

Mio padre aviatore

di Guido Barbieri

Sono certo che se mai mio padre mi avesse consentito di rievocare una parte così importante della sua vita lo avrebbe fatto a condizione che l'avessi riportata così come tante volte l'avevamo ripercorsa insieme. Sosteneva che tante vicende susseguitesi in quegli anni vissuti intensamente, molti dei quali segnati dalla guerra, non potevano essere comprese nella fredda scaletta di uno Stato di Servizio o nelle solenni e generose motivazioni di riconoscimenti ottenuti. Se a dieci anni dalla sua scomparsa avverto il desiderio di ricordarlo lo faccio esaudendo questa sua condizione irrinunciabile (Fig. 1).

Nato a Modena nel 1915, a 18 anni si iscrive ad un corso di volo a vela per dilettanti a Pavullo nel Frignano (Fig. 2), l'anno seguente, nel 1934 a Modena, consegue il brevetto di pilota premilitare (Fig. 3), e successivamente viene arruolato nella Regia Aeronautica.

Vede così realizzata la sua passione per il volo ed al tempo stesso si avvia ad una professione che gli assicura un avvenire.

Sono gli anni in cui l'Italia si pone all'attenzione internazionale anche grazie alle conquiste in campo aeronautico, con primati di ogni tipo, trasvolate oceaniche e raid che rappresentano sicuramente gli eventi mediatici dell'epoca. E ciò costituisce un ulteriore stimolo ad entrare a far parte di quel mondo.

Consegue ad Aviano (UD) nel 1936 il brevetto di pilota militare (Fig. 4) e viene assegnato alla base di Forlì con il grado di sergente. Inizia un'attività gratificante che lo porta all'abilitazione al pilotaggio di vari tipi di aereo mediante quotidiani voli di addestramento. Nel corso di uno di questi, nell'ottobre 1937, a causa di un guasto tecnico è costretto ad un



Fig. 1 - Alberto Barbieri a Bologna, verso la fine degli anni '60, durante un raduno di commilitoni dell'Aeronautica (proprietà famiglia Barbieri)

atterraggio di fortuna (Fig. 5) che gli frutta una Medaglia di Bronzo al valore aeronautico (1).

Più che *“lo sprezzo del pericolo e l’alto senso del dovere”* richiamati nella motivazione, diceva che fu determinante la sua riluttanza a lanciarsi col paracadute, che invece riuscirà a vincere qualche anno dopo in Albania.

La permanenza a Forlì dura fino a quando il Governo italiano decide di intervenire al fianco di Franco nella guerra civile spagnola, e viene inviato in quella che fu definita “missione speciale oltremare”.

Si tratta di una squadriglia, la “decima”, insediata sull’isola di Maiorca (Fig. 6), di cui facevano parte anche piloti spagnoli, fra cui il fratello del futuro Caudillo, il quale, il 28 ottobre 1938, non fece rientro da una missione. Mio padre fu tra quelli che parteciparono al vano tentativo di localizzare l’aereo.

Anche se distante dalla zona calda del fronte, giungeva forte l’eco dei feroci e sanguinosi combattimenti che segnarono quel conflitto e, al rientro in patria via mare, facendo scalo a Barcellona, ebbe modo di verificare gli effetti della guerra su quella città distrutta. Quell’esperienza non gli fece condividere l’entusiasmo con quanti, di lì a poco, avrebbero inneggiato alla nostra entrata nel conflitto mondiale.

Riprende servizio ad Alghero, in Sardegna, dove viene inserito in un reparto che si esibisce nelle “Giornate dell’ala” organizzate nelle varie città per celebrare la nostra aviazione: una sorta di odierna pattuglia acrobatica.

Nel corso di una di queste manifestazioni, svoltasi a Bologna nel 1939 (Fig. 7), un aereo si schiantò contro il Colle della Guardia e, a distanza di anni, ancora commentava quell’episodio con persone di Sasso Marconi che avevano assistito a quel tragico evento.

Venivano intanto richiesti piloti-istruttori da destinare al costituendo 46° stormo a Pisa e non si lasciò sfuggire l’occasione per avvicinarsi a casa avendo anche progetti di matrimonio.

La casa, la famiglia, il primo figlio, il ricordo di tanti colleghi più sfortunati di lui: il legame con la città e il suo aeroporto lo accompagnerà fino alla fine dei suoi giorni.

Il suo compito di istruttore non si limitò solo al personale militare.

C’era a quei tempi nelle gerarchie del regime, ed anche nei rappresentanti del Governo, il desiderio se non l’ambizione di fregiarsi di titoli che confermassero la loro perfetta sintonia con i valori e gli ideali che

Fig. 2 – Pavullo nel Frignano, 1933: Alberto Barbieri a 18 anni su un aliante durante il corso di volo a vela (proprietà famiglia Barbieri)





Fig. 3 – Modena, 1934: Alberto consegue il brevetto di pilota premilitare e successivamente viene arruolato nella Regia Aeronautica (proprietà famiglia Barbieri)

si identificavano nelle forze armate, ed era naturalmente più ambito e soprattutto più comodo ritagliarsi un brevetto da aviatore piuttosto che un attestato di buon bersagliere.

Gli viene assegnato come allievo il senatore Bonomi, Ministro per gli Scambi e Valute. Pur lusingato per essere stato scelto per quel compito tra tanti ufficiali e sottufficiali, l'approccio con l'illustre allievo comportò un comprensibile imbarazzo che però il Ministro subito dissipò dicendogli che era stato informato dei suoi metodi didattici e lo invitava, anzi, a non riservargli alcun trattamento di favore.

Il rapporto si protrasse nel migliore dei modi facendo anche coincidere le lezioni con il lancio sulle varie città toscane di volantini tesi a tenere alta la tensione in previsione di una prossima eventuale entrata in guerra. Gli procurava anche una certa soddisfazione sfiorare i centri storici di quelle città in spregio ad ogni regolamento forte dell'immunità parlamentare.

A fine corso il senatore gli propose di seguirlo a Roma con l'incarico di suo "aiutante di volo" ma, adducendo motivi famigliari, cortesemente rifiutò l'offerta, anche se di lì a poco avrebbe avuto di che pentirsene.

L'Italia, com'è noto, nel 1940 entrò in guerra a fianco della Germania nazista e mio padre, anziché andare a Roma, si trovò a bombardare

la Corsica e la costa meridionale francese. Le azioni belliche contro la Francia durarono poco, perché questa nazione prima della fine di giugno capitolò subendo l'invasione tedesca, e ai primi d'agosto fu trasferito a Catania (Fig. 8), base per le azioni su Malta. Quest'isola, per la sua posizione strategica, era fortemente difesa sia da terra che dal cielo. Era raro rientrare incolumi da quelle incursioni, e per il fatto che gli andava sempre tutto liscio a mio padre fu affibbiato l'appellativo di "Pelledura".

La vicinanza dell'obiettivo consentiva di effettuare più azioni al giorno e, dopo tre mesi di intensi bombardamenti, Malta pareva ormai facile conquista per i paracadutisti della Folgore.

Ma gli Alti Comandi ritennero di soprassedere e il 24 ottobre 1940 lo stormo si trasferì a Tirana in Albania per intraprendere le ostilità contro la Grecia (Fig. 9). Si rivelò fin dai primi giorni una campagna difficile e non solo per le male equipaggiate forze di terra. Le avverse condizioni atmosferiche avevano ridotto le piste di decollo a veri e propri acquitrini, consentendo l'inizio dell'attività solo ai primi di novembre.

Il 2 novembre il suo aereo rientrò da una missione su Salonicco, importante porto greco, seriamente danneggiato e col mitragliere ferito a morte (Fig. 10). Fu il triste preludio a quanto sarebbe accaduto pochi giorni dopo, quando il suo aereo venne abbattuto e l'ufficiale capo del-



Fig.4 – Aviano (UD), 1936: un gruppo di allievi della scuola di volo presso la quale Alberto (il secondo da sinistra) consegue il brevetto di pilota militare (proprietà famiglia Barbieri)

l'equipaggio, il Sottotenente Alessandro Caselli, morì. Ciò accadde il 18 novembre. La mattina di quel giorno l'aereo su cui si trovava mio padre come secondo pilota del S.ten. Caselli si levò in volo, in coppia con un altro velivolo per un'azione di bombardamento in appoggio alle nostre truppe di terra. Quando furono sull'obiettivo furono attaccati dalla caccia dell'aviazione greca e l'altro velivolo, capo formazione, si sganciò dal combattimento lasciando solo il gregario ad affrontare lo scontro.

Il S.ten. Caselli era un giovane ufficiale di vent'anni carico di entusiasmo, ma che forse aveva inteso la guerra come una luminosa ribalta. Aveva conseguito il brevetto da pochi mesi ed era alle sue prime azioni di guerra. Quando l'aereo fu colpito e si sviluppò un inizio di incendio, preso dal panico, nonostante mio padre tentasse di trattenerlo, aprì il tettuccio della cabina di pilotaggio e si lanciò azionando il comando a mano per l'apertura del paracadute. L'incauta manovra lo fece impigliare nei piani di coda e si compì la tragedia. Non ci furono caccia nemici abbattuti né caccia amici intervenuti in soccorso, né si compirono particolari atti di eroismo. Il tutto si consumò nel giro di pochi minuti nel corso dei quali mio padre controllò il velivolo per consentire al resto dell'equipaggio di lanciarsi, dopodiché abbandonò a sua volta l'aereo in fiamme. Toccò



Fig. 5 – Forlì, Roncadello, 17 ottobre 1937: un atterraggio di fortuna ottimamente eseguito a seguito di un grave guasto tecnico gli fa ottenere una medaglia di bronzo al Valore Aeronautico (proprietà famiglia Barbieri)



Fig. 6 – Isole Baleari, Palma di Maiorca, 1938: il sergente pilota Barbieri (il secondo da sinistra) partecipa con la “decima” squadriglia alle azioni della guerra civile di Spagna (proprietà famiglia Barbieri)

terra in una zona impervia e fu soccorso a tarda sera, gravemente ferito, da pastori che lo trasportarono a spalla al campo di Koritza dove fu imbarcato su uno degli aerei che trasportavano dall'Italia truppe fresche e già rimpatriavano tanti feriti.

L'episodio ebbe una straordinaria risonanza sulla stampa e alla radio. Si trattava del primo ufficiale del gruppo di Ciano, genero del Duce, a cadere in combattimento, evidentemente molto più importante dell'aviere morto su Salonico, ed era un'occasione da non lasciarsi sfuggire per evidenziare l'eroismo di un sottoposto a cotanto Comandante ed al tempo stesso per tenere alte nella Nazione la stima e la fiducia verso chi stava combattendo su un fronte rivelatosi più difficile del previsto.

I fatti non potevano certo essere riportati così come erano avvenuti ma non fu difficile adattarli alle esigenze della propaganda: qualche caccia nemico abbattuto ed un comandante che sacrifica la propria vita per salvare quella dei suoi sottoposti.

Mio padre rimase profondamente amareggiato da quella ricostruzione che divenne ovviamente ufficiale e addirittura disgustato per come fu ripresa e



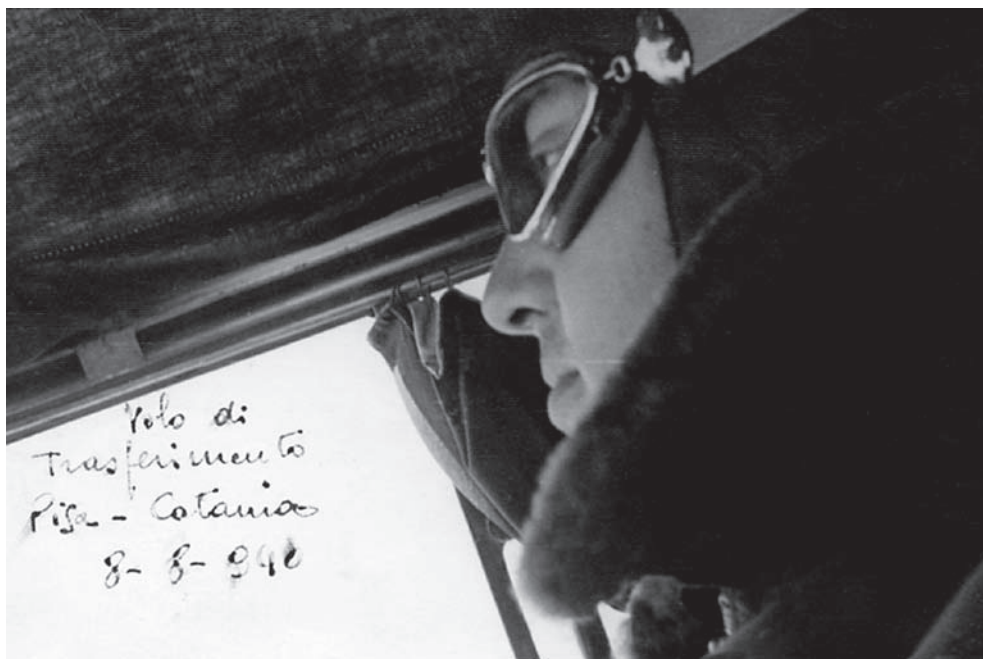


Fig. 8 – Catania, agosto 1940: con il grado di maresciallo pilota Barbieri partecipa alle azioni del secondo conflitto mondiale (proprietà famiglia Barbieri)

in fondo il proprio dovere con l'affondamento delle navi inglesi, non gli avrebbe fatto perdere ad El Alamein la sua battaglia contro Montgomery.

Perduto il Nord Africa, una parte dello stormo venne trasferita a Gadurra, nell'isola di Rodi, mentre mio padre fu destinato a Gorizia al Nucleo Addestramento Siluranti (Fig. 11).

Qui lo colse la proclamazione dell'armistizio dell'8 settembre 1943. Al proclama di Badoglio, che lasciava le forze armate italiane allo sbando senza ordini per fronteggiare la violenta reazione dell'esercito nazista, tutti gli aerei disponibili decollarono in fretta e furia e, superando la contraerea costiera tedesca, raggiunsero Fano, e da qui... tutti a casa: chi proseguendo in aereo verso sud e chi, come mio padre, in treno.

Aderì alla Repubblica Sociale Italiana (R.S.I.) entrando nella Aeronautica Nazionale Repubblicana, dapprima destinato a Venegono (VA) e in seguito, inserito nel costituito reparto aerosiluranti, operò da basi fuori del territorio nazionale. Il 4 giugno 1944 fece parte di una formazione di

Nella pagina accanto: fig. 7 – Aeroporto di Bologna, 1939: foto scattata durante una manifestazione organizzata in occasione della "Giornata dell'ala" (proprietà famiglia Barbieri)

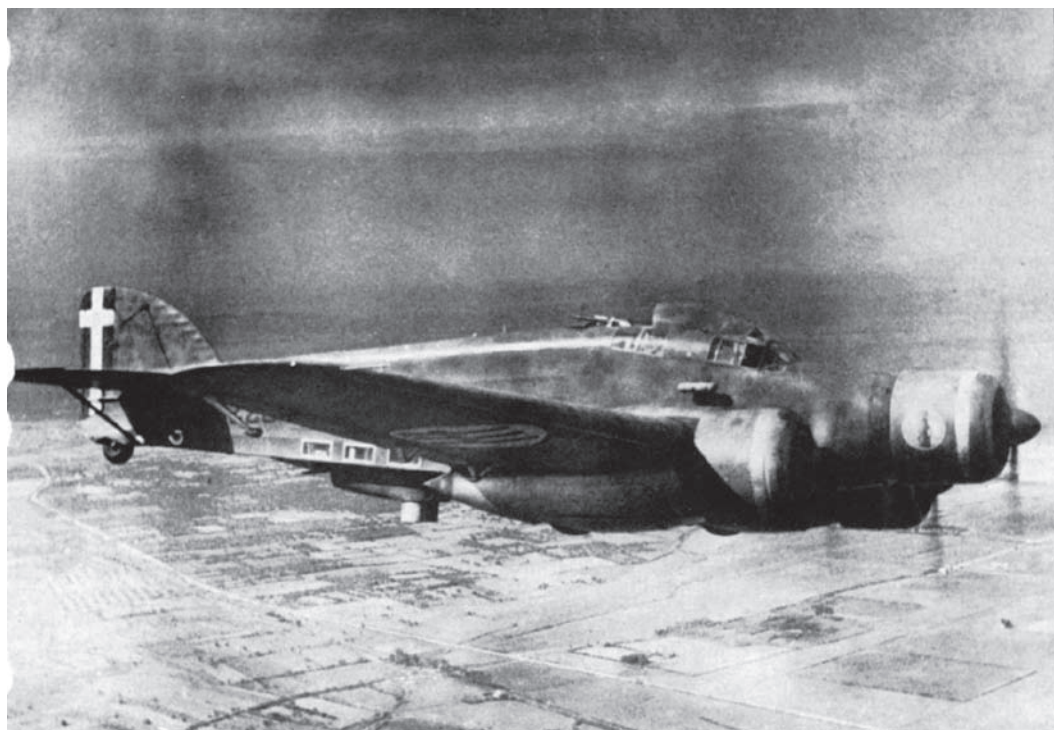


Fig. 9 - Il bombardiere S. 79 durante il volo di trasferimento dall'Italia verso l'Albania (foto tratta dal volume: F.Massara, Fiamme nei cieli – aviatori italiani nella seconda guerra mondiale, Milano, 1972)

9 S.79 che partendo da una di queste basi, Istres in Francia, raggiunse Gibilterra affondando sei navi Liberty alla fonda. L'episodio è riportato nel libro di Nino Arena, *L'Aeronautica Nazionale Repubblicana - La guerra in Italia 1943-45*, Ermanno Albertelli editore.

Del periodo trascorso a Venegono mio padre ricordava che, in occasione di rastrellamenti di uomini effettuati dalla Guardia Nazionale Repubblicana e dalle truppe tedesche, il cappellano militare intercedeva per queste persone presso il comandante dell'aeroporto, il più alto in grado su quella piazza: si trattava di sbandati, renitenti alla leva o forse anche di appartenenti alla Resistenza ed a mio padre veniva spesso assegnato il compito di andarli a recuperare. Quando lasciò Venegono il frate cappellano gli donò un crocifisso che io conservo tuttora gelosamente per il particolare significato che mi fa piacere dare al gesto di quel frate.

Finita la guerra, infatti, mio padre e il suo comandante, per alleggerire la loro posizione determinatasi dopo la scelta dell'8 settembre, chiesero un incontro con i rappresentanti del Comitato di Liberazione Nazionale di Venegono perché confermassero gli interventi a favore di quegli sven-

turati e, nell'occasione, furono informati che il cappellano militare era membro della Resistenza.

La guerra era finita ma per lui rimaneva una sofferta appendice giudiziaria, puntualmente riportata nello stato di servizio (vedasi: **Documento n. 2**).

Circostanze fortunate gli avevano intanto consentito di iniziare una nuova vita e questa volta con i piedi per terra. Prima come amministratore di un'azienda agricola compresa nei comuni fra Sasso Marconi e Pianoro e, in seguito, come direttore del Centro Turistico Sportivo "Piccolo Paradiso". Raggiunta l'età della pensione dedicò parte del suo tempo al volontariato sociale, collaborando nella Pubblica Assistenza di Sasso Marconi (Fig. 12). Non abbandonò mai però quell'ambiente che era stato il sogno e il progetto di una vita, mantenendo contatti coi vecchi commilitoni, e non disdegnando le agevolazioni degli amici dell'Aero Club che gli consentivano di riassaporare di tanto in tanto l'ebbrezza del volo. Sfruttò una di queste occasioni per presentarsi nel cielo di Sasso Marconi a lanciare un mazzo di fiori in occasione dell'inaugurazione degli impianti sportivi parrocchiali.

Fu tra i soci fondatori della Sezione di Bologna dell'Associazione Nazionale Arma Aeronautica di cui ricoprì anche la carica di Presidente.

Per questi e non per altri meriti fu proposto per la Croce di Cavaliere al merito della Repubblica.

L'onorificenza gli fu consegnata dal generale Ferruccio Ranza, colui che nella Grande Guerra subentrò a Francesco Baracca nel comando della Squadriglia del Cavallino Rampante, "papà Ranza" per gli aviatori bolognesi.

Nel consegnargliela, ricordando oltre ai molti meriti anche gli strascichi giudiziari sofferti da mio padre nella sua pluriennale militanza nell'Arma Aeronautica, il generale gli disse sorridendo: "Non è che si siano sbagliati un'altra volta?".

NOTE

(1) - L'edizione del "Resto del Carlino" del 23 maggio 1941 in un articolo intitolato "I VALOROSI", elencando tutti i riconoscimenti fino allora ottenuti dal sergente maggiore pilota Alberto Barbieri, riporta la motivazione per il conferimento della Medaglia di Bronzo al Valore Aeronautico:

"Secondo pilota di un apparecchio da bombardamento che trovavasi in precarie condizioni di sicurezza per una grave improvvisa avaria agli impennaggi di coda, invitato dal proprio comandante a porsi in salvo col paracadute, rimaneva sereno al proprio posto di pilotaggio cooperando al compimento di un pericoloso atterraggio di fortuna perfettamente riuscito. Esempio non comune di sereno sprezzo del pericolo e di alto senso del dovere. Cielo di Roncadello (Forlì) 17 ottobre 1937 XV."

(2) Nella già citata edizione del “Resto del Carlino” del 23 maggio 1941 vengono elencate le altre onorificenze riconosciute al maresciallo pilota Alberto Barbieri fino a quella data. Si riporta di seguito il testo integrale, scritto con il consueto linguaggio roboante tipico del periodo.

Nell'aprile del 1938 Barbieri partecipava alla manifestazione svoltasi a Furbara in onore del Fuhrer e nel luglio dello stesso anno partiva volontario per la Spagna, dov'era destinato allo Stormo dei “Falchi delle Baleari”. Partecipava all'offensiva dell'Ebro, della Catalogna e alla conquista dell'isola di Minorca, meritando una Medaglia d'Argento al V.M. così motivata:

“Pilota di velivolo da bombardamento veloce, volontario di guerra per un supremo ideale, partecipava a numerosissime azioni contro obiettivi situati molto distanti dalla base e fortemente difesi dall'avversario.

Affrontando con calma e coraggio la violenta reazione contraerea, che più volte colpiva il suo velivolo, e sostenendo quattro combattimenti contro caccia nemici, dava ripetute prove di capacità e valore.

Cielo di Spagna, luglio 1938 – marzo 1939 XVII”.

Allo scoppio dell'attuale guerra Alberto Barbieri si trovava in servizio a Pisa. Terminate le ostilità sul fronte occidentale partiva alla volta della Sicilia dove prendeva parte ad azioni offensive sull'isola di Malta e sulla flotta inglese. Alla vigilia del conflitto contro la Grecia veniva trasferito a Tirana col Gruppo di “Sparvieri” al Comando del Ten. Col. pilota Galeazzo Ciano. Barbieri partecipava alle azioni su Salonicco e sul fronte greco-albanese.

Il giorno 18 novembre u.s. durante un'azione offensiva, attaccato da soverchianti forze della caccia avversaria, avuto l'apparecchio incendiato, riusciva egualmente ad entrare nelle nostre linee e a lanciarsi col paracadute, guadagnandosi una Medaglia d'Argento al V.M. “sul campo” con la seguente motivazione:

“Ardimentoso ed abilissimo pilota di apparecchio plurimotore, prendeva parte con indomito coraggio e purissima fede a numerose e rischiose azioni di guerra. Come gregario di una sezione da bombardamento partecipava ad un'azione offensiva su apprestamenti nemici ad est di Novitza; nei pressi dell'obiettivo sebbene dieci caccia nemici attaccassero violentemente la formazione e colpissero ripetutamente l'apparecchio, con calma e sereno sprezzo del pericolo sostituiva nella condotta del velivolo il capo equipaggio, intento a dare ordini per l'effettuazione del tiro. Solo ad azione ultimata, e solo dietro ripetuti ordini del proprio ufficiale, si lanciava dall'apparecchio ormai travolto dalle fiamme, trovando salvezza nel paracadute. Nel lancio rimaneva gravemente ferito. Esempio di audacia e di attaccamento al dovere.”

Cielo del Mediterraneo e della Grecia, 16 giugno – 18 novembre 1940 XVIII”

DOCUMENTO n. 1

Nel volume: FILIPPO MASSARA, *Fiamme nei cieli - aviatori italiani nella seconda guerra mondiale*, Milano, 1972, nel primo capitolo da pag. 11 a pag. 22 si legge quanto segue (sono stati stralciati alcuni brani):

[...] È il 18 novembre 1940. Mancano cinque minuti alle 10, quando il sottotenente Caselli sale a bordo. Tutto è a posto: bombe, carburante, le carte di navigazione, le tabelle, i cifrari. « Pelledura » ha

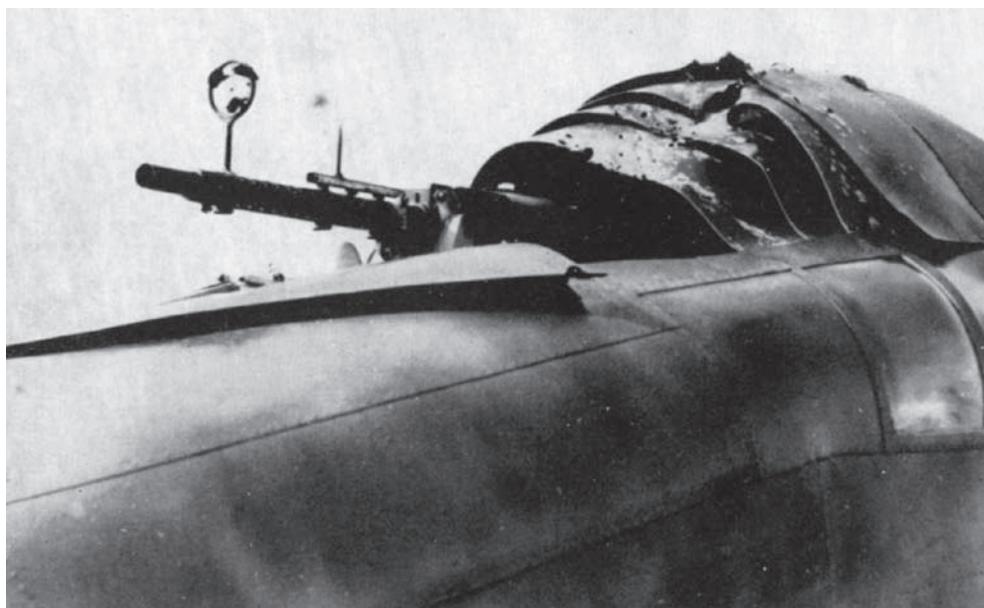


Fig. 10 – Così era ridotta la torretta del mitragliere del S. 79 al rientro dall'azione del 2 novembre 1940 su Salonicco (foto tratta dal volume: F.Massara, *Fiamme nei cieli* – aviatori italiani nella seconda guerra mondiale, Milano, 1972)

sorvegliato di persona tutte le operazioni del rifornimento. Il rumore dei motori è assordante. Alle 10,15 il comandante della squadriglia, il tenente colonnello Giulio Ricciarini è il primo a decollare.

[...] Il cielo è grigio, pioviggina, ma non fa freddo; i motori hanno un rombo uguale, armonioso; siamo nel momento culminante della missione.

[...] Nell'istante in cui l'S. 79 sta per sganciare il carico di bombe sulle posizioni greche, l'armiere della torretta grida:

— Caccia in coda.

C'è appena il tempo di prepararsi al combattimento: il caccia manda una prima raffica contro l'S. 79; dalla torretta il sergente Bonamico cerca di tenere lontano il nemico con una serie di colpi precisi.

[...] La voce calma di « Pelledura » dalla cabina di puntamento giunge al comandante Caselli:

— Sganciato.

L'S. 79 ha un leggero movimento verticale: i milleduecento chili di bombe in meno.

[...] Spuntano caccia greci da tutte le parti. [...] La tempesta di colpi è terribile, fischiano da tutte le parti, entrano da un lato della fusoliera ed escono dall'altro; tutti gli uomini, a parte il pilota e il mitragliere

della torretta che continua disperatamente a sparare, cercano di rannicchiarsi il più possibile per evitare i proiettili. « Pelledura » cerca di saltare da una all'altra mitragliatrice laterale per aumentare la potenza di fuoco difensivo.

[...] È una battaglia impari: ognuno si chiede come l'aereo reggerà al nuovo attacco; come è possibile che nessuno abbia ancora un graffio, su quel velivolo che ormai è a brandelli. Si sentono fischiare intorno le pallottole, continua lo schianto sordo contro la fusoliera. Calmo, impassibile, il sottotenente Caselli cerca di mantenere l'aereo in quota; ogni tanto fa qualche tentativo per sganciarsi dagli attaccanti scendendo in picchiata, poi risalendo: è inutile. I caccia greci sono più veloci.

— Tutti vivi?

— Sì, comandante.

— Tra pochi minuti saremo sulle nostre linee e la musica cambierà. Come per incanto, a bordo dell'S. 79 si fa un gran silenzio: non si spara più.

— Cosa succede? — grida Caselli.

— Non c'è più un colpo, i nastri sono vuoti, non abbiamo più munizioni, comandante.

— Non importa, siamo a casa.

Ora tutti sono stupiti del silenzio che li circonda; anche i caccia greci hanno smesso di sparare; Zanetti li vede ancora in coda, ma non sparano. Poi ad uno ad uno li vede girare ed andarsene.

[...] Zanetti d'un tratto sente un forte odore di bruciato, si infila nello stretto corridoio che fiancheggia le tramogge delle bombe e vede che tutto il bordo dell'ala sinistra è in fiamme:

— Comandante, l'ala sinistra è in fiamme!

— Ecco perché i caccia greci se ne sono andati!

Ora Caselli cerca di far prendere quota all'aereo, cerca di riportarlo in alto. L'incendio si propaga: tutta l'ala sinistra è in fiamme. L'S. 79 sembra veramente finito.

[...] È ormai una carcassa fiammeggiante; un fumo acre sta invadendo la cabina; Caselli cerca di alzare ancora la quota; ha deciso che l'equipaggio si butterà col paracadute. Tutti devono avere il tempo di lanciarsi.

[Uno dopo l'altro i componenti dell'equipaggio si lanciano con il paracadute tranne i due piloti].

[...] Ormai il fumo ha riempito completamente la fusoliera.

— Comandante, si lanci — dice « Pelledura ».

— No, tocca a tè. Io sono l'ultimo a lanciarmi, sono il comandante dell'aereo.

— *Lasci stare, comandante. Lei ha vent'anni e io ne ho molti di più.*

— *Non discutiamo, « Pelledura ». Salta!*

— *No, comandante.*

— *Ti ho detto di saltare.*

L'aereo è completamente avvolto dalle fiamme; anche il motore centrale ha preso fuoco; c'è soltanto il motore di sinistra che riesce a sostenere l'S. 79, che perde visibilmente quota.

[...] Caselli guarda sotto di sé la terra che si avvicina.

— *Lanciati, « Pelledura »!*

— *Lei può essere molto più utile di me, signor tenente. Io cercherò di atterrare.*

— *Ti ordino di lanciarti. Sono io che porto l'apparecchio fino a casa.*

Il sottotenente Caselli è irremovibile:

— *È un ordine, maresciallo Barbieri.*

« Pelledura » non insiste più:

— *Faccia presto, comandante, si butti subito.*

— *Vai.*

— *A presto, comandante.*

« Pelledura » non osa staccarsi dal portello, non osa buttarsi.

— *Vai!*

Il maresciallo Barbieri si è buttato nel vuoto; un lungo volo, poi anche il suo paracadute si apre.

[...] Finalmente era riuscito a uscire da quell'inferno celeste e, anche se un po' ammaccato, a toccar terra. L'aereo è una torcia; chi guarda da terra, e sono molti a guardare, vede per un attimo una sagoma che cerca di uscire dalle fiamme. Quando Caselli si lancia è tardi. Una lunga striscia sanguigna nell'aria; una esplosione a terra, un rogo violento: un ragazzo di vent'anni ha « riportato a casa » i suoi uomini e muore.

DOCUMENTO n. 2

Di seguito viene riportata parte dello Stato di Servizio del maresciallo pilota Alberto Barbieri, dal 1943 al 1948.

9 sett.1943	Sbandatosi in territorio nazionale in seguito agli avvenimenti verificatisi successivamente all'8 sett. 1943.
13 sett.1945	Presentatosi al P.R. di Modena ed inviato in licenza speciale in attesa di disposizioni ministeriali.
18 ott.1945	Denunciato alla Procura del Regno presso il Tribunale Militare Territoriale di Milano perché imputato del reato di collaborazionismo col tedesco invasore [...]
12 dic.1945	Tradotto al Carcere Giudiziario di Varese in attesa di giudizio in esecuzione del mandato di cattura emesso dal Tribunale Militare Territoriale di Milano.
15 dic.1945	Sospeso precauzionalmente dal grado e dalla carica a decorrere dal 12 nov. 1945 perché in corso procedimento penale [...]
13 apr.1946	Posto in libertà provvisoria in seguito ad ordine della Corte di Assise – Sezione Speciale di Varese alla quale in data 22.X.1945 erano stati trasmessi per competenza gli atti processuali.
19 apr.1947	La Corte di Appello di Milano – Sezione Istruttoria – a seguito della requisitoria in data 25 marzo 1947 de P.M. presso la Corte di Assise Speciale di Varese ha dichiarato non doversi procedere per il reato ascrittogli, per non aver commesso il fatto [...]
23 apr.1947	La suddetta sentenza è passata in giudicato in data 23 aprile 1947 [...]
9 ago.1948	Tale al Deposito F.A. della 2^ Z.A.T. Distaccamento di Bologna – rimanendo nella suddetta posizione.
23 nov.1948	Revocata a tutti gli effetti la sospensione dal grado e dalla carica disposta con Determ. n. 2050 in data 12.XI.1945 – [...]



Fig. 11. Foto del 10 gennaio 1943 in occasione di una trasmissione radiofonica EIAR per le Forze Armate. Barbieri è il primo in alto da destra, in basso accosciato l'attore Carlo Campanini, sopra di lui il tenore Ferruccio Tagliavini (proprietà famiglia Barbieri)

Nella pagina seguente: fig. 12 – Sasso Marconi, 12 feb. 1993: Il presidente della Pubblica Assistenza di Sasso Marconi, Luigi Prandini, consegna ad Alberto Barbieri un attestato di “socio benemerito” (proprietà famiglia Barbieri)

