Zeitschrift: Rivista militare della Svizzera italiana
Herausgeber: Lugano : Amministrazione RMSI
Band: 70 (1998)
Heft: 3

Artikel: Ali infrante 1938-1945
Autor: Massarotti, Vigilio
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-247348

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Ali infrante 1938-1945

Col Vigilio Massarotti

1. Premessa

Sempre vivo nella memoria dei più anziani perdura il ricordo della sciagura aviatoria del Muotathal, avvenuta 60 anni or sono e nella quale persero la vita sette ufficiali, piloti e osservatori della compagnia d'aviazione 10, fra i quali alcuni Ticinesi.
Viviamo attualmente un periodo della storia del nostro Paese in cui avvenimenti e valori del passato, con argomenti spesso speciosi, sono sottoposti a revisioni e critiche non sempre oggettive, talvolta tendenziose e, diciamolo pure, al limite d'un deplorevole autolesionismo.
In particolare, è messa in dubbio la ferma volontà del popolo svizzero e del suo esercito di difendere contro ogni aggressore la nostra neutralità e l'integrità delle nostre frontiere in occasione dell'ultimo conflitto.
Voglio perciò accomunare nel ricordo le vittime del Muotathal con i caduti dell'aviazione militare elvetica, l'unica arma che, nel corso dell'ultimo servizio attivo, fu impegnata in combattimenti a fuoco, affinché i nostri figli e le giovani leve ricordino il sacrificio di molti giovani aviatori, tra il 1939 e il 1945, in combattimenti, esercizi o missioni di ricognizione.
Tengo a sottolineare che esula dall'ambito di questo articolo e dalle mie competenze commentare gli avvenimenti in cui fu implicata la nostra aviazione durante questo periodo. Mi limiterò dunque volutamente a ricordare succintamente situazioni e fatti d'interesse generale, con particolare riferimento all'identità dei caduti e alle circostanze del loro sacrificio.

2. Vorrei volar laggiù nel ciel lontano, passare l'Alpi ancor fin'a Lugano»

Il 27 agosto 1938, nel primo pomeriggio e con tempo favorevole, una squadriglia di cinque velivoli militari da ricognizione, Fokker biposti, prendevano il volo da Dübendorf diretti nel Ticino per partecipare al «meeting» aereo in programma da Agno. Alla loro testa il capitano Decio Bacilieri di Locarno, ufficiale istruttore e comandante della compagnia d'aviazione 10, unità alla quale appartenevano gli aerei. Giunti nella valle della Muota, nel Cantone di Svitto, una fitta nebbia fa loro perdere la rotta e quattro degli apparecchi si schiantano contro le pareti rocciose dell'Heuberg e del Drusenberg.
I sei occupanti di tre velivoli perdono la vita. L'apparecchio del capitano Bacilieri, dopo lo schianto, precipita in fiamme; egli trova ancora la forza di estrarre dalla carlinga il corpo dell'osservatore, il I° ten Sommerhalder, procurandosi gravi ustioni. Ambedue vengono ricoverati all'Ospedale di Einsiedeln. Mentre l'ufficia-

le osservatore riuscirà a sopravvivere, il capitano Bacilieri, dopo dieci giorni, dovrà soccombere, portando a sette le vittime di questa sciagura, la più grave mai subita dall'aviazione militare svizzera. Qui appresso, il nome delle vittime:

cap Decio Bacilieri, Locarno cdt cp. av. 10
I° ten Carlo Bonetti, Zurigo
I° ten Federico Del Grande, Locarno
I° ten Sven Mumenthaler, Zurigo
I° ten Gino Romegialli, Winterthur
I° ten Hans Schlegel, Dübendorf
ten Ernest Stäuble, Basilea

Monumento in ricordo delle vittime della sciagura del Muotathal del 27 agosto 1938.

Il quinto velivolo sfuggì alla sorte degli altri e poté raggiungere Bellinzona.
Come risulta dalla stampa di quel tempo, questa tragedia colpì profondamente il Ticino data la presenza fra le vittime di alcuni suoi figli e il cordoglio fu unanime.
Oggi ancora, i più anziani sono memori di questa sciagura nel cui ricordo Waldes Keller compose la nota «Canzone dell'aviatore», che molti militi ticinesi hanno cantato durante il servizio attivo e che pure le nuove leve cantano tutt'ora, forse ignari del profondo significato delle sue parole.
Mi par di sentire ancora risuonare al mio orec-

chio «Aviator, se passi il Muotathal, prendi 'ste rose, son rose rosse, per ricordare le ali infrante dei ticinesi nostri, aviator»! «La canzone dell'aviatore» è diventata ufficialmente l'inno dei piloti Svizzeri, e viene sempre cantato in italiano, in occasione di cerimonie come la consegna dei brevetti ai piloti o in altre manifestazioni dell'aviazione militare. Per ricordare questa sciagura, un monumento è stato eretto nella via principale del paese di Muotathal, in direzione del Passo del Pragel.

3. L'aviazione militare svizzera e il servizio attivo 1939-1945

Quasi esattamente un anno dopo la sciagura del Muotathal, il 28 agosto 1939, il Consiglio Federale decretava, per il giorno seguente, la mobilitazione delle truppe

Ingrandimento del «Francobollo dei soldati» della compagnia d'aviazione 10 emesso durante il servizio attivo 1939-1945. Esemplare tratto dalla collezione dell'autore di questo articolo.

di copertura frontiera, delle truppe d'aviazione e della difesa contraerea. Per ciò che concerne l'aviazione, la situazione in cui essa si trovava era quasi catastrofica, a tal punto che 5 compagnie d'aviazione dovettero essere licenziate poco tempo dopo la mobilitazione generale, non essendovi a sufficienza apparecchi per i piloti! D'altra parte, i 58 Dewoitine D-27 e i 49 aerei biposti C-V non erano più adatti per una guerra moderna.
Già nel 1938, cosciente di queste carenze, il comandante delle truppe d'aviazione Bandi, appoggiato in ciò dal Consigliere federale Minger, capo del Dipartimento Militare Federale, era riuscito a far ordinare in Germania una prima serie di 10 Messerschmitt Me-109 D, il cui primo esemplare giunse nel nostro Paese il 18 dicembre 1938. Ad essa seguirono altre due serie, l'una di 30 nella primavera 1939 ed un'altra di 50 un anno dopo, ambedue del tipo Me-109 E.
È un fatto singolare che la Germania nazista, in pieni preparativi di guerra, avesse accettato di fornire alla nostra aviazione un centinaio dei suoi modernissimi Messerschmitt, che furono poi usati proprio dai nostri piloti contro aerei hitleriani nel maggio/giugno 1940!
D'altra parte, la Francia accordò alla Svizzera la licenza per la costruzione nel nostro Paese dell'aereo Morane D-3800 che venne gradatamente a rinforzare la nostra flotta.
È così che il 10 maggio 1940, allorché ebbe inizio la grande offensiva del Reich contro la Francia, attraverso Olanda, Belgio e Lussemburgo, la nostra aviazione poteva contare su 10 Me - 109 D, 78 Me - 109 E, 36 Morane D-3800 e 76 C-35, più un centinaio tra D - 27 e C - V, praticamente inutilizzabili, come già menzionato, in azioni di guerra contro eventuali aggressori.
Non dimentichiamo che innumerevoli furono le difficoltà da superare, fra altro la mancanza di piloti da caccia, la disponibilità ridotta del numero effettivo degli apparecchi a causa delle revisioni, difetti meccanici, logorio, ecc., la deficienza cronica dei mezzi di trasmissione. Da sottolineare pure le difficoltà iniziali fra necessità di ordine politico e misure militari da prendere per la difesa della neutralità, senza correre il rischio di essere coinvolti nelle ostilità con il potente vicino del Nord.

4. Gli incidenti aerei di maggio/giugno 1940 fra Germania e Svizzera

Gli avvenimenti di questi due mesi, i più cruciali per la nostra aviazione militare che dovette intervenire per proteggere l'integrità del nostro spazio aereo contro la Luftwaffe, sono stati trattati in dettaglio dal div a r Ernst Wetter nel suo magnifico volume (originale in tedesco, traduzione in francese) «Duels d'aviateurs...

Duels de diplomates - Les incidents aériens de mai/juin 1940 entre l'Allemagne et la Suisse et leurs suites diplomatiques».
Raccomando vivamente quest'opera dalla lettura avvincente ai lettori interessati a questo periodo della nostra storia. In essa sono descritte, fra altro, le circostanze nelle quali persero la vita il ten Rickenbacher Rudolph il 4.6.1940 e il I° ten Gürtler Emilio, osservatore, e il ten Meuli Rodolfo, pilota, l'8.6.1940, in scontri a fuoco con gli aggressori germanici. Troviamo pure descritta la straordinaria impresa del I° ten Rudolf Homberger della Fl.Kp. 15, il quale con il suo Me-109 D, crivellato di colpi durante un duello aereo, lui stesso gravemente ferito, riuscì ancora a posare l'apparecchio.

5. Albo d'oro delle vittime del dovere dell'aviazione militare svizzera dal 1939 al 1945

(Questa lista è stata compilata dall'autore del presente articolo basandosi sul «Rapporto del Comandante delle truppe d'aviazione e della difesa contraerea al Comandante in capo dell'esercito sul servizio attivo 1939-1945», originale in tedesco. L'unità d'incorporazione è indicata con la nomenclatura di quel tempo, coi puntini!).

5.1 Caduti in combattimento

4.6.1940 **ten Rickenbacher Rudolph** (Fl. Kp. 15)
Nel corso d'un duello con un aereo tedesco fu costretto a gettarsi dal suo Me-109 D col paracadute che non si aprì.

8.6.1940 **I° ten Gürtler Emilio**
ten Meuli Rodolfo (pilota cp. av. 10)
Il loro C-35 fu attaccato da 6 aerei tedeschi, non ebbero il tempo per reagire e furono abbattuti.

5.2 Vittime di incidenti

1939

11.10 **ten Reber Werner** (pilota)
Nel corso d'un esercizio di combattimento.

17.10 **ten Delaporte Gaston** (pilota)
ten Kehrli Jacques (pilota)
Scontro dei due apparecchi nella nebbia

1940

Giugno **ten Morger Arnold** (pilota)
ten Huber Charles (osservatore cp. av. 2)
C-35 - Esercizio di tiro.

15.10 **ten Urech Ernst**
ten Hebner Otto
C-35 (Hochdorf)

1941

23.4 **cap Niedermann Walter** (comandante Fl. Kp. 20)
Morane - Precipita durante un volo d'allenamento.

20.6 **ten Link Otto** (Fl. Kp. 16)
C-35 - Lago dei Quattro Cantoni.

14.8 **ten Gabriel Max** (Fl. Kp. 13)
Morane - collisione con un altro aereo.

26.8 **ten Dietler Erich** (Fl. Kp. 16)
Precipita durante un esercizio di tiro.

21.10 **ten Jakob Oskar** (Fl. Kp. 12)
Volo d'allenamento - Griesgletscher.

13.11 **ten Pilloud Francis** (cp. av. 3)
Morane - Esercizio di tiro Pfäffikersee.

17.12 **ten Staub Gustav** (Fl. Kp. 12)
Morane - esercizio di combattimento lago di Thun.

1942

23.3 **ten Schneider Herman**
ten Weniger Rudolf
C-35 - Eigenthal.

24.6 **cap Wild Jost** (Fl. Abt. 5)
Durante un volo di allenamento l'aereo si schianta sul Pilatus.

26.6 **I° ten Nipkow Gustav** (Fl. Kp. 9)
Me-109 - precipita sul Schallenger.

12.8 **ten Regazzi Alberto** (cp. av. 10)
C-36 - Hertenstein.

21.9 **ten Lauer Max**
Morane (Pfäffikersee).

25.9 **ten Fritsche Martin** (Fl. Kp. 12)
Causa cattiva visibilità si schianta contro una collina a Schüpfheim.

10.11 **ten Hitz Aloïs**
C-36 - Collisione allo Stockhorn.

16.11 **ten Beglinger Peter** (Fl. Kp. 12)
Morane - Causa perdita di velocità precipita presso Matten-Interlaken.

1943

12.2 **I° ten Schneider Maurice** (cp. av. 5)
Morane - Causa perdita di velocità precipita sull'aerodromo di Losanna.

19.4 **ten Binswanger Peter** (Fl. Kp. 19)
Causa perdita di velocità precipita nei dintorni di Emmen.

8.5 **ten Baertsch Luzius** (Fl. Kp. 14)
Morane - Kloten.

8.5 **ten Krause Max** (Fl. Kp. 14)
Morane - Brüttisellen.

24.5 **ten Weibel Fritz** (pilota)
I° ten Waelti Ernst (osservatore cp. av. 10)
Il C-36 si schianta causa cattiva visibilità contro una collina a Langenbruck.

20.8 **ten Hautle Karl** (pilota)
cap Wyss Ernst (osservatore)
C-36 - Esercizio di notte, precipita nei pressi di Moudon.

24.8 **cap Itten Rolf** (pilota)
I° ten Hunziker Hans (osservatore)
Squadra di sorveglianza.

25.8 **cpl Deschenaux Jean**
Morane - Squadra di sorveglianza.

26.8 **cap Boudry Lucien** (pilota)
I° ten Beckert Lucien (osservatore)
Il C-36 precipita nel Greifensee in occasione d'un esercizio di tiro.

23.10 **ten Domenjoz Yves** (Cp. av. 1)
Precipita sull'aerodromo di Saanen.

24.11 **I° ten Braissant Rober** (osservatore)
ten Cesar Pierre (pilota)
C-36 - Perdita di velocità-Adelboden.

1944

2.2. **cap Kaegi Wilhelm** (osservatore)
sgt Haug Adolf (pilota)
C-36 - Olten. Squadra di sorveglianza.

15.2 **sgt Zwahlen Willi** (pilota)
sdt Thoma Walter (mitr)
C-35 - Greifensee. Squadra di sorveglianza.

9.3. **I° ten Camponovo Brunello** (pilota)
ten Morger Edouard (osservatore)
C-35 - Wiggen.

25.3 **magg SMG Walker Jean**
cap Wagner Walter
C-36 - Brünig. Ambedue ufficiali istruttori.

7.7 **I° ten Brenzikofer Fritz**
Me - 109 - Kägiswil

5.9 **I° ten Treu Paul**
Me - 109. Abbattuto per errore da un caccia USA

21.10 **I° ten Christen Fritz** (Fl. Kp. 11)
Bücker/Münsigen - Collisione con un cavo ad alta tensione.

3.11 **I° ten Roth Anton**
Morane - Nüfenenpass.

1945

25.1 **I° ten Lüthi Charles**
I° ten Nussbaumer Marcel (cp. av. 2)
C-36 - Cattiva visibilità/Belp

23.2 **sgt Forster Werner** (pilota)
cpl Arb Erwin (mitr)
C-V - Payerne. Squadra di sorveglianza.

2.3. **ten Hardmeier**
app Künzler Jakob
C-36 - Collisione allo Stockhorn. Squadra di sorveglianza.

23.3 **I° ten Merz Werner**
Precipita nel corso d'un esercizio di tiro - Axalp.

6. Remember!

Secondo il Rapporto del Capo di stato - maggiore generale sul servizio attivo, pag. 323, il totale dei militi deceduti in servizio dal 1.9.39 al 20.8.45 fu di 4.050 (2.759 per malattia, 323 per suicidi e 968 per incidenti). Di questi ultimi, comprese le vittime di incidenti al suolo, 82 appartenevano all'aviazione militare.
Da notare che l'alto numero di incidenti era dovuto all'intensità degli allenamenti.
Probabilmente alcuni lettori, si chiederanno perché abbia voluto ricordare nome per nome gli aviatori scomparsi, allestendo una lista che, da ciò che mi risulta, non è mai stata pubblicata in questa forma. Il motivo è semplice:. durante il servizio attivo, a causa della censura, era severamente proibito alla stampa di pubblicare gli incidenti militari e i nomi delle vittime.

«Francobolli dei soldati» delle truppe d'aviazione emessi durante il servizio attivo 1939-1945. Riproduzione di esemplari tratti dalla collezione dell'autore di questo articolo.

Pertanto, in occasione del 60.mo della sciagura del Muotatal, ho pensato doveroso rendere un modesto omaggio postumo anche agli aviatori che sacrificarono la loro giovane vita tra il 1939 e il 1945.
Non dimentichiamo pure, in questo contesto, le numerose vittime fra la popolazione civile in seguito al lancio di bombe in parecchie località della Svizzera. Gravissimi, per il numero delle vittime, il bombardamento di Sciaffusa il 1° aprile 1944, da parte dell'aviazione americana, come pure quello di Stein am Rhein nel febbraio 1945 con 16 morti e 28 feriti.
D'altra parte, nel periodo 1939-1945, vi furono circa 6.500 casi di violazione del nostro spazio aereo con 77 lanci di bombe e 12 attacchi con armi di bordo, da parte di aerei stranieri. 186 aerei, la maggior parte americani, furono costretti ad atterrare sul nostro suolo, 107 dei quali su intimazione della nostra aviazione. A questo proposito, val la pena di menzionare che in un solo giorno, il 18 marzo 1944, dodici bombardieri americani B-17 e B-24, le famose «fortezze volanti», danneggiati, effettuarono un atterraggio d'emergenza sull'aerodromo militare di Dübendorf e gli equipaggi – 120 uomini in tutto – vennero internati.
Inoltre, 32 apparecchi stranieri precipitarono su territorio svizzero e 22, che non avevano ottemperato all'ordine di atterrare, furono abbattuti dalla nostra caccia o dalla contraerea.

7. Conclusione

Tanto ho voluto ricordare a monito per coloro che, oggi ancora, dubitano della nostra volontà di difesa nel corso dell'ultimo conflitto! Nel ricordo di chi sacrificò la vita per la nostra libertà. cerchiamo di conservare, in questi momenti cruciali che viviamo, la nostra dignità di popolo e di Nazione, respingendo energicamente ciò di cui veniamo accusati, perlopiù ingiustamente ed in modo assurdo!

8. Bibliografia

Rapport du Chef de l'état-major général de l'armée au Commandant en chef de l'armée sur le service actif 1939-1945.

Bericht des Kommandanten der Flieger-und Fliegerabwehrtruppen an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktividienst 1939-1945.

E. Wetter div a r, «Duels d'aviateurs... Duels de diplomates». Edizione originale in lingua tedesca, 1987, Verlag Huber, Frauenfeld. Traduzione in lingua francese, 1989, Editions du Cassetin, Fribourg.

T.E. Itin, «Die Schweiz in 2. Weltkrieg - Bedrohte Schweiz - Die Bewahrung» 1997, ***Medien-Panptikum.***
Per la tragedia del Muotathal: ***National Zeitung*** *e* ***Basler Nachrichten*** *di fine agosto - inizio settembre 1938.*

Ringrazio il col Ettore Monzeglio per la messa a disposizione del volume di E. Wetter e per alcune informazioni interessanti, di cui ho tenuto conto nella redazione di questo articolo. Il col Monzeglio, personalità ben conosciuta non solo nel Ticino, fu comandante della compagnia d'aviazione 10 dal 1964 al 1968.
Un sentito ringraziamento va pure al signor Karl Ulrich-Betschart di Muotathal per la gentilezza avuta nel mettermi a disposizione la fotografia del monumento-ricordo della sciagura del 27 agosto 1938.