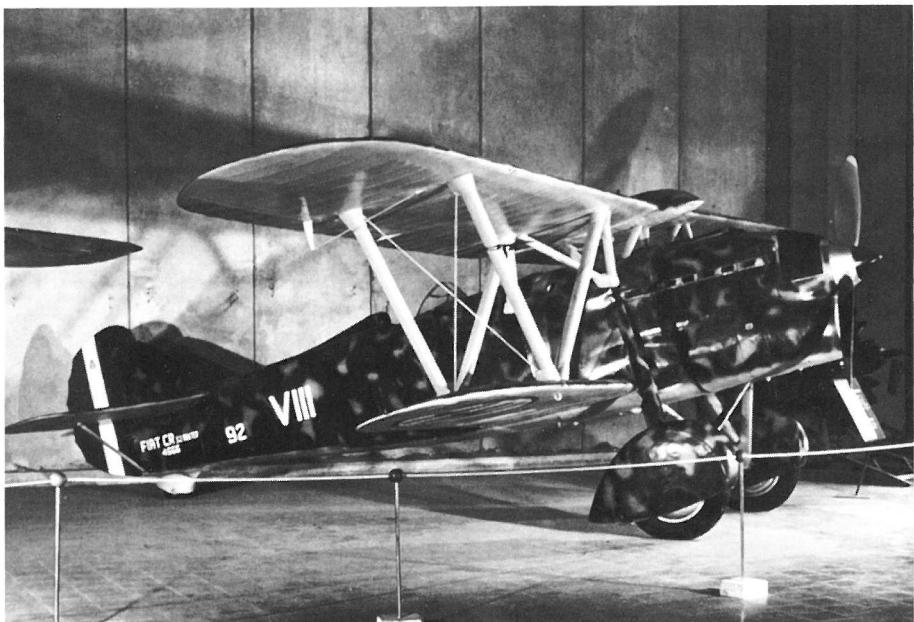
Partecipa ad una infinità di manifestazioni due delle quali meritano particolare attenzione: l’“Operazione H”, dove la lettera acca sta per Hitler, e la “Mix Belgrado 1938”, la grande manifestazione aerea sul campo di Semlin in occasione dell’Esposizione Aeronautica Mondiale.

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 battigia 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 super 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.

Scrive 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 fanaticismo. 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.

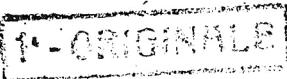
Fulvio, fratello minore di Osvaldo è anch'egli ufficiale pilota ma si trova a combattere sul fronte opposto.

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”.



17/IV/14

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

PEGLIA AERONAUTICA

1501439

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

N. di matricola	S. del ruolo
3701	2

(b) Stato di Servizio

di Scusso Ivaldo

figlio di e di

nato il 23 Maggio 1915 a Pisa

provincia di Pisa.

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
Soldato di Reva classe 1915 distretto di Pisa, e lasciato in carica illimitata	8 maggio 935	
Giorninato pilota d'aeroplano su aereo "Pa. 100" determinazione Ministeriale n° 7835 in data 23 febbraio 1936 (F.O. 101)	23 febbraio 936	
con anzianità di nomina	23 febbraio 936	
Obliviatore alle armi e ginn (Circolare 2998 M. 1934) 936	23 aprile 936	
Ognunto alle armi ed adeguate in qualità di pilota del R. Aeronaftica (Centro di Recrutamento e Mobilitazione della 1929)	24 aprile 936	
Tale nel R. Aeroberto di Mirafiori	24 aprile 936	
Diviso in licenza straordinaria senza esequimatto		
diviso in licenza straordinaria e sergente	24 aprile 936	

(a) Centro R. M. o Ministero — (b) Nelle caselle si arginano i nomi delle

SERVIZI - PROMOZIONI E VARIAZIONI NOMINI - ESONERI - RIABILITAZIONI AL PILOTAGGIO	DATA	STIPENDI ORARIO
<i>Sergente Pilota ufficiale con autorizzazione di grado dal 26 aprile 1938 e con licenza assegnata dalla data di inserito della licenza sbarbarinaria con finzione formale in possesso del Presidente di Pilota numero 1000 del Sestiere Giulio Cesare al distretto Veneziano il 26 febbraio 1938. P.T. n. 10 in data 10 maggio 1938 del Comando Centro di Piantonamento e Missione d'azione n. 12/2/T.</i>	10 maggio 1938	
<i>Riconosciuto dalla licenza sbarbarinaria senza finzione in possesso al Presidente al P. Sottosegretario di Difesa Punto 33/2/473</i>	20 luglio 1938	
<i>Scornizzato pilota militare con appartenenza P.R. 30.1/165</i>		
<i>Licenziatosi alla fine dell'anno 1938 in data 1 gennaio 1939 P.D. n. 33/2</i>		
<i>25 novembre 1938 - reso incarico di sommerso</i>	dal 9 dicembre 1938	
<i>Cadre al 1° titolare C.T. Capo pionierista</i>	29 dicembre 1938	
<i>Omnisservi a cominciare la fine di 18 mesi avvenuta al termine dell'incaricamento in quella magistratura di sommerso e con autorizzazione del 28 luglio 1938 e con redazione del 10 luglio 1940 (articolo 1 P.R. 22 dicembre 1938 - 28/1/38 P.D. n. 12)</i>	25 aprile 1938	
<i>Dismilitarizzata in missione speciale alle mura</i>	5 luglio 1938	
<i>Sergente Traggognozzi ed ammesso in data 10 marzo 1938 con autorizzazione di grado dal 15 dicembre 1938 e con licenza assegnata dal 16 giugno 1938. Licenziatosi P.0/125 del 17 giugno 1940 P.D. n. 12</i>	25 aprile 1938	
<i>Riconosciuto dalla Apposita missiva ricevuta</i>	15 giugno 1938	
<i>Cadre al 1° titolare C.T. Borsig</i>	15 giugno 1938	
<i>Dismilitarizzata dal Rond. Ministro L.R. Sestiere Giulio Cesare al termine del suo servizio in qualità di P. Commissario al comando della 1ª compagnia di artiglieria da ripartire a Genova il 15 dicembre 1938</i>	15 dicembre 1938	
<i>Con il 1° titolare C.T. Borsig si è insediato in qualità di P. Commissario al comando della 1ª compagnia di artiglieria da ripartire a Genova il 15 dicembre 1938</i>	15 dicembre 1938	

SERVIZI, PROMOZIONI E VARIAZIONI NOMINE - ESONERI - RIABILITAZIONI AL PILOTAGGIO	D A T A	S T I P E N D I Anni
F.C. - 19	dil	E maggio 92*
Sostituto tenente in linea romanzese 329/2000 dell'area Bresciana nato negl'anni 1916 e deceduto nel 1987. Promosso sottotenente del 5 maggio 1940 e deceduto il 11-10-1987 RT [**]		
5 maggio 1916, sopravvissuto al 12-12-1943 quando 28 anni. Nomina effettiva 25/5/1940. Deceduto 13 giugno 1987 sopravvissuto a 70 anni.		
18 luglio 92*	R.I.	E maggio 92**
Deceduto 1/8/1986, sopravvissuto 18 anni, luglio 92*	R.I.	E gennaio 93*
Aspettati i risultati degli esami 1/10/90 del		
5/5/90, 1/12/90 del 14/11/94; 1/25/90 del 11/2/94; 1/56/900 del 110-915 del 21/1/94		
data del decesso (01/01/95) 9247 ipcc E 05/8/917 nf e un figlio 889 (B 09/917 big 18, sp 1367)	01/01/95	15 luglio 917

SERVIZI, PROMOZIONI E VARIAZIONI NOMINE - ESONERI - RIBILITAZIONI AL PILOTAGGIO	DATA 2000	STIPENDI 2000
nomi di appartenenza	31 luglio 2000	
Avvocato/a e commissario la finanza di servizio in qualità di socio al Consiglio dell'Autostile tra del R.R.G. 2 febbraio 1998, ex art. 1 pubblicato nel supplemento al R.G.U.R.G. del 5 luglio 1998, con cui viene ad effetto l'art. 39	del 12 ottobre 2000	
Ciale al 2° Stormo R.T. Campiolo Sud	31 dicembre 2000	
Ciale all'Aviazione dell'Aeronautica del Reparto e parola in nome di Brundis	31 marzo 2001	
Giurato e Testimone	31 marzo 2001	
Ciale nel R. Gruppo di Scuola al 22 Giugno R.T.	31 marzo 2001	
Reservistato all'Aviazione dell'Aeronautica e imbarcazione aerea	31 luglio 2001	
Sbarcazione a Bari	31 luglio 2001	
Ciale al R. Gruppo di Scuola al 22 Giugno R.T.	31 luglio 2001	
Ciale al Comando Aviazione Breguet in funzione d'elenco in Bari nel Reparto	31 agosto 2001	
Dicastero al 3° elev. ed amministr. in difesa res. esente da quote 1 ottobre 1999 e dimensione assegnata dal 1° ottobre 1999 al 1° dicembre 2001, rispettivamente. È di fatto il quinto ed ultimo nell'Aviazione, fatto eccezione al 2° elev. appena indicato	31 dicembre 2001	
Designato agli 8 seguenti piani generali, da lungo tempo al 2° elev. 21/11/99, dal 1° ottobre 1999 al 31/12/99, da lungo tempo al 1° elev. del 1° gennaio 2000 al 31/12/2000, dal 1° gennaio 2001 al 31/12/2001, dal 1° gennaio 2002 al 31/12/2002, dal 1° gennaio 2003 al 31/12/2003, dal 1° gennaio 2004 al 31/12/2004, dal 1° gennaio 2005 al 31/12/2005, dal 1° gennaio 2006 al 31/12/2006, dal 1° gennaio 2007 al 31/12/2007, dal 1° gennaio 2008 al 31/12/2008, dal 1° gennaio 2009 al 31/12/2009, dal 1° gennaio 2010 al 31/12/2010	31 dicembre 2001	
Collegato al 3° elev. al 2° elev. dimensione assegnata	31 dicembre 2001	

SERVIZI, PROMOZIONI E VALORIZZAZIONI NOMINE - ESONERI - RIBILITAZIONI AL PHOTOGRAFICO	DATA settimana	STIPENDI
Bruno e tale al disopra di Campionato Ind. 23^ Gruppo B/T 6.12 maggio 212		
... spese per il servizio all'Ufficio Amministrativo all'esponente di Bruno dal suo ordine di pre- sento n. 12221 in dat. 10/04/68 la somma corris. di L. 10000 quale importo di 10- giorni di licenza non usufruiti nell'anno tributario 1967. Correttore cassiere n. 46265 e) 10/04/68 11 10 giugno 212		
Corrispostaglie dell'Ufficio Amministrativo del Ufficio Autonoma Barien Spazio Roma. L'autorità di imbarca- re bagagli in tre posti (100 litri complessivi) 6.11 settembre 312		
SPESAORARIO nell'Ufficio Amministrativo all'esponente di Campionato Ind. 23^ Gruppo B/T 6.12 maggio 212		
... spese per il servizio all'Ufficio Amministrativo all'esponente di Bruno dal suo ordine di pre- sento n. 12221 in dat. 10/04/68 la somma corris. di L. 20000 quale importo di 10- giorni di licenza non usufruiti nell'anno tributario 1967. Correttore cassiere n. 46265 e) 10/04/68 11 10 giugno 212		
Tasse nella P.I. Accademia Scienze e Lettere 6.12 giugno 212		
Decorazione a Bruno in attico in operazione militare 6.12 giugno 212		
Borsa di studio militare e di tecnica in tecnico diplomatico in sede di guerra e tempo di guerra 6.12 giugno 212		
Scientifica della Guardia di Finanza 6.12 giugno 212		
Tasse militare in territorio straniero in sede di guerra e tempo di guerra 6.12 giugno 212		
Tasse nel 1967 Empoli e Trescore 6.12 giugno 212		
Decorazione alla signora da cui è stata decisa dal Comitato un reddito da 10 milioni lire annui che verrà versata per un periodo di 3 anni 6.12 giugno 212		
Decorazione al Consigliere militare 6.12 giugno 212		

LUGARE E GRADI ACQUISTATI - TITOLI DI NOBILITÀ - MISSIONI - NOMINI A SENATORI
ELEZIONI A DIPUTATO - CORSI COMPLETI (1) - NOTE SPECIALI - ABILITAZIONI AL PILOTTAGGIO
DEI DIVERSI TIPI AEREA (2)

(1) Scuola di guerra - Scuola di perfezionamento.
 (2) Attivazione relativa alla guida delle operazioni militari e militare.

CAMPAGNE, FERITE, AZIONI DI MERITO, DECORAZIONI ED ENCOMI

4

CAMPAGNE, PERITE, AZIONI DI MERITO, DECORAZIONI ED UNIFORMI

