

"La guerra pesa su tutte le cose, ma per la nostra bella Patria si fa qualunque sacrificio... Tutto contribuisce a rendere vicini i cuori! Sappiamo che forse una stessa sorte ci saprà legare nel corso del nostro destino e perciò un'amicizia più leale ci lega e ci rende più amici, gli uni verso gli altri". **A. Nervo**



... "ogni volta che penso a tutta questa mia storia, giungo sempre alla stessa conclusione: la solidarietà umana vince ogni avversità della vita". **F. Lazzarotto**

... "per ripararci dal fuoco nemico, si entrava in qualche isba... Una volta ci trovammo di fronte ad una donna che aveva da poco dato alla luce un bambino. Un bambino in mezzo ai morti! Pensai: è la vita che vince sull'odio e sulla morte; è l'amore che vince sulla cattiveria". **T. Loro**

... "i rifornimenti di viveri giunsero dall'alto, per aereo... Ma chi li vide? Affondarono tutti nella neve e non riuscimmo a recuperarli. Erano affondati colle nostre speranze. Ma eravamo giovani, allora. E ci siamo salvati". **A. Marcolin**

"Tornato a casa (a conclusione della guerra) rispolverai la bandiera italiana che precedentemente mi ero portato dalla Russia, la stessa bandiera che là aveva dato l'estremo saluto ai miei commilitoni caduti dell'82° Fanteria e che conservo ancora con orgoglio e amore. «Chi salva la Bandiera, salva la Patria» ci dicevano. Io, anche se con modestia e umiltà, credo di aver fatto la mia parte". **G. Contessa**

"Che emozione! Un momento che valeva i sacrifici sopportati, quando, il 30 aprile del 1945, vidi salire la bandiera tricolore sul pennone del campo di concentramento n° 83 di Wietzendorf. Piansi unito a tanti compagni di sofferenza con i quali avevo «resistito» alle allettanti offerte di aderire alla Repubblica di Salò... la Resistenza nei campi di concentramento... è degna di essere ricordata quanto la Resistenza in Patria". **L. Fornale**

"Tornati, dopo tante traversie, nelle nostre case ci sentimmo dimenticati dai governi italiani. Nessuno ci ha ringraziati o ci ha gratificati o solo ricordati per tante battaglie sostenute, per tante sofferenze patite come militari, come prigionieri, come feriti... Questa fu forse la sofferenza maggiore". **S. Lunardon**

"Dopo l'esperienza che ho tristemente vissuto, sento il bisogno di formulare l'augurio ai giovani di non dover mai combattere una guerra; e sento inoltre il dovere di raccomandare loro che, sempre e comunque, le guerre devono essere evitate". **G. Vivian**



Sergente Magg. Pilota Giacomo BERTI

nato a Bologna (profugo)  
l' 11 giugno 1918  
residente a Bassano.

Sottufficiale pilota del X° Stormo B.T.;  
sul suo libretto di volo sono riportate  
78 azioni di guerra con 350 ore di volo di guerra.  
Medaglia di Bronzo al Valor Militare.

Sono stato arruolato in aeronautica come allievo sottufficiale pilota il 1° febbraio 1939 presso l'aeroporto di Aquino (Fr); Frequentai i corsi prima su biplano biposto Breda 25, poi ricevetti il brevetto militare di pilota su biplano RO41 con motore stellare, nel dicembre del '39.

Ai primi di gennaio del '40 frequentai i corsi di specializzazione su aerei da bombardamento, su SM81 e SM79 (detto il "gobbo maledetto"). A Ghedi frequentai corsi di specializzazione per voli notturni.

Terminate le specializzazioni fui inviato al 12° stormo da bombardamento – 205a Squadriglia (sorci verdi) di stanza a Ciampino Nord dove lo scoppio della guerra ci raggiunse.

Giacomo Berti (1° a dx. basso) alla scuola di volo di Aquino.



## Con Ettore Muti

Facevo parte del Gruppo, da bombardamento su SM79, detto "Muti", dal nome del mio comandante (decorato di Med. D'Oro al V.M. in Spagna, pluriferito, segretario del P.N.F.).

La mia prima azione di guerra prevedeva il bombardamento di Tolone in Francia; ma giunti poco oltre la Corsica, ci fu contrordine, si doveva rientrare al campo, l'azione era annullata. Giunti su Roma, il mio Comandante Ettore Muti scendeva in picchiata su Palazzo Venezia e noi, come da ordini, dietro.

Diluviava. A pochi metri sopra il palazzo il Comandante richiamava l'aereo e tutta la squadriglia riprese quota. Con i bombardieri carichi di bombe ripetemmo la spericolata manovra altre due volte, poi ci portammo sopra il campo di atterraggio.



Palermo - aeroporto di Bocca di Falco.

Il nostro aereo fu il primo ad atterrare anche se era l'ultimo di esterno della squadriglia. Appena scesi, noi dell'equipaggio fummo rimproverati dal comandante del campo in quanto dovevamo dare la precedenza nell'atterraggio al Comandante Ettore Muti.

Ci aspettavamo una strigliata dal Comandante, invece non ci disse alcunchè: era talmente furente per la mancata azione su Tolone che chiamò subito la vettura e si recò da Mussolini per chiedere spiegazioni. L'Italia aveva firmato l'armistizio con la Francia!

Due giorni dopo il Comandante, che ricordo come figura carismatica e sempre disponibile, anche se un po' portato all'avventura, ci confidò che quella sera era stato invitato dalla nobiltà romana ad una festa da ballo. All'indomani gli chiesi com'era andata la festa. Mi rispose:

«E' andata benissimo! Mi sono presentato in giubba, pantaloni alla zuava e stivali. Come sono entrato nella sala l'orchestra ha sospeso la musica e gli invitati tutti a guardarmi per il mio abbigliamento ritenuto non consono. Non mi sono impressionato, anzi li ho affrontati esclamando: Se avete invitato Ettore Muti sono qui, se avete invitato il mio vestito da gala ve lo mando a prendere subito dal mio maggiordomo. L'orchestra e la sala hanno immediatamente ripreso il ballo e poi mi sono anche divertito».

Grazie, Stuka!

La mia guerra iniziò quando fui assegnato al X° Stormo B.T., in Sicilia. Fra le molte azioni di ricognizione nel Mediterraneo ne ricordo una effettuata con il solo mio apparecchio SM79 completo di equipaggio (6-7 aviatori fra motoristi, mitraglieri, marconisti e altri incarichi).

Dal mio aereo individuai, in mare, davanti ad Alessandria d'Egitto, un convoglio inglese composto da 7/8 navi mercantili scortate a poca

Giacomo Berti (1° a sx. basso) e altri piloti italiani con alcuni piloti alleati tedeschi.



distanza da altrettante navi da guerra.

Mi abbassai per sganciare qualche bomba mentre dalle navi da guerra britanniche la contraerea sparava in aria, finché l'aereo era alto, in acqua quando l'aereo si abbassava.

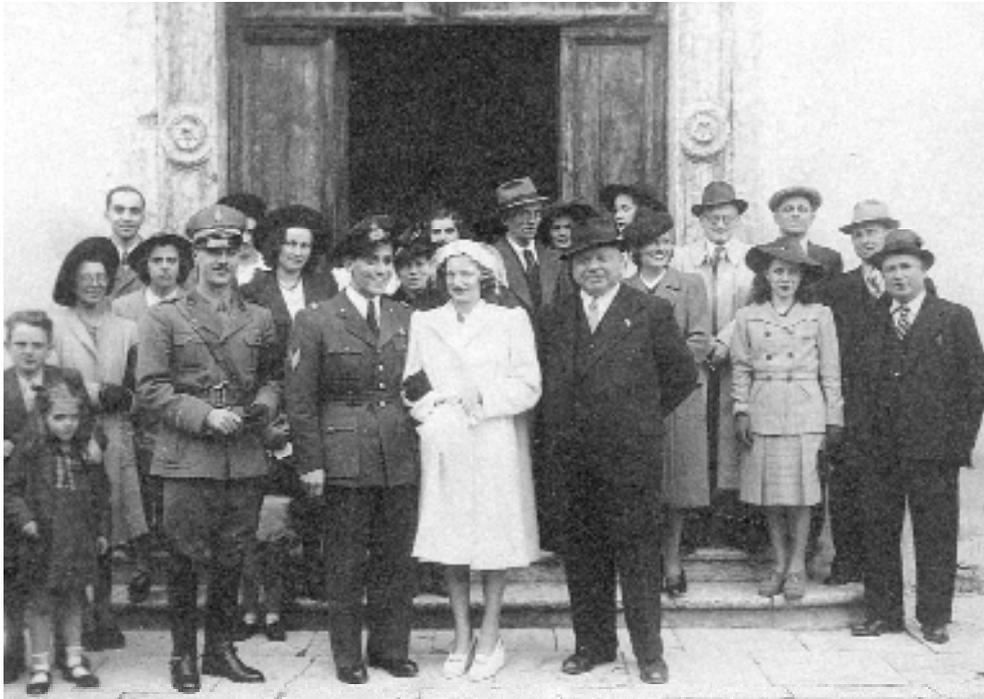
C'era il rischio di impattare in una colonna d'acqua o di incontrare una granata esplosiva in aria; passavamo in mezzo alle nuvolette degli scoppi e sentivamo l'acre puzza dello zolfo.

Trasmettemmo via radio al nostro comando le coordinate del convoglio. Intanto continuavamo la nostra azione di disturbo quando improvvisamente vedemmo che le contraeree delle navi sparavano in alto, verso un'altra direzione. Dalle nuvole uno Stuka tedesco stava picchiando sul convoglio sparando e bombardando. Il coraggioso pilota tedesco ripeté più volte l'azione; lui e noi, alternati anche nell'attenzione della contraerea navale.

Poi per scarsità di carburante dovemmo abbandonare la zona e dirigerci verso l'Italia. All'altezza della Calabria notammo alcune nostre navi da guerra che puntavano verso il convoglio nemico. In poco tempo avvenne lo scontro con le navi inglesi.

L'onda d'urto delle cannonate in partenza dalle corazzate italiane ci

Bassano 31.10.1942 - Giacomo Berti... sposo, durante una licenza!





Da qui si partiva per le azioni verso l'Africa: prima una preghiera al capitello...

scuoteva l'aereo in maniera impressionante: mai più ho provato poi simili sensazioni.

Uno contro quattro

(Questa pagina è stata tratta dal volume "Un pilota racconta" scritto dal Ten. Giuseppe Russo, in quest'occasione 1° pilota del Serg. Magg. Giacomo Berti).

"Il giorno 5 Agosto del 1941 ebbi l'ordine di recarmi in volo per effettuare una scorta antisommergibile ad un nostro mercantile diretto a Tripoli a sud di Pantelleria. Queste scorte erano effettuate prima da due aerei. Si partiva in coppia ed una volta giunti sul convoglio o su di una nave ci si divideva. Ciascuno, ad un lato del convoglio descriveva un percorso simile ad una ellisse, molto stretta, che per la sua forma lo chiamavano "biscotto", ad una quota variabile, secondo le condizioni di luce e dello stato del mare, con la speranza remota d'avvistare i sommergibili nemici, oppure ognuno dei due aerei descriveva, in senso opposto all'altro, davanti alla prua del convoglio, un arco, con moto simile a quello d'un pendolo.

Le richieste continue di scorte, le perdite, le missioni di tutt'altra specie da compiere, la difficoltà degli approvvigionamenti, consigliarono



sperando di tornare al campo, anche se colpiti dalla contraerea!

lo Stato Maggiore d'invviare non più due aerei per volta, ma uno solo, sfruttando al massimo la sua autonomia.

L'SM79, n. 7 con il Ten. Russo, il Serg. Giacomo Berti, il marconista Girolamo Cantisano, l'Av. Sc. Eugenio Fazzini ed il 1° Av. Felice Versori si porta sul mercantile ad una quota di 300 m. descrivendo, con monotonia, il moto pendolare, ad una distanza di un miglio dalla prua della nave.

La scorta-convoglio era una delle missioni più sfibranti; il caldo era opprimente, sia perché estate, sia perché, per il volo basso, non potevamo godere della frescura della quota, anche la cabina di pilotaggio veniva investita dall'aria calda proveniente dal motore centrale.

Per dissetarci con acqua fresca, appendevamo in fusoliera, nel vano portabombe, un fiasco impagliato, avvolto nella iuta, che ogni tanto il motorista inumidiva; lo stesso sistema adottato dai carovanieri nel deserto. Gli occhi sempre fissi sul mare, in cerca di qualche sagoma nera al di sotto del suo livello o per rintracciare fra tante spume, quella provocata dal periscopio di qualche sommergibile; con i motori al minimo, per economizzare benzina, in modo d'aver la maggior autonomia possibile, ci annoiavamo in attesa dell'aereo che avrebbe dovuto darci il cambio; ogni trenta minuti i comandi dell'aereo passavano dal primo al secondo pilota

e viceversa.

Erano trascorse circa quattro ore dal decollo, avevamo una certa sonnolenza, la stanchezza cominciava a farsi sentire, quando, all'improvviso, davanti ai nostri occhi sfrecciano dei proiettili traccianti, arrivano da sotto, dall'estremità dell'ala sinistra, siamo diventati un bersaglio, ma da parte di chi? Berti, Fazzini e Varsori non vedono nessuno nè in coda nè lateralmente. L'apparechio è centrato; si compie una virata a sinistra e finalmente si vede il nemico: Quattro Bristol-Beaufighter, duecento metri sotto di noi, in perfetta formazione, ci superano, anche perché i nostri motori sono al regime minimo.

Divento gelido, conosco il loro formidabile armamento, non si può scappare, sono più veloci, ci raggiungerebbero subito, una volta piazzatisi in coda, basterebbe una sola raffica per farci saltare in mille pezzi.

Ci consideriamo perduti, ma vogliamo vendere, fino all'ultimo istante, cara la nostra pelle. Invece di scappare, si attacca, profittando della quota maggiore, a pieni motori, con una forte picchiata, attraversando la selva dei proiettili traccianti, che partono dalle torrette, ci si porta in coda ai quattro Bristol, leggermente al di sotto dei loro piani di coda, dietro ad uno dei due velivoli interni della formazione.

Le armi delle torrette tacciono, ci troviamo nell'angolo morto; basterebbe che uno degli aerei esterni della formazione, si spostasse per vederci attraverso i mirini; i Bristol iniziano subito una stretta virata, ma l'SM79 è più maneggevole e resta al suo posto. Attraverso i mirini dell'arma in caccia vedo la cabina di pilotaggio ed il motore sinistro, istintivamente premo il pulsante della mitragliatrice.

Le traccianti spariscono nell'apparecchio avversario; la formazione nemica compie una stretta virata dalla parte opposta, a destra, mantengo la posizione; rivedo nei mirini di nuovo la cabina di pilotaggio ed il motore sinistro, altre raffiche, le traccianti spariscono tutte nel velivolo avversario.

Ad un tratto una nera fumata si sprigiona dal Bristol, investe il nostro parabrezza, si riducono i motori perché non abbiamo più visibilità.

L'inglese colpito perde quota, gli altri lo seguono, veniamo fuori dall'angolo morto, le mitragliatrici in torretta cercano di centrarci, ma siamo ad una quota inferiore e troppo distanti, fuori dalla loro gittata.

Rinuncio a vedere che fine faccia il Bristol; è il momento opportuno per metterci in salvo e l'isola di Pantelleria è vicina. Essa ci rincuora con la sua presenza, ci dirigiamo verso di lei mentre Cantisano chiede aiuto ai nostri cacciatori schierati su questo aeroporto...

Grida di gioia da parte di Berti, del motorista e di Cantisano, due



"Per poterla raccontare serve un buon angelo custode!"

Macchi 200 ci vengono incontro e ci sorpassano, la nostra caccia ha risposto al nostro appello di aiuto...

Possiamo archiviare anche quest'avventura, Berti, felice, si dirige verso casa".

(Dal volume "Un pilota racconta" scritto dal Ten. Pil. Giuseppe Russo).

Un atterraggio fortunato

Il 30 agosto 1943, appena tornato da un'azione in Albania, andai a Bresso a ritirare un Caproni 314 bimotore da impiegare sulla costa ligure per la difesa costiera.

In atterraggio ad Albenga, nonostante l'uscita del carrello e l'impiego dei flaps, l'aereo non diminuiva la velocità. Non potendo riprendere quota poiché ero troppo basso e il campo era in mezzo alle montagne, tentai comunque l'atterraggio.

Feci l'inverosimile per mantenere l'assetto di planata, ma l'aereo piantò le eliche, fortunatamente non si cappottò. Subii una profonda ferita, di cui porto ancora evidenti segni, alla fronte, altre ferite allo sterno, ai gomiti, alle gambe, ma andò bene! Otto giorni di convalescenza! Il mio motorista Bragagnolo rimase anche lui ferito in varie parti del corpo, ma senza gravi conseguenze.

Albenga 30 agosto 1943 - difficile atterraggio con Caproni 314.



## Difficile decollo

Il 9 settembre rientrai in aeroporto per informarmi quali fossero le disposizioni. Non incontrai alcun ufficiale, nessuno sapeva niente, nessun ordine. Vidi, poi, il motorista che si affrettò a dirmi:

«Berti, via, via, arrivano i tedeschi che ci vogliono far prigionieri».

Non me lo feci ripetere. Salimmo tutti e due sul nostro aereo, che era stato appena riparato e che aveva il pieno di carburante. Mentre procedavamo alle operazioni di partenza, giunse il mio Comandante di squadriglia, Capitano Viviano Baronti, che mi disse:

«Andiamo in Svizzera».

Rullammo, mentre dei motociclisti tedeschi appena giunti ci sparavano con la mitraglia intimandoci di fermare gli aerei.

Decollammo. Io ero in scia al comandante ed ebbi grosse difficoltà a staccare l'aereo da terra e quindi a prendere quota, non capii perché.

Intanto vidi, sotto nel campo, aerei e hangar che bruciavano, uomini che scappavano.

Scavalcati gli Appennini avvistammo un piccolo aeroporto ancora in mano agli italiani, Venegono. Scendemmo.

Il nostro Caproni 314, scassato, ma salvi.



Allora capii perché l'aereo stentava ad alzarsi: dodici militari sbucarono dall'interno-coda dell'aereo; anche loro cercavano di fuggire dai tedeschi.

Verso sera ripartii per Bresso, dove abbandonai il mio amato aereo raccomandando ai motoristi del campo di renderlo inservibile.

Dopo qualche altra peripezia giunsi a casa a Bassano.  
Gli ultimi rischi

La Marina tedesca aveva preso possesso dell'officina della mia famiglia. Ciò mi permise di restare a casa con una certa tranquillità e nel frattempo badare alle esigenze familiari.

Avevamo un camion RO Lancia e con questo andavo a caricare legna ad Asiago per conto del Comune di Bassano.

In alcuni di questi viaggi spesso incontrai i partigiani ai quali detti più volte, non sempre volontariamente, una mano, trasportando viveri,

In volo sul mare, in vista delle coste africane, con l'SM79.



munizioni e anche uomini, con gli evidenti rischi connessi.

Il giorno della Battaglia di Granezza fui fermato, a Bocchetta Conco, dai tedeschi in rastrellamento. Ispezionarono il camion. Mi andò bene, non si accorsero che sotto al sedile dell'autista erano nascosti alcuni caricatori per mitra.

Riuscii, anche quella volta, a portare a casa la pelle.

**MEDAGLIA DI BRONZO AL VALOR MILITARE**

Sergente Pilota Giacomo Berti

“Pilota di velivolo da bombardamento, partecipava a numerose azioni di

Giacomo Berti accanto al suo “Gobbo maledetto”.



ricognizione a lungo raggio e di scorte a convogli. Dava sempre valido aiuto al capo equipaggio contribuendo alla completa riuscita delle missioni”.  
Cielo del Mediterraneo, Luglio 1941 – Gennaio 1942.