



Si fa presto a dire italiano

di Gregory Alegi



Sopra il titolo: la Air Fighter Academy tedesca ha messo in vendita il proprio Fieseler Fi.156 Storch D-EVAS tramite la società specializzata Platinum Fighter Sales. Secondo l'annuncio, si tratterebbe di un esemplare ex italiano. Si nota la svastica cancellata, in ottemperanza alla legge tedesca (foto: <http://www.platinumfighters.com>);

qui sopra: il D-EVAS è giunto in Germania nel tardo 2012 dagli Stati Uniti, dove aveva volato con l'immatricolazione N447FC. L'indicazione del numero di costruzione 4471 appare intorno al 1990, senza spiegazioni dettagliate della vita dell'aeroplano dal 1943 al restauro (foto: <http://www.platinumfighters.com>).

Top: the German Air Fighter Academy has offered for sale its Fieseler Fi.156 Storch D-EVAS through the specialized firm Platinum Fighter Sales. According to the announcement it should be a formerly Italian aircraft. Note the deleted swastika, as required by German laws;

above: D-EVAS arrived in Germany in the late 2012 from the United States, where it had been flown with the registration N447FC. The construction number 4471 was first mentioned around 1990, without any detailed information about the aircraft from 1943 till the restoration.

“Liscia, gassata o Ferrarelle?”, chiedeva negli anni Ottanta la pubblicità dell'acqua minerale per sottolinearne la caratteristica chiave dell'effervescenza naturale. Trent'anni dopo, una domanda analoga si può porre quando su un sito internet si legge l'annuncio di vendita per un Fieseler Fi.156 italiano.

Davanti a un esemplare del padre di tutti gli aerei a decollo corto e protagonista di voli leggendari come la liberazione di Mussolini dal Gran Sasso o l'atterraggio di Hanna Reitsch a Unter den Linden nella Berlino assediata dai sovietici, la domanda da farsi è sempre la stessa: “Storch, Cicogna o Criquet?” Vale a dire: l'aereo che ho davanti è un qualunque originale tedesco, è stato utilizzato dalla Regia Aeronautica o è stato costruito nel dopoguerra in Francia?

La risposta sta nella storia, ma anche nei numeri. La produzione complessiva di Storch durante la seconda guerra mondiale fu di circa 2.900 esemplari (per circa un terzo realizzati in Francia e Cecoslovacchia, ma tutti con le ali in legno). Nel dopoguerra la Morane Saulnier costruì a

Puteaux un migliaio di Criquet nelle versioni MS.500 (con il motore originale), 502 (sul quale vennero introdotte le ali metalliche e un orrendo motore radiale Salmson 9ab da 240 CV) e 505 (con il Jacobs R755, pure radiale). Ci sarebbero pure alcuni Mraz K-65 Kap cecoslovacchi (138 fino al 1949, ma forse comprendenti 78 macchine prodotte durante la guerra).

Guardando agli esemplari sopravvissuti, secondo il censimento di *Preserved Axis Aircraft*, un sito che elenca i velivoli storici dei paesi dell'Asse durante quel periodo storico, oggi ne resterebbero rispettivamente 25 tedeschi/bellici (con alcuni dubbi, ma comunque con un tasso di sopravvivenza pari allo 0,86%), circa 60 francesi (talvolta ritrasformati in tedeschi;

6%) e 5 cecoslovacchi (3,6%). In parole povere, le probabilità di sopravvivenza di Criquet e Mraz postbellici sono sette e quattro volte maggiori di quelle di uno Storch originale. La possibilità per un singolo esemplare bellico di sopravvivere è dello 0,003448%.

“Ma perché Ali Antiche mi infligge tutte queste statistiche?”, potrebbe chiedersi il lettore. La risposta è semplice. Le Cicogne impiegate dalla Regia Aeronautica furono 28, in parte acquistate direttamente in ditta e altre cedute dalla Luftwaffe. Si tratta, per dire, dello 0,7% dei circa 4.000 esemplari prodotti in tutti i paesi e in tutte le versioni. Quante probabilità ci sono che ne sopravvivano due?



Un sopravvissuto noto... e uno inedito

L'esistenza di una Cicogna italiana venne alla luce nei primi anni Ottanta. Seguendo l'indicazione de «l'aereo che liberò Mussolini dal Gran Sasso» riportata da Leslie Hunt nella pionieristica guida *Veteran & Vintage Aircraft*, si scoprì che lo Storch conservato in Olanda con l'immatricolazione D-EDEC era stato l'I-FAGG, a sua volta impiegato dalla Regia Aeronautica con MM 12822 e costruito a Kassel con numero di costruzione 5802, ancora chiaramente leggibile su un tubo nell'abitacolo.

Proseguendo le ricerche saltò fuori che nel 1945 quell'esemplare era stato utilizzato dal ten. Furio Lauri per compiere pericolose missioni dietro le linee tedesche, ciò che gli valse la Medaglia d'Oro al Valor Militare. L'8 ottobre 1946 subì un incidente. Fu poi riparato e nel gennaio 1948 ceduto al ten. Francesco Fagiolo, che l'immatricolò appunto I-FAGG. La scoperta di questo importante passato (raccontato con maggior completezza su *Ali Antiche* 35, p. 5) portò a monitorare i lavori di restauro avviati in Inghilterra, al termine dei quali la Cicogna tornò a volare con le marche G-FIST e le coccarde tricolori italiane. Infine, sfruttando i fondi

Dall'alto: il Fi.156C-3 MM 12822 su un campo partigiano di fortuna sull'apennino tosco-emiliano. Il primo a sinistra è il pilota, ten. Furio Lauri, poi decorato di MOVM. L'aereo è da vent'anni conservato presso il Museo Storico A.M. di Vigna di Valle (Lauri via Alegi);

la vita postbellica dello Storch di Lauri è ben documentata in tutti i suoi passaggi. L'aereo concluse la propria carriera operativa con le marche D-EDEC, ben visibili in questa foto (Nico Terlouw via Alegi).

From top: Fi.156C-3 MM 12822 on a partisan makeshift airfield on the Apennines. The first on the left is the pilot, Lt. Furio Lauri, later awarded the Gold Medal for Military Valour. Since twenty years the aircraft is preserved at the Historical Museum of the Italian Air Force at Vigna di Valle;

the post-war life of the Storch flown by Lauri is well documented in all its steps. The aircraft ended its operational life with the registration D-EDEC, clearly visible in this picture.



Dall'alto: tornato in Italia nel 1995, lo Storch fu esposto in varie mostre prima di approdare a Vigna di Valle. Da sinistra, Glauco Monducci, partigiano salvato da Lauri, al centro. A destra il col. Giovanni De Lorenzo, allora Capo dell'Ufficio Storico SMA, che diede un contributo decisivo al recupero (Alegi);

Pabitacolo perfettamente restaurato del D-EVAS. Il prezzo richiesto nell'annuncio pubblicato era di 600.000 euro (foto: <http://www.platinumfighters.com>).

From top: the Storch returned to Italy in 1995 and was exhibited in various displays before reaching Vigna di Valle. At left Glauco Monducci, a partisan rescued by Lauri (at centre). At right Col. Giovanni De Lorenzo, at that time Chief of the Historical Branch of the Italian Air Force, who gave a decisive contribution to the recovery;

the perfectly restored cockpit of D-EVAS. The asking price in the advertisement was 600,000 euro.

stanziati per le celebrazioni del 50° anniversario della Guerra di Liberazione, nel 1995 tornò in Italia per essere esposto al Museo Storico A.M., dov'è tuttora possibile ammirarlo.

Degli altri 27 esemplari, nessuna traccia. Almeno per qualche anno. Intorno al 2004 il Preserved Axis Aircraft (oggi consultabile all'indirizzo <http://axis.classicwings.com>) identificò lo Storch N447FC, già presente in elenco da qualche tempo, come ex W. Nr. 4471 e MM 463. Si sarebbe trattato, in altre parole, di un secondo esemplare italiano, giunto chissà come in Michigan. Le fonti italiane a stampa – principalmente *Dimensione Cielo* – indicano che dal terzo trimestre 1942 a metà 1943 l'MM 463 era in riparazione presso la Avia di Vercelli, per poi sparire nel caos armistiziale. Contattai sul forum www.warbirdinformationexchange.org il proprietario, Oscar Azevedo, che fu molto cortese ma non seppe dirmi nulla su come il velivolo fosse giunto negli USA, limitandosi a riproporre le informazioni di *Dimensione Cielo*. Altri partecipanti alla discussione lo identificarono come uno di cinque esemplari restaurati nel Michigan da un certo Jan Muller. Questi vi aveva applicato il codice RR+KN, appartenuto in origine al C-7 W.Nr. 475090 della 12^a Panzer Division.

Dieci anni dopo, l'aereo è ricomparso in Germania, magnificamente restaurato in condizioni di volo con le marche civili D-EVAS per la collezione della Air Fighter Academy. Nel dicembre 2014 un lungo articolo splendidamente illustrato sulla rivista *Flugzeug Classic* ne raccontava la storia: costruzione come C-2 con Werk Nr 4471, poi matricola militare MM 463, servizio in Albania, poi con il Reparto P2 [sic], riparazione, servizio in Francia e restauro nella versione C-7, sostituzione delle ali in legno con altre a struttura metallica, radiazione dal registro francese l'11 novembre 1968 e approdo negli Stati Uniti in data imprecisata, grave incidente nel 1998, restauro in Michigan. Scrisi alla rivista segnalando alcune incongruenze, ma

la lettera non fu pubblicata.

Quest'anno, infine, l'aereo è stato messo in vendita tramite il sito specializzato www.platinumfighters.com, che illustra l'annuncio con le stesse foto di *Flugzeug Classik*. La pagina data la costruzione al 1942, gli attribuisce il s/n 3452, ne data la consegna alla "Italian airforce" [sic] nell'agosto 1944 e ripete la matricola militare 463. «All'inizio del suo servizio militare prestò servizio in Albania, tornò poi in Italia e andò al Gruppo Autonomo 3^a ZAT, per essere poi trasferito al Reparto P2 [sic]. Li fu coinvolto in un incidente nell'ottobre 1946. L'ultima annotazione del registro dice che doveva essere alienato dopo le necessarie riparazioni nel maggio 1947.» Nessuna traccia di Francia.

Tanti punti da chiarire

Sulla storia italiana del W.Nr. 4471/MM 463 vi sono pochi dubbi. Anche la seconda versione, sia pure aggravata dall'inspiegabile cambio del numero di costruzione e dallo spostamento delle date al 1944 (quando, ovviamente, la Germania nulla consegnava alla Regia Aeronautica e l'Italia aveva abbandonato l'Albania), è sostanzialmente quella. In compenso, l'incidente dell'ottobre 1946 e la riparazione del 1947 sono sorprendentemente simili a quelli che determinarono la radiazione dell'MM 12822.

Più difficile è valutare la reale consistenza della parentesi francese. L'ipotizzata riparazione in Francia è smentita dalla nota riparazione presso l'Avia, così come nessun Fi.156 compare tra gli oltre 4.000 velivoli italiani caduti in mano tedesca dopo l'armistizio. Ci sono poi due altri problemi. In primo luogo, il fatto che a suo tempo il proprietario americano nulla disse riguardo ad ali metalliche, marche francesi (ma quali?) o radiazione nel 1968. In secondo luogo, l'assenza di qualsiasi traccia del W.Nr. 4471 tra i Fi.156 tedeschi utilizzati dalla Francia dopo il 1944: circa 65 esemplari, dei quali 35 identificati per matricola. Una conferma di questo si ha anche dall'ampia



Dall'alto: ali e impennaggi del Fi.156 MM 12822 durante il restauro in Gran Bretagna negli anni Ottanta. Si nota la struttura in legno tipica degli Storch bellici. Nel 1948 la Morane-Saulnier passò alla struttura metallica, tuttora presente sul D-EVAS (*Guy Black via Alegi*);

il Pima Air & Space Museum espone da anni questo velivolo in livrea Regia Aeronautica, ma dichiara apertamente che si tratta dell'esemplare francese n° 724 postbellico riverniciato (*Pima Air & Space Museum via Dave Macdonald*).

From top: wings and empennages of the Fi. 156 MM 12822 during the restoration in Great Britain in the Eighties. It is evident the wooden structure typical of the wartime Storchs. In 1948 Morane Saulnier adopted the metallic structure, still present on D-EVAS;

since many years the Pima Air Space Museum exhibits this aircraft in a Regia Aeronautica livery but it is openly declared that it is the repainted postwar French built aircraft n. 724.

lista di produzione degli Storch compilata nel 1999 dall'associazione Luftwaffe Verband sulla base dei documenti tedeschi, in particolare i rapporti di perdita, in cui non compare alcun servizio francese o successivo del W. Nr. 4471. In compenso, essa conferma che non furono costruiti Storch con W.Nr. del blocco 3000.

Problemi esistono anche riguardo al periodo trascorso negli Stati Uniti. Negli anni immediatamente successivi al 1968, sul registro civile americano era presente un solo Storch di costruzione tedesca: il W. Nr. 4389, che aveva prestato servizio in Svezia come Fv 3808, era divenuto D-EBOY sul registro civile tedesco ed era quindi approdato in USA come N156SV. Tutti gli altri "Fi.156" presenti sul registro erano di costruzione francese (sia pure in parte con motore Argus), in gran parte importati dal com.te Frank Geert. Questi Criquet (mascherati da Storch) sono difficili da seguire, perché cambiarono molti proprietari e immatricolazioni. A rendere le cose ancora più difficili, la marca N447FC non compare tra quelle "tradizionalmente" presenti in USA. (A proposito: l'articolo tedesco e il venditore non citano mai la marca, che però si trova facilmente sul registro FAA). Quello che è però chiaro è che solo uno dei "Fi.156" americani ebbe numero di costruzione tedesco a quattro cifre. Seguendo la traccia del nome Jan Muller si scopre invece che i suoi cinque velivoli furono assemblati da pezzi recuperati in giro per l'Europa provenienti da due Storch tedeschi con

ali in legno e tre francesi con ali metalliche. L'unico che siamo riusciti a identificare – oltre al presunto W.Nr. 4471 – è quello volante presso la Flying Heritage Collection di Seattle (N436FS, W. Nr. dichiarato 4362). Per il resto, dell'N447FC sappiamo solo che avrebbe volato dal 1984 al 1998, quando fu fermato da un incidente.

E se fossero tre?

Prima di concludere è bene sgombrare il campo da ogni eventuale equivoco. L'aereo in questione non è quello da tempo esposto in approssimativi colori italiani dal Pima Air Museum, in Arizona. La storia di quell'esemplare è infatti ben nota: è un Morane-Saulnier MS.500 Criquet, ed il museo si guarda bene dal dire altrimenti.

Questo Criquet prestò servizio con l'Armée de l'Air fino al 1960, passò poi a diversi aero club con marche F-BJQH e fu venduto tramite i Domaines nel marzo 1967. Approdò su quello americano come N42FS (probabilmente dal solito Geert), ricevendo un certificato di navigabilità il 1° marzo 1975 e venendo radiato dal registro francese nel novembre 1975. Nel 1983 era riportato appartenere al collezionista David Tallichet e nel 2001 all'Air Heritage di Beaver Falls, in Pennsylvania. Benché appeso al soffitto a Pima da molti anni, secondo la FAA appartiene ancora alla Military Aircraft Restoration Corporation di Tallichet e ha un certificato valido sino al 31 maggio 2017.

La livrea è quella africana, senza

alcuna matricola o altra forma di identificazione esterna. Nonostante questo, qualsiasi fonte si consulti riguardo questo aereo ne conferma l'origine francese e il numero di costruzione 724, dai quali è facile risalire alla sua storia.

E allora...

Riassumendo, al momento la prima fonte che mette in relazione il W Nr 4471 italiano con l'N447FC e, quindi, con il D-EVAS, è l'americano che acquistò il relitto nel 2004 e lo vendette in Germania nel 2012.

La storia dell'MM 463 è nota da molti anni, ma continua a mancare il collegamento tra la sua scomparsa in Italia a metà 1943 e la sua riapparizione in Francia.

La presenza di ali metalliche rende molto probabile un passaggio in Francia, ma la sua immatricolazione non è mai stata resa nota. Ciò impedisce di accedere ai dati del registro francese, pubblicati da più fonti, e da essi al suo numero di costruzione.

Fin qui i fatti e, soprattutto, le contraddizioni tra le diverse versioni della sua storia. In attesa di poter chiudere i buchi, a voi la risposta: Storch, Cicogna o Criquet?

L'autore ringrazia Gianandrea Bussi, Jean-Pierre Dubois, Steve Hoffman, Dave Macdonald, per l'aiuto prestato nelle ricerche e la revisione dell'articolo.



A fianco: l'attuale D-EVAS ha volato per diversi anni come N447FC negli Stati Uniti, dov'era stato restaurato insieme a quattro altri da Jan Mueller tramite una Fieseler Corporation appositamente costituita. La foto mostra l'aereo il 1° agosto 1990 a Oshkosh. Il 2 settembre 1998 subì un grave incidente a Irish Hills, nel Michigan (Derek Heley).

Left: the current D-EVAS has flown for several years as N447FC in the United States, where it had been restored together with other four by Jan Mueller through a Fiesler Corporation, created for the purpose.