

## La passione del collezionista

Christian Benna intervista Lucio Zanon di Valgiurata

C'è il vento che sbatte forte contro il viso. E c'è il motore che vibra a scatti come un vecchio tagliaerba. Una virata a destra, una seconda a sinistra, il velivolo di legno e tela danza lento nel cielo. E poi plana a bassa quota, fino a distendersi in un atterraggio a piccoli rimbalzi. Se si chiede a Lucio Zanon di Valgiurata del suo battesimo del volo "d'epoca", te lo racconta così, come una scampagnata a 300 metri d'altitudine e 80 anni indietro nel tempo. Era una mattina inglese di dieci anni fa, quando, per la prima volta, l'imprenditore torinese è salito a bordo dell'epoca eroica dell'aeronautica, dentro l'abitacolo scoperto di un Tiger Moth degli anni '30. Da allora sono seguiti altri decolli, dalla pista d'erba dell'aeroporto di Duxford. Ma soprattutto è nata quella passione per l'aviazione eroica, nel periodo compreso tra gli anni venti e gli anni quaranta, che l'ha portato a diventare un collezionista. Un collezionista però atipico. Perché Lucio Zanon di Valgiurata ha trasformato quella passione in qualcos'altro ed è diventato un raccoglitore e conservatore di storia e di storie. «Quelle dei piloti e dei velivoli che hanno creato l'aeronautica così come la conosciamo oggi».

**Lucio Zanon di Valgiurata, dieci anni di collezionismo racchiusi in un libro. Perché si è innamorato proprio di quel periodo storico e ha concentrato la sua ricerca in sull'aviazione italiana?**

Il periodo che va dagli anni venti fino alla fine della seconda guerra mondiale è quel lasso di tempo in cui l'aeronautica compie forse la sua evoluzione più significativa, certamente la più affascinante. Da esperienza pionieristica, quando tutto era ancora da inventare, diventa un sistema collaudato, organizzato e tecnologicamente avanzato, ed un mezzo di trasporto passeggeri tra i più affidabili. È un momento storico appassionante, soprattutto negli anni prebellici, quando l'aviazione è pura avventura, coraggio, ingegno e passione. Paradigma di quegli anni è la trasvolata atlantica di Italo Balbo del '33, sei anni dopo quella in solitario di Lindbergh. A capo di una squadriglia di 24 idrovolanti Savoia Marchetti S55 partì da Orbetello per arrivare fino a Chicago, e ritornò in volo. Un'impresa che impressionò il mondo, e i cui artefici ebbero, negli Stati Uniti e in Patria, onori solitamente riservati ai conquistatori. Ancora oggi di grande fascino, anche per me e per lo sviluppo della mia collezione, che affonda le radici proprio in Italia.

**Più che un'esposizione dei suoi cimeli, questo libro è una collezione di storie. Lo spirito dell'appassionato di storia ha preso il posto del collezionista?**

Talvolta le collezioni prendono vita. Succede che in principio l'oggetto, nel mio caso l'aereo, sia il protagonista assoluto. Ma poi prevalgono le storie delle persone. Le storie di quei piloti che, a bordo degli aerei, hanno vissuto vite avventurose, e compiuto imprese che non è eccessivo definire eroiche. Ho quindi scelto di raccontare la mia collezione attraverso quegli uomini, anche per restituire loro il ricordo, una memoria troppo spesso dimenticata.

**Un aereo italiano particolare?**

La storia della Regia Aeronautica è costellata di esordi promettenti divenuti fallimenti sul teatro di guerra. Mi piace ricordarne uno, il Breda Ba 88, il "Lince", un aereo che "non voleva combattere". Il velivolo, un bombardiere leggero, era stato progettato nel 1937 con aspettative altissime. In

effetti era un mezzo molto performante, brillante e rapido, che conseguì diversi record di velocità. Gli alti comandi militari pensavano che la sua conversione bellica sarebbe stata un gran successo. Invece si verificò l'esatto contrario. Con il carico di bombe e mitragliatrici, il Breda faticava a prendere quota. In una delle prime missioni, in un teatro particolarmente difficile come quello africano, gli aerei riuscirono a mala pena a decollare, senza mai raggiungere l'obiettivo. Sembrò quasi una sua volontà di non prendere parte alla guerra....

### **A bordo di quei velivoli, a rischiare la vita, c'erano piloti giovanissimi...**

Ragazzi appena ventenni o poco più. Spesso grandi "manici", come si dice in gergo, ma raramente messi in condizione di operare in modo efficiente. Una storia affascinante e forse poco conosciuta è quella di Irnerio Bertuzzi, pilota pluridecorato di aerosiluranti della Regia Aeronautica nella seconda guerra mondiale. Ho voluto intitolare il capitolo a lui dedicato "il Cavaliere del settimo sigillo", ispirandomi al film di Ingmar Bergman, con la partita a scacchi con la morte che scandisce i tempi della storia. Anche Bertuzzi sfidò la morte in una lunga partita a scacchi. A bordo del suo "Gobbo maledetto", il Savoia Marchetti S79, mise a repentaglio la sua vita in più occasioni. Aderì alla Repubblica di Salò, sopravvisse a missioni impossibili come l'attacco aereo contro la flotta americana ad Anzio, quando riuscì miracolosamente a mettersi in salvo rincorso letteralmente dalle pallottole.

Dopo la guerra, con il marchio di "repubblicano" addosso, faticò, pur molto qualificato, a imporsi come pilota civile, anche se riuscì a trovare impiego in Alitalia. Nel 1958 diventò pilota personale di Enrico Mattei e comandante della flotta dell'Eni. La fine tragica è nota, con l'incidente di Bascapè, un attentato nel quale persero la vita sia Bertuzzi che lo stesso Mattei. Proprio quando sembrava che il destino gli avesse restituito una vita normale, perse l'ultima partita...

### **Alla sua collezione di storie e di velivoli non mancano cognomi importanti e anche ingombranti..**

Certo, c'è la storia, bellissima e tragica, di Bruno Mussolini. Un ragazzo che morì in un incidente aereo ad appena 23 anni, ma che visse tappe straordinarie della storia dell'aviazione italiana. Nato per volare, si brevettò giovanissimo e fu volontario in Africa e in Spagna. La sua vera impresa, tuttavia, è un'altra: quella della trasvolata dei Sorci Verdi, così si chiamava la 205esima Squadriglia della Regia Aeronautica, fino al Sud America. Un'impresa compiuta per dimostrare al padre e a tutto l'establishment di allora, che era possibile effettuare un servizio regolare tra l'Italia e il Sud America. Fu quindi tra gli ideatori della L.A.T.I., le Linee aeree transcontinentali italiane, nate per coprire proprio la tratta Italia-Brasile. Perse la vita ai comandi del Piaggio P108, un bombardiere a grande raggio tecnologicamente molto avanzato ma di difficilissima messa a punto, che avrebbe dovuto costituire la risposta italiana ai grandi bombardieri anglosassoni; un velivolo che ebbe la sua sorte segnata proprio da questa tragedia.

### **Storie di primati, di coraggio, costellate di tragedie. E l'avanguardia tecnologica? I modelli di quei velivoli sono anche interessanti per la perizia ingegneristica?**

Negli anni trenta l'Italia ha espresso i migliori talenti, piloti di grande capacità, progettisti geniali, ed anche una buona capacità organizzativa. Nel momento della conversione bellica sono comparsi i veri problemi progettuali, produttivi, e soprattutto di politica industriale, del nostro Paese. Due esempi: la Germania combatté la guerra sostanzialmente con un solo caccia, il Me109, un "telaio" standard tenuto costantemente all'avanguardia con continui adeguamenti di motore ed armamento; noi italiani invece abbiamo prodotto piccole quantità di centinaia di modelli e di

varianti, disperdendo energie fondamentali. E poi va ricordata la semplice forza dei numeri: la Regia Aeronautica produsse in tutto 24 esemplari del Piaggio P108; nello stesso periodo, gli Stati Uniti misero in campo oltre 30.000 bombardieri pesanti...

### **Così tanti modelli rendono l'Italia dell'epoca un paradiso per il collezionista di oggetti aeronautici?**

Soltanto, forse, per quanto riguarda la grande varietà dei modelli. Per quanto concerne la conservazione dei velivoli, tutt'altro. Abbiamo purtroppo troppi pochi aerei conservati a Vigna di Valle, il più bel museo storico aeronautico italiano. Gli inglesi, com'è loro tradizione e cultura, hanno avuto molta più cura nel conservare i loro cimeli. Anche perché, per noi il periodo del dopoguerra fu molto delicato, e naturalmente oggi è troppo tardi per farlo, anche se vi sono in Italia gruppi di appassionati che hanno realizzato magnifici restauri.

### **Da dove provengono i modelli della sua collezione?**

Storie di aerei e di eroi

In alcuni casi si tratta di oggetti creati appositamente per la presentazione di un velivolo, quindi a scopo celebrativo. Altri sono manufatti artigianali, creati dagli avieri o dall'industria, come maquette e prototipi. Spesso hanno qualche acciaccio che si prova a curare. Le eliche, ad esempio, sono le prime a saltare. Se si tratta di piccoli infortuni, riesco a metterci mano personalmente. Per danni più consistenti, talvolta derivanti dal trasporto, bisogna affidarli a restauratori di professione.

### **Quali sono i radar del collezionista, gli strumenti per scovare un oggetto raro?**

La ricerca è uno dei momenti più stimolanti nella creazione di una collezione. Spesso passa attraverso gli studiosi o il passaparola fra collezionisti, in Italia saremo poco più che un centinaio. Poi ci sono le case d'Asta: anche se non ci sono aste per modelli aeronautici, spesso accade, come nel caso di Bolaffi a Torino, che si possano trovare manifesti o libri del periodo e a volte anche modelli, e a me interessa tutto di quegli anni: giornali, manifesti, fotografie. Infine ci sono gli antiquari e i mercatini, magari anche fuori dall'Italia.

### **Qual è il futuro della sua collezione?**

L'hangar dei miei aerei è il mio ufficio, tra scaffali e vetrine dove sono parcheggiati oltre trecento modelli. Già oggi si pone la domanda sulla loro futura collocazione. Intanto c'è questo libro per raccontare la storia, anzi le storie, di quegli anni e di quelle imprese straordinarie. Poi verrà il momento di trovare una casa adeguata. Purtroppo la cancellazione di tutto quanto era riferibile a quel periodo storico ha impedito anche lo sviluppo di luoghi della memoria dell'aeronautica. Basti pensare che ad Orbetello, storica sede della Squadra Atlantica e idroscalo di partenza delle trasvolate, oggi c'è soltanto una targa a ricordare quelle imprese. Ecco, se un giorno sorgesse lì un bel museo, ben organizzato, qualcuno dei miei aerei potrebbe trovare una pista di atterraggio...