



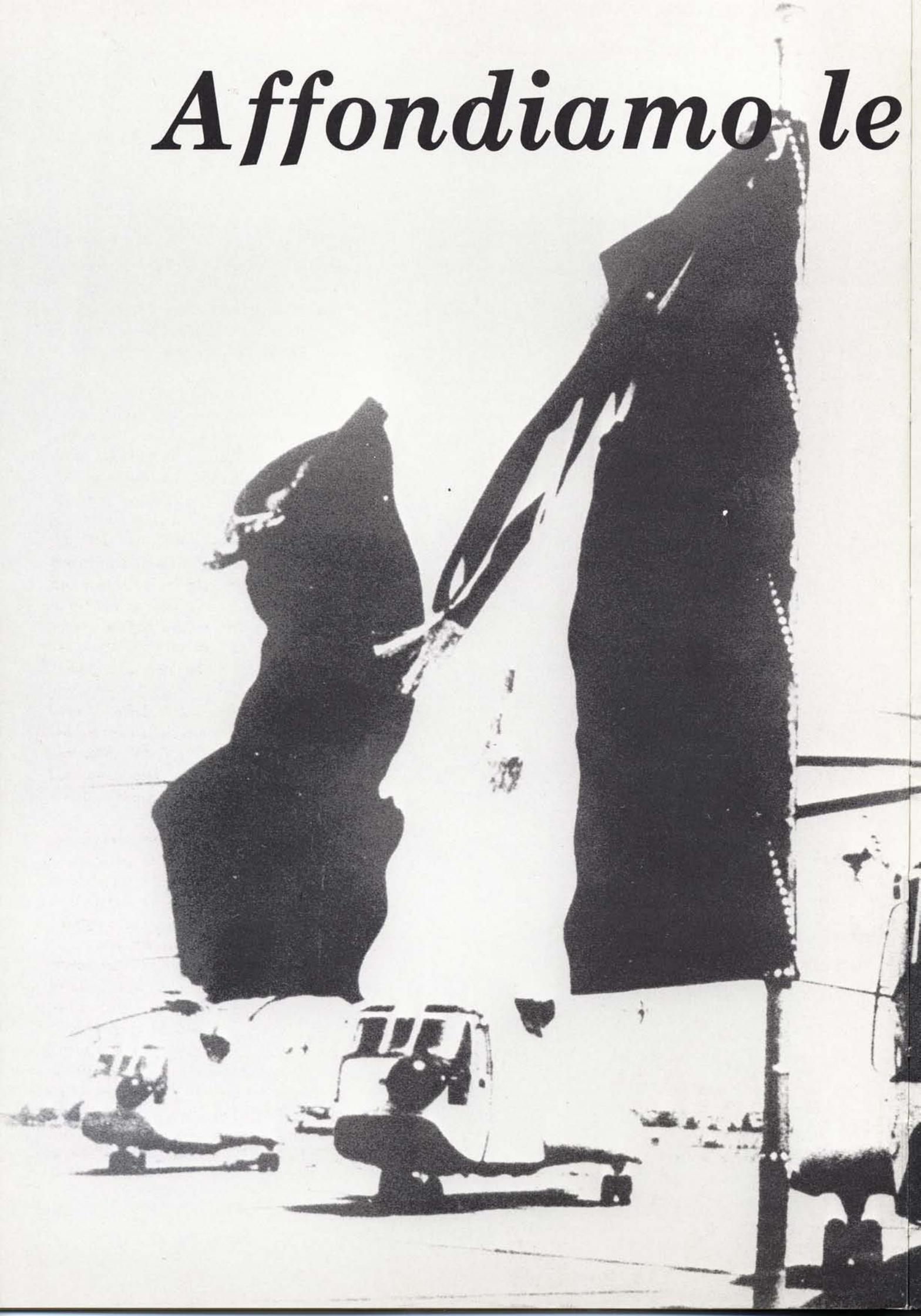
"NEC IN SOMNO QUIES"

Il Quindicesimo

Ciampino 1931-1985



Affondiamo le



nostre radici ...

Affondiamo le nostre radici nel XV Stormo "bombardamento diurno" che, con i suoi uomini, diede cuore agli "sparvieri" che si sacrificarono negli infuocati cieli dell'Africa settentrionale e poi diede animo ai "falchi" d'assalto che si lanciarono, in Sicilia, sulle orde in arrivo dal mare.

Il "nec in somno quies" che circondava il leone del suo simbolo, oggi ricontraddistingue l'85° Gruppo mentre il 46° Gruppo di quel Quindicesimo, rivive nelle ali della protezione civile con i "water bombers".

Affondiamo le nostre radici in quei gloriosi 82°, 83°, 84° ed 85° Gruppi della Ricognizione Marittima che generosamente si immolarono nelle lunghe, perigliose e solitarie scolte sul mare, allora infido, e che "naturalmente" ci hanno trasfuso la loro esperienza e la loro abnegazione.

Con quei numeri della "serie ottanta" e con quelli delle loro Squadriglie, oggi noi, nel 15° Stormo, affrontiamo i cieli, spaziamo sul mare, combattiamo le nostre quotidiane battaglie per la vita.

Affondiamo le nostre radici nel "soccorso aereo" che, in guerra, si cimentò con ardimento contro il tempo e le avversità tutte, senza fare mai distinzioni, e dopo, restò ognor, come allora, in "prima linea".

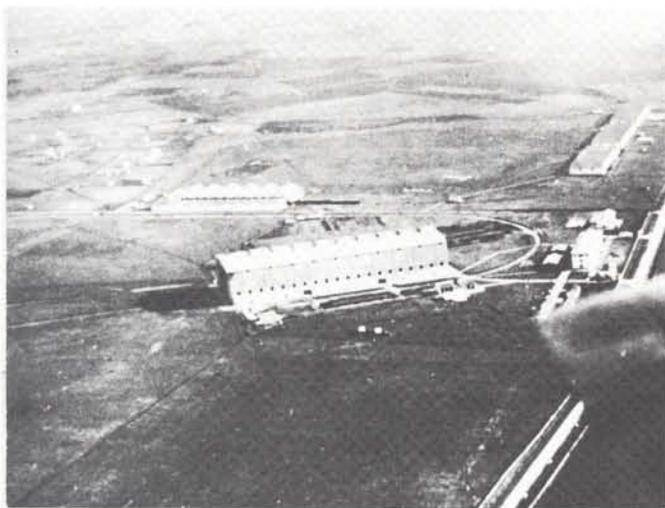
Come quegli impavidi, noi continuiamo oggi in favore della comunità e portiamo la salvezza a coloro cui spesso è rimasta solo la speranza.

Perciò, con orgoglio e con umiltà, noi siamo fieri di appartenere all'attuale 15° Stormo dell'Aeronautica Militare Italiana, raccogliere quell'eredità e perpetuare quelle imprese.



IL NOSTRO DIARIO

01.06.31 Diamo vita, a Ciampino, al XV Stormo "Bombardamento Diurno", dotato di biplani BR.3 ed ordinato sui Gruppi 46° (20° e 21° Sq., trasferite dal XIII Stormo) e 47° (53° e 54° Sq.).



10.10.31 Sanzionata formalmente la costituzione, ci rischieriamo a Ferrara.

13.10.31 Un BR.3 del tipo in dotazione, vince la gara di velocità Roma-Bucarest "Coppa Bibescu".



27.05.32 Prendiamo parte alla "Giornata dell'Ala" a Roma-Littorio.

01.09.35 Trasferiti a Guidonia e dotati di trimotori S.81, ci addestriamo in vista della destinazione oltremare: Africa Settentrionale.



Si sono succeduti al comando del XV Stormo:

| | | |
|--------------|------------------------|----------------------|
| dal giugno | 1931 il Col. Pil. | Toccolini Tullio |
| dall'ottobre | 1931 il Ten. Col. Pil. | Sacchi Paride |
| dal luglio | 1932 il Ten. Col. Pil. | Sabatini Arnaldo |
| dal maggio | 1934 il Col. Pil. | Marini Francesco |
| dal giugno | 1935 il Col. Pil. | Zapelloni Federico |
| dal giugno | 1936 il Col. Pil. | Cagna Stefano |
| dall'aprile | 1939 il Ten. Col. Pil. | Miglia Alessandro |
| dal giugno | 1939 il Col. Pil. | Napoli Silvio |
| dal maggio | 1942 il Ten. Col. Pil. | Colacicchi Raffaello |
| dal luglio | 1943 il Ten. Col. Pil. | Morbidelli Giovanni. |

... nel XV STORMO



IL 15° STORMO
ALLA NASCITA.



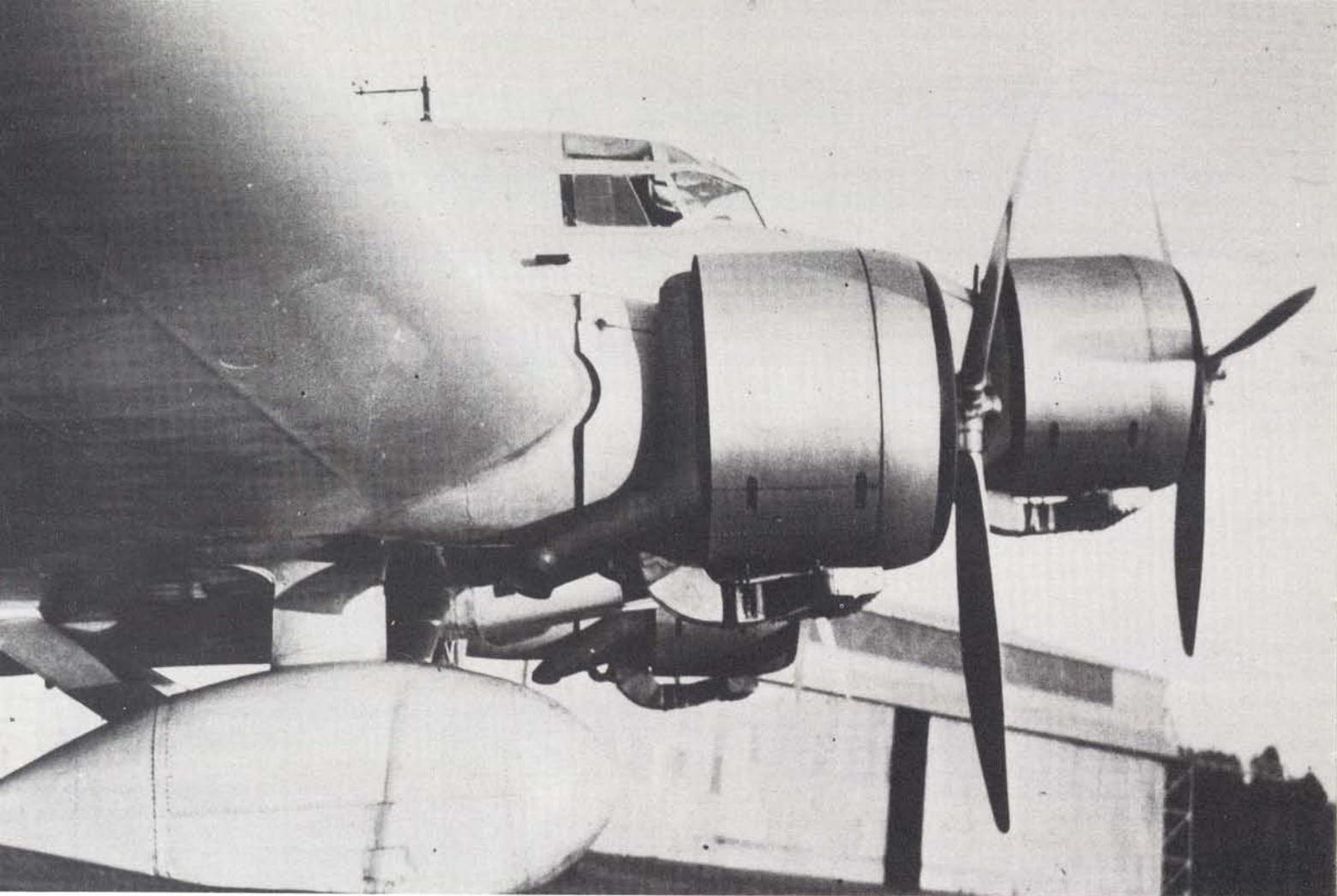
05.06.36 Col 46° Gruppo andiamo a Castel Benito presso Tripoli.

01.07.36 Il 47° ci segue.



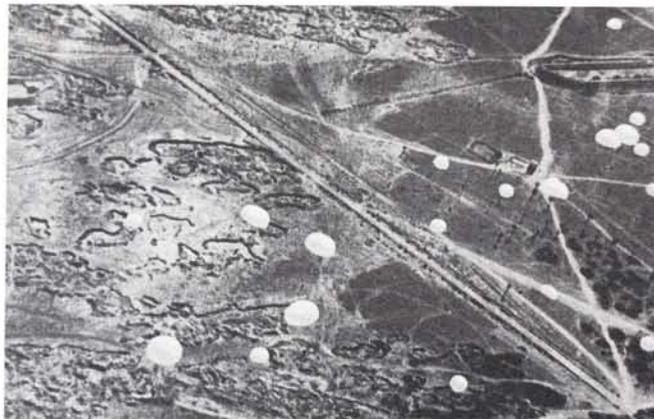
03.04.37 Sull'Altare della Patria riceviamo, in forma solenne, la Bandiera di Guerra.





13.08.37 Sei S.81 decollano alle 00.45 da Castel Benito e puntano su Pantelleria, si dividono in tre coppie per effettuare il bombardamento simulato di altrettanti obiettivi in territorio siciliano. Atterriamo, poi, quasi contemporaneamente sull'aeroporto di Gela alle ore 03.40.

16.04.38 Ventiquattro nostri S.81 lanciano su Castel Benito trecento paracadutisti del Battaglione "Fanti dell'Aria", costituito lo scorso 22 aprile e da noi addestrato in volo.



18.05.38 Prendiamo parte alle grandi manovre, cui presenza il Re.

01.05.40 Siamo ormai completamente riequipaggiati con S.79.

07.05.40 Diciotto S.79 — i cui equipaggi hanno testè fatto il passaggio-macchina — decollano alle 07.15 dall'Aeroporto di Bresso (Milano) ove li hanno ritirati dalla fabbrica ed in formazione, raggiungono, senza scalo, alle 11.30, Castel Benito, sede dello Stormo.

25.05.40 Altri diciotto S.79 compiono il trasferimento da Milano a Tripoli, volando in perfetta formazione.

10.06.40 Ci troviamo schierati a "T.18" presso Tarhuna con trentacinque trimotori S.79 e siamo in guerra.

11.06.40 Compriamo la nostra prima missione di guerra su territorio nemico.

ALLA BANDIERA, LA MEDAGLIA

"Dopo mesi e mesi di una guerra vissuta nelle aspre solitudini africane, dove la lotta contro gli elementi non è meno dura della battaglia contro il nemico, dopo essersi a lungo prodigati in superba, tenace ed eroica azione sulle navi, sulle basi e sulle fortificazioni nemiche, i suoi equipaggi, durante la battaglia del deserto, scrivevano pagine di gloria nel cielo della Marmarica.



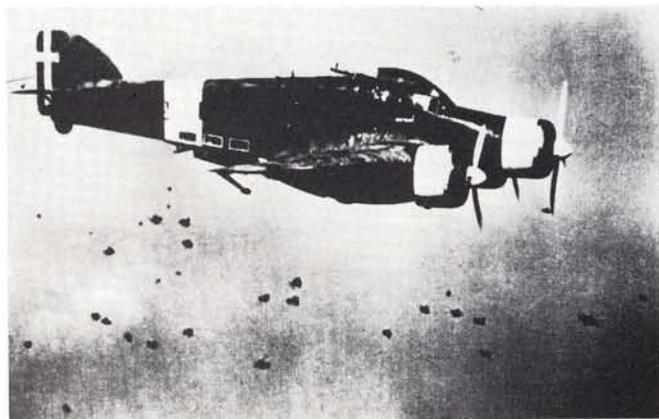
Questo distintivo con il motto latino che significa "Neppur nel sonno, la calma" era stato assunto dalla IX Brigata Aerea "Leone", della quale entrò a far parte il XV Stormo B.T. il 30 ottobre 1940.

Allo scioglimento della Brigata, il XV continuò a fregiarsene.

Attualmente contraddistingue l'85° Gruppo con base a Ciampino.

scinava quindi al posto di pilotaggio per manifestare al comandante la sua gioia per l'esito del tiro. All'ospedale sopportava con romana fierezza e stoico coraggio l'amputazione della gamba, dicendosi soltanto fiero e lieto d'aver potuto compiere tutto il suo dovere verso la Patria".

In questo scontro abbattiamo 9 biplani inglesi.



01.07.40 Ci trasferiamo ancor più sotto alla linea del fronte, a Maraua, una spianata nel deserto, definita campo di manovra, priva di infrastrutture.

17.08.40 In uno scontro fra dieci nostri S.79 ed una trentina di Gladiators, nel cielo di Sidi el Barrani, si distingue per eroismo il primo aviere Antonio Trevigni della 53^a Sq., cui viene conferita la medaglia d'oro al V.M. con la seguente motivazione: "Armiere a bordo di un velivolo da bombardamento, assalito da numerosi caccia durante un'azione contro un'unità navale, colpito ad una spalla, con una gamba maciullata da una pallottola esplosiva e l'altra spezzata, incurante dell'atroce dolore per le gravissime ferite, avvinghiato in magnifico slancio alla sua arma, persisteva nel fuoco, abbattendo con precise raffiche due caccia avversari.

Rifiutando poi il soccorso che gli volevano portare i compagni di volo, li invitava a non preoccuparsi di lui, ma solo del nemico. Si tra-

08.10.40 Torniamo a Castel Benito per riorganizzarci dopo l'usura dei primi mesi di intense azioni belliche; proseguiamo contemporaneamente l'attività addestrativa.

11.12.40 Torniamo in linea, sul campo "Z.1".

14.12.40 È una giornata di guerra per i nostri S.79 che compiono nove sortite consecutive, riversando tonnellate di bombe sulle colonne nemiche in movimento.

15.12.40 Ci rischieriamo a Sidi Magrum ed a "T.4".

31.12.40 Alla nostra Bandiera di Guerra è concessa la Medaglia d'Argento al V.M. per l'attività finora svolta che può essere così sintetizzata: 82 azioni diurne e 30 notturne su obiettivi terrestri, 32 contro navi, 22 ricognizioni; le perdite ammontano a 17 velivoli e 17 uomini contro l'abbattimento di 22 velivoli sicuri, più cinque probabili in volo e 32 al suolo, per un totale di 3.592 ore di volo, di cui 2.510 di guerra.

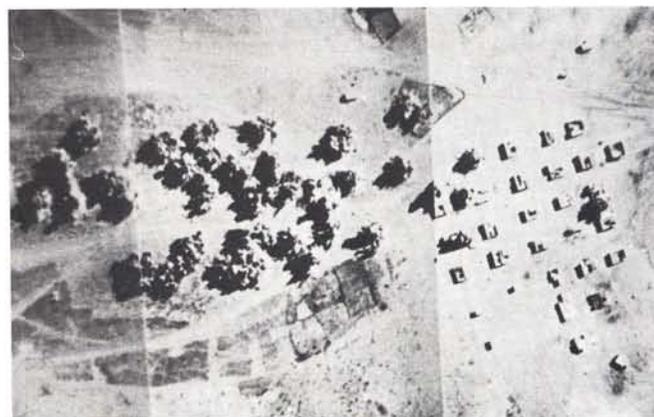
01.01.41 Riprendiamo ad operare da Martuba.

17.01.41 Ci trasferiamo a Sidi Magrum.

D'ARGENTO AL VALOR MILITARE.

Intervenendo direttamente nell'azione, attaccando, di giorno e di notte ed in avverse condizioni, apprestamenti, truppe e reparti corazzati, non senza duri e sanguinosi sacrifici, infliggevano perdite gravissime al nemico concorrendo validamente ad arginarne la marcia.

Cielo del Mediterraneo, dell'Egitto e della Marmarica, dicembre 1940".



- 16.02.41 Dopo altre azioni di guerra, portiamo a Ciampino 21 nostri S.79 ed andiamo a Vicenza per passare su bimotori CA.313. Non se ne fa nulla.
- 08.05.42 Diventiamo "Stormo da Combattimento" e, sempre con base a Vicenza, veniamo equipaggiati con biplani monomotori CR.42.
- 07.09.42 Trasformati in "Stormo d'Assalto", iniziamo un nuovo ciclo operativo in questa specialità, col 47° Gruppo da "K.1" presso Bengasi ed il 46° Gruppo da Bu Amud.
- 20.11.42 Dopo vari movimenti su diversi aeroporti del deserto, 46° e 47° ci riuniamo a Tamet.
- 05.02.43 Dopo aver nuovamente stremato le forze in azioni tattiche sul fronte e nelle retrovie nemi-
- che, nonché su navi avversarie in movimento, rimpatriamo.
- 21.05.43 Ci trasferiamo in Sardegna, il 46° a Capoterra ed il 47° ad Oristano, mentre due nostre squadriglie si schierano a Pontedera.
- 10.07.43 Con la 20ª e la 53ª Sq. lottiamo, da Bocca di Falco (Palermo), contro l'invasione alleata della Sicilia.
- 22.07.43 I nostri ultimi CR.42 lasciano Bocca di Falco alla volta di Oristano.
- 06.08.43 Torniamo a Firenze.
- 08.09.43 Siamo colti dall'armistizio, sempre a Firenze, con sei dei ventotto CR.42 in forza, efficienti. È finita.

Prima salvare un aereo poi

la PELLE

Dopo quasi mezzo secolo di riserbo, così, il protagonista me l'ha adesso descritta e così io ve la racconto.

Tra la fine del '40 e gli inizi del 1941, in Libia, ad Est, subivamo l'offensiva britannica e da questa circostanza veniva colta una squadra di cinque tecnici della SIAI e di tre graduati della Regia Aeronautica, al comando del sergente maggiore, Ferruccio Morettin - il protagonista - mentre cercava di rimettere in efficienza un trimotore S.79, che aveva compiuto un atterraggio di fortuna, fuori campo, nel deserto presso Enophilia, pure detta Arae Philenorum.

Il sette febbraio, era da poco sorta l'alba del loro decimo giorno di lavoro, allorché l'incipiente giornata di sudore e di fatiche, l'ultima e la conclusiva, fu sconvolta dall'ordine loro recapitato, di abbandonare tutto, distruggere l'aereo e riparare immediatamente ad ovest, per non venir colti dall'avanzata nemica, ormai a pochi chilometri.

I più sconcertati - racconta Morettin - furono proprio i cinque civili che, ad una sola voce, s'offrirono di portare verso lidi più sicuri quell'aereo, ormai risistemato. Ma Morettin disse loro che pilotare un S.79 non era uno scherzo.

"Se in decollo, imbarda non lo ferma nessuno - precisò - e qui lo spazio per decollare è poco e stretto..."

E dopo un attimo aggiunse: "Tenterò io".

Per riuscire a far levare quell'aereo, l'improvvisato pilota Morettin aveva assoluto bisogno della cooperazione di un... motorista, che gli governasse passo delle eliche, carrello e ipersostentatori. Nell'ordine della spe-

cializzazione, passò in rassegna i suoi uomini, chiedendo un volontario.

Dovette rassegnarsi a tentare da solo. Fu allora che l'unico non interpellato, proprio per la sua inesperienza, l'allievo montatore Ezio Zucco, che tra l'altro non aveva mai volato, si offrì. Morettin, pur grato per tanto slancio, s'oppose alla sua generosa offerta e gliene spiegò i motivi, ma al giovane Zucco gli si gonfiarono, per tale diniego, così tanto gli occhi, che egli stesso si sorprese ad esclamare: "Beh! Se vuoi proprio venire, raccogli la mia valigia e il tuo zaino e andiamo!".

A bordo non c'erano i paracadute e Zucco dovette colmare il vuoto alle spalle del "primo pilota" Morettin con i cuscini presi dagli altri sedili. Poi si sistemò nell'ambito posto del motorista.

Morettin provò i motori: il destro non andava troppo bene, il tempo stringeva, perciò disse di togliere i tacchi e orientò la prua del velivolo nella direzione che gli sembrò la migliore per l'involo. Indi diede tutta potenza e l'aereo cominciò a correre.

"Mentre guardavo fuori per tenere d'occhio la direzione - racconta Morettin - ci fu una leggera imbardata, che corressi con l'azione della pedaliera e al limite della striscia più piana, le ruote si staccarono da terra e lo S.79 prese a fare quota".

Sembrava fatta. Allora Morettin si dedicò al... pilotaggio, per salire di quota e concentrò, con il cuore gonfio di soddisfazione, tutta la sua attenzione sull'assetto, basandosi sulla superficie sorvolata, come gli suggeriva la sua... esperienza. Così ad un paio di centinaia di metri

di quota, gettò un'occhiata agli strumenti, ridusse potenza e tornò a guardare fuori.

Improvvisamente si scatenò il finimondo. Morettin percepì una gran botta sulle ali e subito dopo il trimotore prese ad inclinarsi sull'ala destra e a mettere il muso verso terra.

"Istintivamente - dice Morettin - girai il volantino a sinistra, tirai la barra al petto e spinsi avanti il pedale sinistro, ma tutto ciò non servì a nulla. L'aereo non obbediva ai comandi e andava per conto suo. Cadde per almeno cinquanta metri, senza acquistare velocità. Poi da solo risalì per altri venti. Ricadde e risalì per altre tre o quattro volte".

Morettin non riusciva a capacitarsi. Pensava a qualche rottura nascosta, conseguente al brusco atterraggio di fortuna. Zucco, dal canto suo e a ragione, non celava tutto il suo spavento, mentre l'aereo se ne andava come voleva, lungo una pazza traiettoria ormai a qualche chilometro sul mare e a non più di trenta metri d'altezza.

Morettin non dice se la minacciosa vicinanza delle onde sia stata la causa del suo togliere lo sguardo dall'esterno, fatto si è che così facendo, vide il cruscotto, osservò gli strumenti e notò la lancetta dell'anemometro su centoventi, il regime ridotto di due motori e in trascinamento al minimo il terzo, quello destro. Insomma realizzò di essere andata in perdita di velocità.

Diede immediatamente tutta potenza. Anche il "più cento". L'aereo acquistò velocità. Divenne agile nelle sue mani. Allora tirò su il carrello e continuando così fino a duemila metri di quota, si rimise in rotta lungo la costa. E mandando in coda Zucco a prelevare dalla sua valigia un atlante sul quale orientarsi alla meglio, ringraziò mentalmente la Vergine protettrice degli aviatori.

Volando parallelamente alla Via Balbia, incrociò due CR.42 che gli si avvicinarono. I loro piloti gli fecero un cenno di saluto e poi sparirono in un'affondata. Se ne sentì rincuorato.

Presso le secche di Tauarga, Morettin si rese conto di non disporre di molto carburante, per cui ritenne opportuno dirigersi verso il campo più vicino, che era quello di Misurata, città che non gli fu difficile da rintracciare in quanto la macchia verde della sua oasi si stagliava sulla gialla distesa del deserto.

Ricorda ancora Morettin che allora le eliche sembravano scandire il tempo "con un suono aritmico che a volte cresceva e a volte si affievoliva come il flusso e il riflusso del mare".

Nella discesa, superò un piccolo bimotore che volava sulla medesima rotta e Zucco, ormai rinfrancato, si sbracciò dalla torretta per salutare quegli aviatori. Arrivarono sulla città e cominciarono a guardarsi intorno per rintracciare il campo. Fu Zucco che scorse degli aeroplani sotto le palme e allora Morettin vi si diresse alla ricerca della manica a vento.

"Feci un largo giro - continua Morettin, ormai "brevettato" - e mi diressi verso la direzione di atterraggio. Abbassai il carrello, predisposi gli ipersostentatori in uscita automatica e incominciai a planare a regime ridotto. Al limite del campo, chiusi le manette dei motori. L'altezza era quella giusta: pochi metri da terra, a centotrentacinque di velocità, richiamai, e subito dopo un piccolo "bum", seguito da un altro più piccolo. Poi l'aereo smaltì rapidamente la sua corsa e si fermò.

Ce l'avevamo fatta.

Antonio Antonucci

Il primo e l'ultimo dei nostri aerei

B.R.3

Questo biplano da bombardamento diurno è stato il nostro primo aereo. Equipaggiava le squadriglie del 46° Gruppo, quando questi andò a costituire il 15° Stormo. Aveva due posti in tandem, quello posteriore per un osservatore-mitragliere a protezione dalle spalle. Nei reparti si dimostrò un ottimo mezzo, per robustezza e docilità: tra l'altro, vinse la gara di velocità "Coppa Bibescu" sul percorso Roma-Bucarest. Ci volammo sopra fino al 1935.



C.R.42

Fummo riequipaggiati con il "Falco" CR.42 che forse, in virtù di questo appellativo, fu fatto diventare predatore. E noi del "Quindicesimo" ci specializzammo, diventammo Stormo d'Assalto, preparandoci a piombare, con bombe da cento chili, appese sotto l'ala inferiore - perché aveva due ali, era un biplano - mitragliando, su navi, mezzi semoventi, batterie, come forza aerea tattica per battere il fronte. Con esso, tornammo in Africa Settentrionale, a combattere, con le unghie e coi denti, contro tutto. Così continuammo, un'altra volta, l'ultima, per contrastare l'invasione della Sicilia.

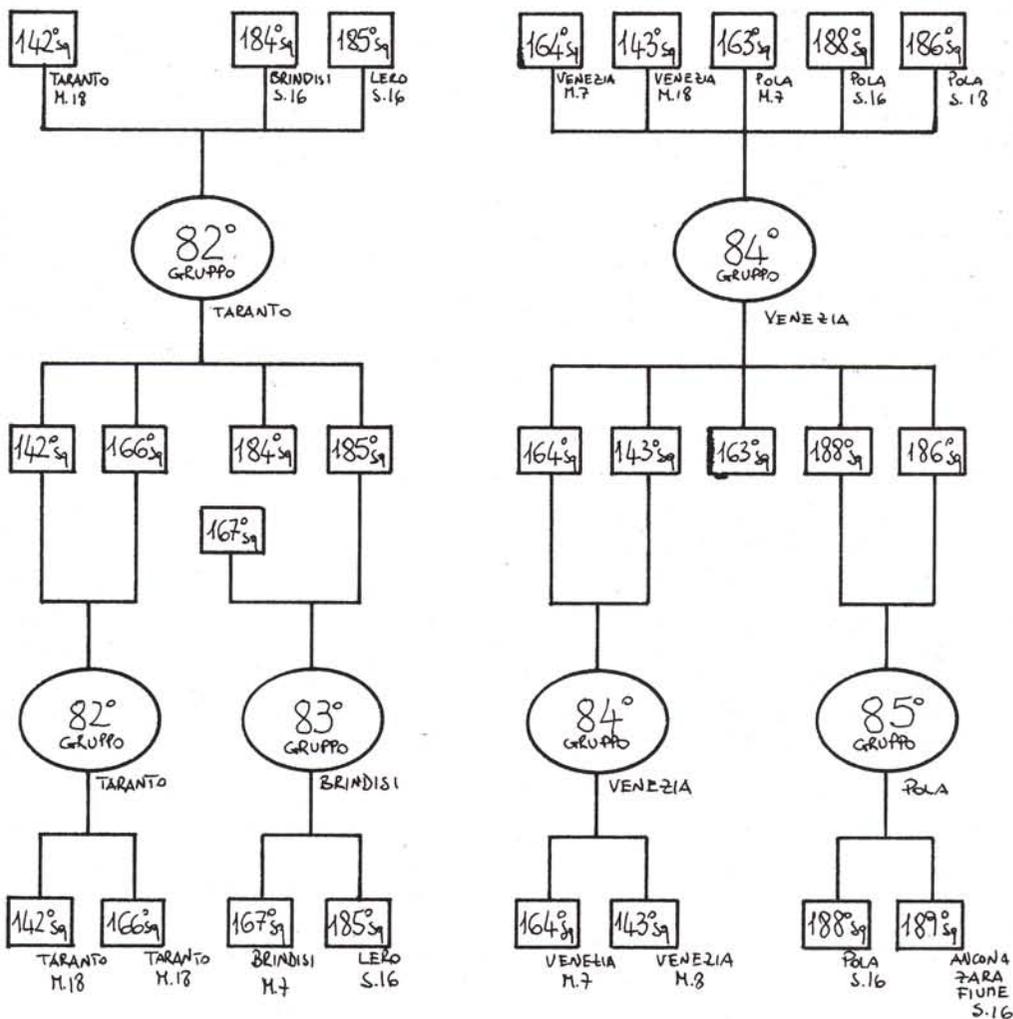
... nelle SQUADRIGLIE

ANNO 1924 NASCONO L' "82" "83" "84" e "85"

COMANDO IDROVOLANTI

05.04.24 STORMO IDROVOLANTI

16.05.24 ALTO - BASSO ADRIATICO E IONIO



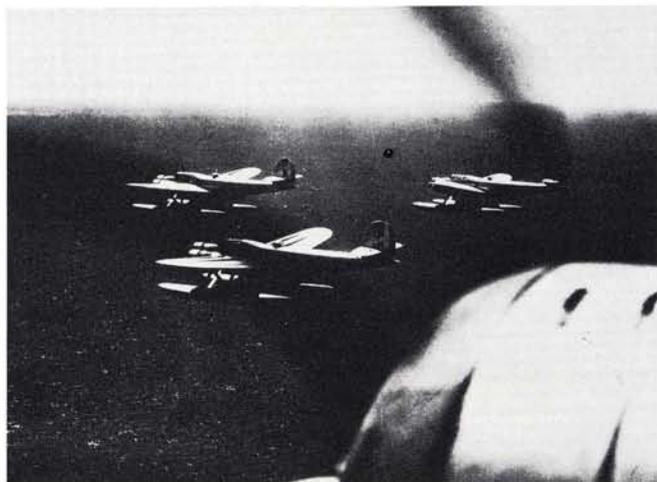
IL NOSTRO DIARIO

- 12.10.25** Viene costituito ad Augusta l'83° Gruppo R.M.L. sulle squadriglie 184, 186 e 163.
- 02.06.28** Con la 184^a Sq. partecipiamo alla Crociera del Mediterraneo Occidentale e vinciamo la "Coppa De Pinedo" quale miglior Reparto Idro dell'anno. Il trofeo, in omaggio alla doppia trasvolata atlantica del Gen. De Pinedo, era offerto, a partire dal 1927 dal Consiglio Nazionale Donne Italiane, sotto il patrocinio della Regina.

- 01.02.33** Costituito ad Elmas, l'85° Gruppo R.M., basato sulle squadriglie 146, 183 e 188.
- 14.09.34** Nelle gare di specialità, svoltesi negli ultimi due giorni, l'85° Gruppo risulta primo.
- 01.10.37** Costituito a Lero nell'Egeo, l'84° Gruppo R.M., con una squadriglia, la 185, e una sezione, la sesta.
- 05.12.37** L'85° Gruppo partecipa alla quarta delle esercitazioni aeronavali di quest'anno.

e nei GRUPPI R.M.L.

01.09.39 Ai primi bagliori della 2^a G.M.; la situazione R.M., è di tre gruppi per un totale di quindici squadriglie, comprese le autonome e cinque sezioni costiere, tutte su CZ.501.



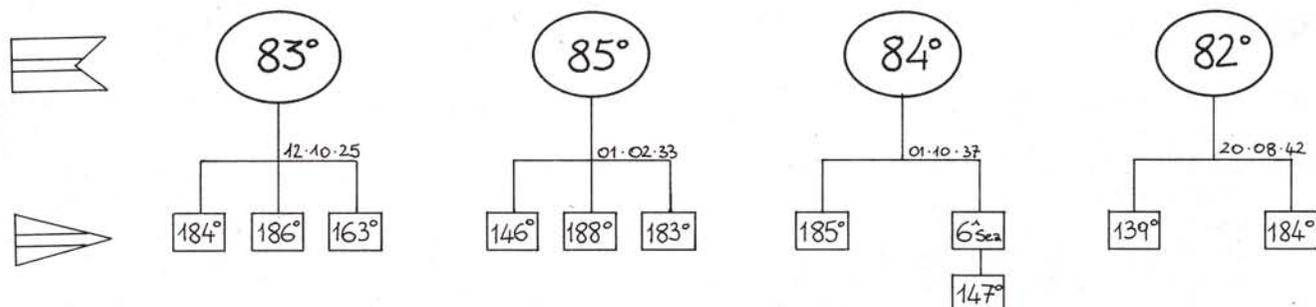
138^a. Gli aerei che abbiamo in dotazione sono CZ.501 e CZ.506. I primi esemplari di quest'ultimo, provengono dalle squadriglie da bombardamento 170, 171 e la 179 che poi diventerà la leggendaria 287. L'85°, che comprende anche la 188 ed una sezione ad Olbia, ha in forza 24 "501", mentre l'84°, che ha pure la 147 ed una sezione, è dotato di CZ.501 e 506.

10.06.40 La R.M. si compone adesso di 19 squadriglie (142, 145, 171, 187, 141, 182, 146, 183, 188, 148, 199, 170, 184, 186, 189, 144, 143, 185, e 147) e quattro sezioni costiere, che si trasformeranno rispettivamente nella 140^a, 139^a, 149^a e

01.04.41 Viene sciolto l'85° Gruppo.

01.06.41 Viene ricostituito l'85° a Trapani, sulla 144 che ha i "506" e la 197^a di nuova costituzione.

I NUOVI GRUPPI RML



* IDEOGRAMMA DELL'AUTORE

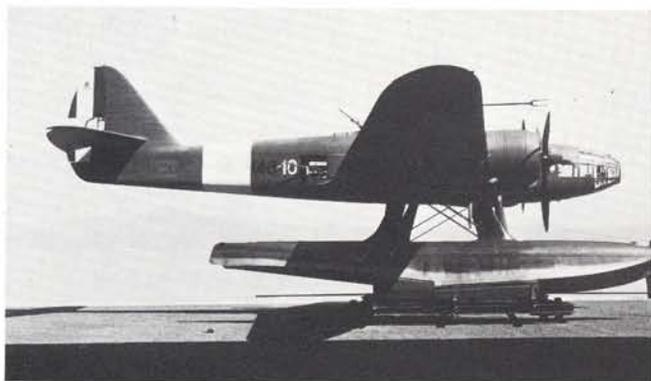


31.12.41 Dallo scoppio della guerra, tutti insieme noi della R.M. abbiamo fatto fino ad oggi 643 avvistamenti, lanciato 899 bombe, abbiamo avuto 221 aerei coinvolti in incidenti, ne abbiamo persi 147 in combattimento con 99 morti, 188 dispersi, 156 feriti e 46 prigionieri, ed inoltre colpito 12 unità navali nemiche ed abbattuto 26 aerei avversari.



19.03.42 Giungono alla 170^a con base ad Augusta, i primi RS.14.

01.05.42 Entrano in missione, i nuovi bimotori RS.14.



20.08.42 Le squadriglie 139 e 184 costituiscono l'82° Gruppo R.M.L. sulla base di Prevesa (territorio greco).

20.10.42 Negli ultimi due mesi, l'82° Gruppo ha compiuto 909 voli di guerra.

31.12.42 Noi dell'83° Gruppo, dal 10.06.40 alla data odierna, abbiamo attaccato dodici sommergibili, affondandone sicuramente uno ed abbattendo diciannove aerei.

08.09.43 La R.M. in totale ha compiuto 31.107 missioni belliche per 125.943 ore di volo.

30.09.43 Veniamo "ricostituiti" in Gruppo Idro sulle squadriglie 139, 149 e 183, raggruppando un po' tutti gli idro che hanno raggiunto il Sud,

Quelli della 287^a

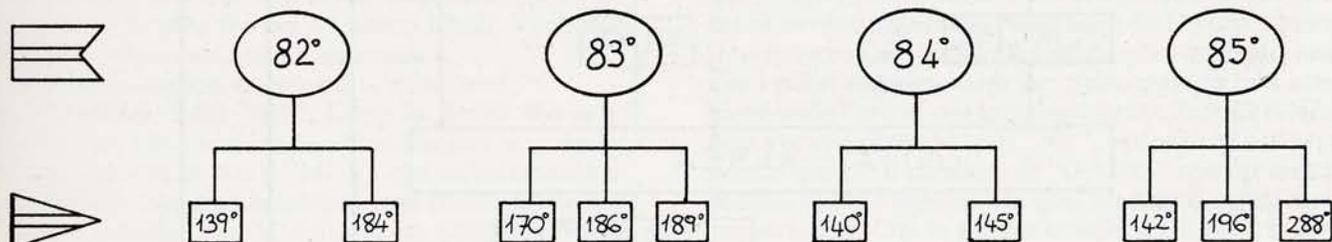
Dopo l' "aerosiluranti", la 287^a Squadriglia R.M. è il reparto dell'Aeronautica, che ha ottenuto il maggior numero individuale di massime ricompense al valor militare.

Sono infatti cinque i suoi uomini decorati di Medaglia d'oro.

Essi sono il S.T. Pil. Giovanni Del Vento vivente, il S.T.V. Bruno Caleari, il S.T.V. Giuseppe Majorana, il 1° Av. Arm. Carmelo Raiti ed il 1° Av. Marc. Gino Vesci, alla memoria.

È questa la riprova, qualora ce ne fosse bisogno, del rischio, cui andavano incontro, quegli eroi oscuri della 287^a, quegli eroi oscuri tutti della Ricognizione Marittima.

ALL' 8 SETTEMBRE 1943



compreso l'82° proveniente da Prevesa e l'85° che era già dislocato tra Taranto e Brindisi. Non vengono invece inclusi, nel gruppo, l'84° con le sue squadriglie 140 e 145 e le autonome 287, 138, 187 e 147.

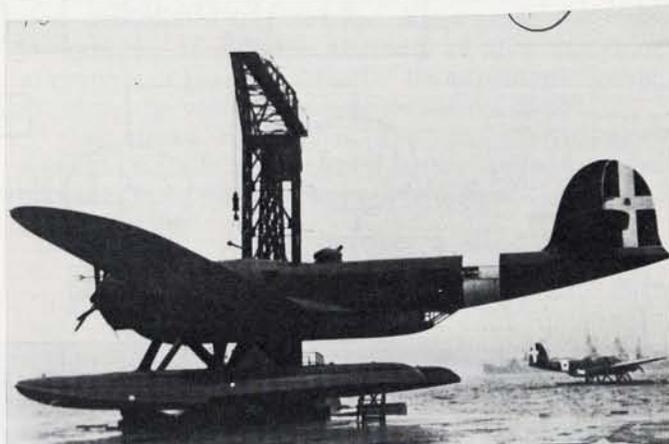
15.10.43 Entriamo a far parte dell' "Unità Aerea", alle cui dipendenze sono un Raggruppamento Idro ed un Raggruppamento Bombardamento e Siluranti, in cui siamo integrati.

01.11.43 Al 1° Gruppo Idro sulle squadriglie 139, 149 e 183 si aggiunge oggi — dopo che gli idrovolanti del Raggruppamento Bombardamento (84°) e le altre squadriglie vi sono confluite — un 2° Gruppo Idro, sulle squadriglie 141 e 288.

15.05.44 Con le "forze" del 1° e del 2° Gruppo Idro, ci ricostituiscono in 82° (139 e 149), 83° (141 e 147), 84° (140 e 288) ed 85° (183 e 287).

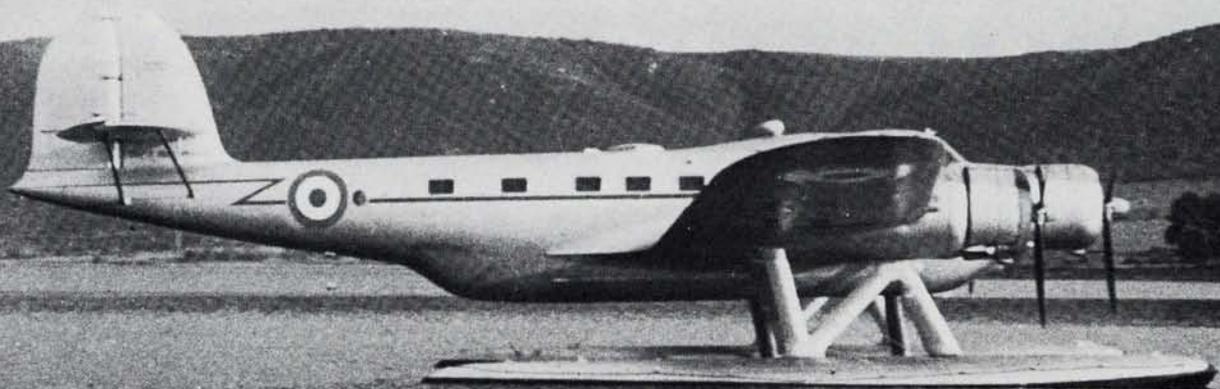
07.02.45 Un CZ.506 della 149° corona con successo la ricerca ed il recupero di tre militari inglesi. L'equipaggio ne riceve un solenne encomio.

08.05.45 Fine della 2ª G.M. Dall'armistizio ad oggi, abbiamo totalizzato 1214 missioni per 4.333

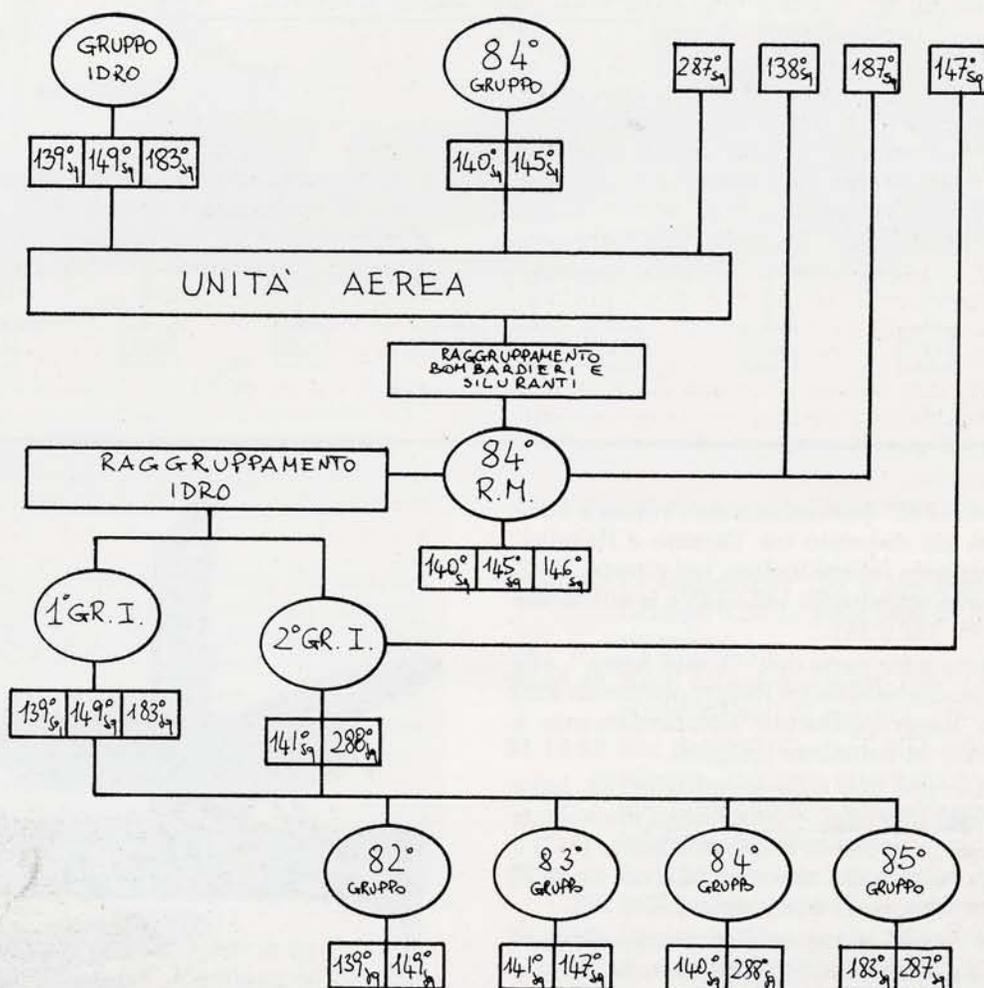


ore di volo e, tra l'altro, abbiamo salvato anche 35 naufraghi, perdendo due velivoli.

Come attività quella di sempre: scorte, ricognizioni e combattimenti. Adesso, tutta la nostra "forza" aerea si compone di 36 CZ.506 B, C, ed S, 24 CZ.501 e 9 RS.14. Come avvenire, si delinea sempre più la fisionomia di "Soccorso Aereo".



I "GRUPPI" DURANTE LA GUERRA DI LIBERAZIONE



Primo Amore

Taranto, 13 settembre 1943. Io venivo dal solito CA.100/Cant. 25 e l'incontrai nella Laguna d'Orbetello. Si chiamava "Orb 8" e fu giocoforza che poi, nell'intimità o quando dovessi ragionarci assieme, lo chiamassi "Orbotto". Nell'ordine, quello dei miei interessi, "Orbotto" veniva dopo una bruna dalle curve sinuose, cui avevo trafitto il cuore e per la quale il mio sanguinava abbondantemente. Comunque "Orbotto" riuscì subito a contenderle il privilegio ed in breve a prenderne il posto. Perché era per me, l'aereo che ogni pilota sogna.

Di quel Cant Z.501 "Orb 8", me ne ero innamorato a prima vista. L'avevo visto in un pomeriggio avanzato, con il sole che indorava l'acqua appena increspata e non ricordo se erano quindici o venti gli idrovolanti sparpagliati che riempivano la distesa, ma il mio sguardo s'era soffermato su lui, esclusivamente su lui, che mi si era presentato alla boa di tre quarti. E poi mi aveva subito solleticato quell' "Orbotto".

La storia non cambiava: il mondo è pieno di donne, ma gli occhi ne vedono una sola, quella che diventa unica; lì c'erano tanti bei idrovolanti, tra l'altro tutti uguali, ma io fra tutti, avevo visto solo "Orbotto".

Avemmo un "fidanzamento" all'altezza del reciproco amore. Uscivamo insieme ogni qual volta concessi dalla Scuola Idro per la mia istruzione. Era come andare con una bella ragazza, occhi negli occhi, sia che fossero ore di saliscendi sul sentiero del bacino e sia che ci allontanassimo in sortite più audaci, fino al limite della temerarietà. Perfino quando ci si avventurava in compagnia per delle "passeggiate" in comitiv... formazione, riuscivamo a star soli. Io lo sfioravo di carezze leggere e "Orbotto" palpitava al contatto. Per me era tutto. Non desideravo altro. Lo scafo-carlinga così slanciato e l'ala sul castello, i timoni civettuosamente tondeggianti, il motore al centro dell'ala, quasi da scomparire in essa o di

sembrare, motore ed ala, di per se un singolare aereo che sosteneva e dava estro al sottostante corpo di libellula, parimenti etereo.

Quella libellula mi sentivo io e quelle ali ampie, con le estremità arrotondate, erano le mie ali che distendevo in ampi volteggi, librandomi a dismisura.

Era tutto così bello e perfino troppo bello per non suscitare l'ira e l'invidia di qualche dio profano. Infatti le circostanze velarono ben presto quei cieli tersi, e un fato crudele si pose fra noi e i nostri ideali. Venimmo separati e allontanati senza speranza.

Successivamente, io conobbi... altri aerei.

Erano identici, tutti "501". Come le donne che sono tutte donne, eppure ci lasciano indifferenti se... Andai tanto di quel tempo con il "141-5", che un'intera vita di sposi, nella buona e nella cattiva sorte finché morte non li separi, sarebbe l'unica definizione adeguata per la nostra relazione, mai andata oltre una fraterna relazione. Eppure ne abbiamo combinate — ce ne sono capitate in due anni di guerra — proprio di tutti i colori.

Ma io pensavo ad "Orbotto" e non ricordo se fu con quel "5" o con un altro eguale in tutto e per tutto, che trascorremmo pure una notte di tregenda insieme, sul mare in tempesta, da abbandonarci, anche senza amore uno tra le braccia dell'altro come la reciproca soddisfazione dell'ultimo desiderio dei condannati, senza che accadesse niente. E un'altra volta che andammo a mettere il naso in un vespaio non amico e ci saltarono addosso così inviperiti che ritengo ci abbiano risparmiato solo per la nostra sembianza di ridicolo colombo,

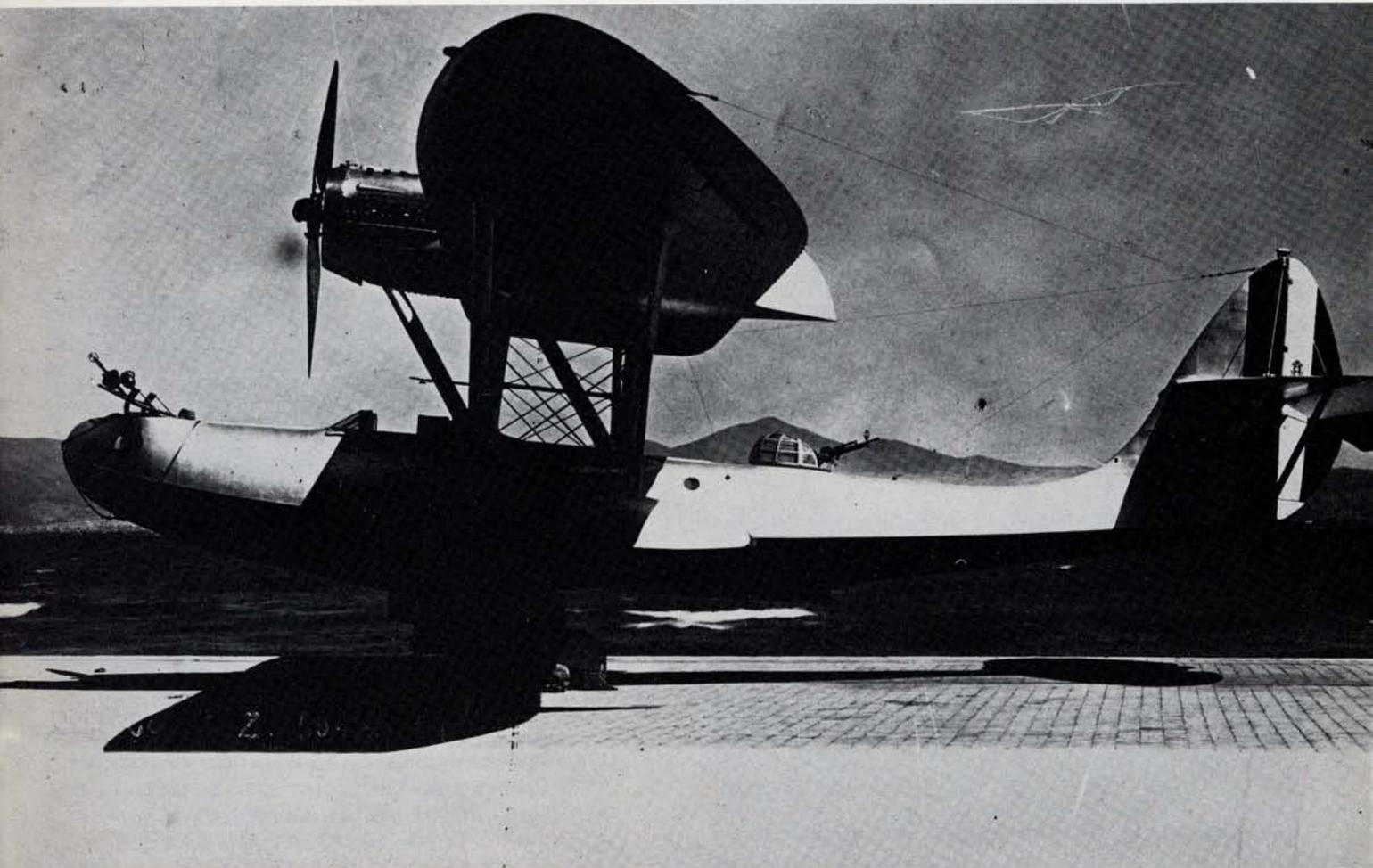
che era troppo anche per quei rapaci che ci erano piombati addosso. E non ci amammo neppure dopo il tete-a-tete di palpitazione.

E così, dopo tanti eventi, che dileggiarono definitivamente anche i sentimenti, nella confusione della seconda metà del mese di settembre 1943, il giorno tredici, stavo guardando incerto l'orizzonte lontano ed indistinto ove il cielo ed il mare si fondono, quando arrivarono quei cinque della "183" che, stracarichi di gente, erano avventurosamente venuti giù da Divulje. Quando il terzo toccò l'acqua, sentii qualcosa dentro di me, neanche i piloti manovrassero per richiamare la mia attenzione o che l'aereo, con lo stesso intento, facesse le bizze. Non vedevo altro che quel "501", soltanto ed esclusivamente quello. Il pensiero di "Orbotto" che mi ronzava sempre in testa esplose. Da quel momento, sentii di non pensarlo più. Con la riorganizzazione dei reparti idro e con la ripresa dell'attività, andai in volo con esso. Era "lui". Vibrava al mio tocco.

Comunque roso nell'intimo, scavai nel suo passato, posi domande e feci ricerche. Vanamente. Le stesse vicende che mi avevano alternato su altre macchine, avevano fatto passare "Orbotto" tra altre mani. Era solo un aereo che volava. Nessuno ne sapeva di più.

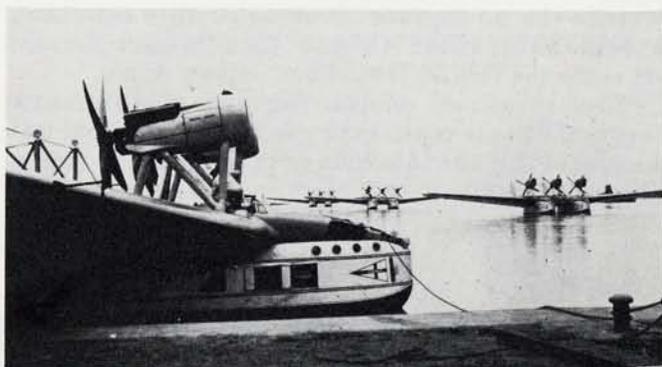
Così rimasi nel dubbio. Avevamo effettivamente superato tutte le contrarietà o la sua "anima" era trasmigrata in un'altra fusoliera ed in altre ali, per tornare alla fine a me?

A.N.



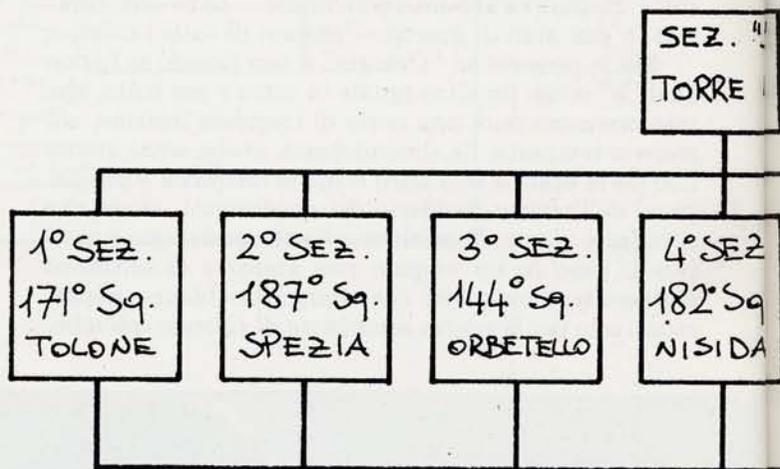
IL NOSTRO DIARIO

10.06.40 L'Italia entra in guerra. La "requisizione" si abbatte sulle flotte delle tre avioleone nazionali. Noi del servizio di linea, veniamo militarizzati e coi nostri stessi idroplani, andiamo a costituire la 612ª Sq. "S" su quattro CZ.506 C che prende posizione a Stagnoni (Trapani), la 613ª Sq. "S" su cinque vecchissimi S.66, destinata con un sezione di tre ad Elmas (Cagliari) e con una di due ad Olbia, la 614ª Sq. "S" su



quattro CZ.506 C, inviata a Bengasi, nonché due sezioni, ciascuna con due "506" rispettivamente a Torre del Lago ed a Lero nel Dodecaneso. Costituiamo la prima organizzazione e tutta la "forza" del Soccorso Aereo. I nostri aerei sono stati dipinti totalmente di bianco e portano le insegne della Croce Rossa, oltre a bande tricolori.

22.06.40 Un CZ.506 C della Sezione di Lero recupera, in un modo davvero singolare, i sei membri dell'equipaggio di un S.81 finito in mare. Danneggiatosi nell'ammarraggio, recupera i naufraghi, flotta per nove ore e dopo altre quattro a rimorchio, torna alla base.



08.07.40 Noi di Lero, ci trasferiamo a Rodi.

26.08.40 La sezione di Torre del Lago viene sciolta e con i suoi aerei confluisce nella 612ª Squadriglia.

15.11.40 Un CZ.506 C della 614ª Sq., con tanto di insegna della Croce Rossa, mentre sta recuperando i superstiti di un CZ.501 della 143ª Sq. R.M., è attaccato e danneggiato irrimediabilmente da velivoli nemici. Un secondo CZ inviato al salvataggio degli uomini dei due velivoli, a recupero fatto, non riesce a decollare per il carico e per le avverse condizioni del mare. Raggiunge Menelao l'indomani.

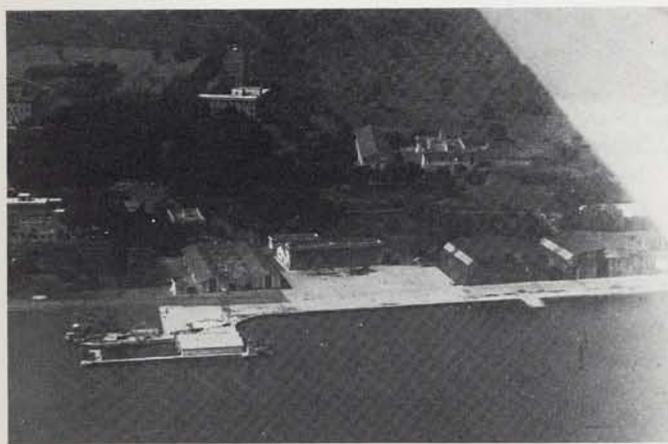
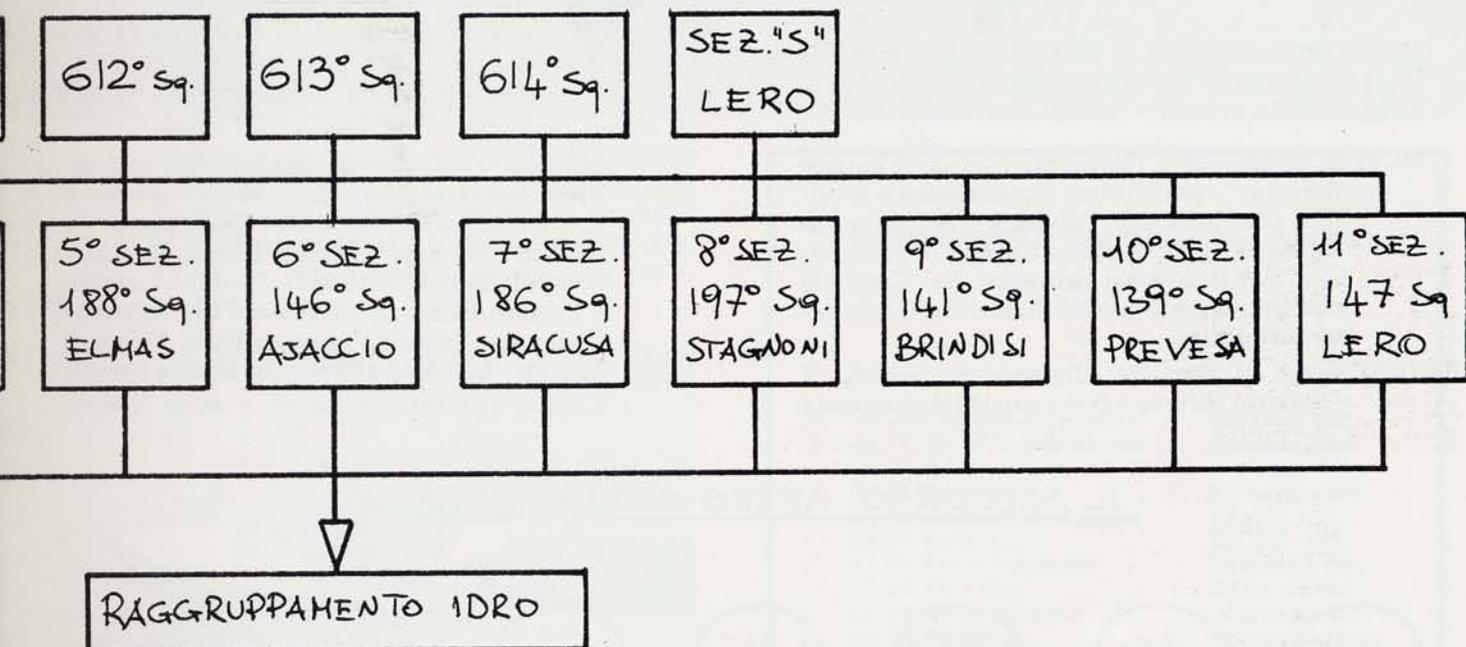
01.06.41 Viene costituita una sezione di soccorso a Brindisi.

29.11.42 Ad ovest di La Galite, un nostro CZ.506 S coi simboli rossocrociati è ripetutamente attaccato da un velivolo avversario, che lo costringe ad ammarare. Non ci meraviglia: il governo britannico aveva reso noto di non utilizzare per i suoi servizi analoghi insegne od aerei disarmati e pertanto di non riconoscerle. È la guerra, l'infida guerra.

SOCCORSO AEREO

CORSO AEREO 1940 - 1943

GRoG

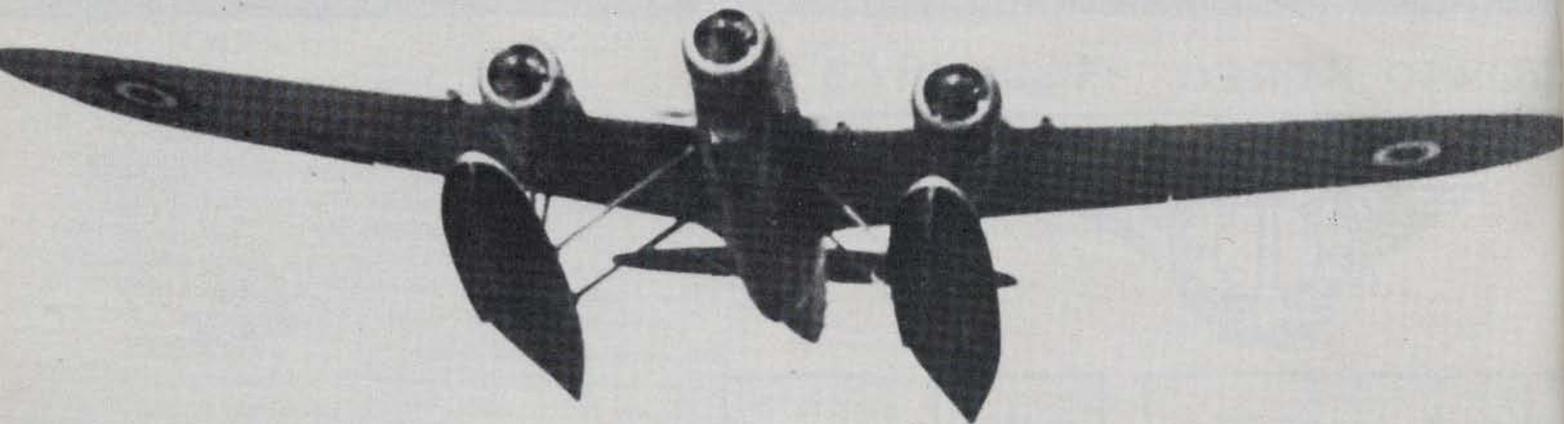


31.12.42 I nostri "amari" risultati dall'istituzione ad oggi: con 418 missioni in zona di guerra, abbiamo salvato 167 naufraghi italiani, 16 tedeschi, 32 inglesi, 11 francesi e 5 australiani, per un totale di 231 uomini.

20.05.43 Sono sciolte tutte le Squadriglie e le Sezioni "S" esistenti. Il nostro servizio viene conglobato ed amalgamato. Pur rimanendo fondamentalmente "sezioni aeree di soccorso" siamo inquadrati in undici squadriglie della R.M. e precisamente: 171ª a Tolone, 187ª a La Spezia, 144ª ad Orbetello, 182ª a Nisida, 188ª ad Elmas, 146ª ad Ajaccio, 186ª a Siracusa, 197ª a Stagnoni, 141ª a Brindisi, 139ª a Prevesa e 147ª a Lero.

08.09.43 Dall'armistizio, il nostro "Soccorso Aereo", così com'è integrato nelle squadriglie di R.M. è colto con l'insieme degli idrovolanti che riparano al sud. Fino alla fine della 2ª G.M. ci identifichiamo nei reparti, in cui è raggrupata tutta l'Aeronautica Militare.

02.01.46 La base di Vigna di Valle passa alle dipendenze dell'84° Gruppo che ha pure una sezione idro-soccorso a Cadimare (La Spezia). Precedentemente era sede dell'82° che la utilizzava anche per i Corrieri Aerei Militari. L'83° dispone di un'altra sezione idro-soccorso a Treporti (Venezia).

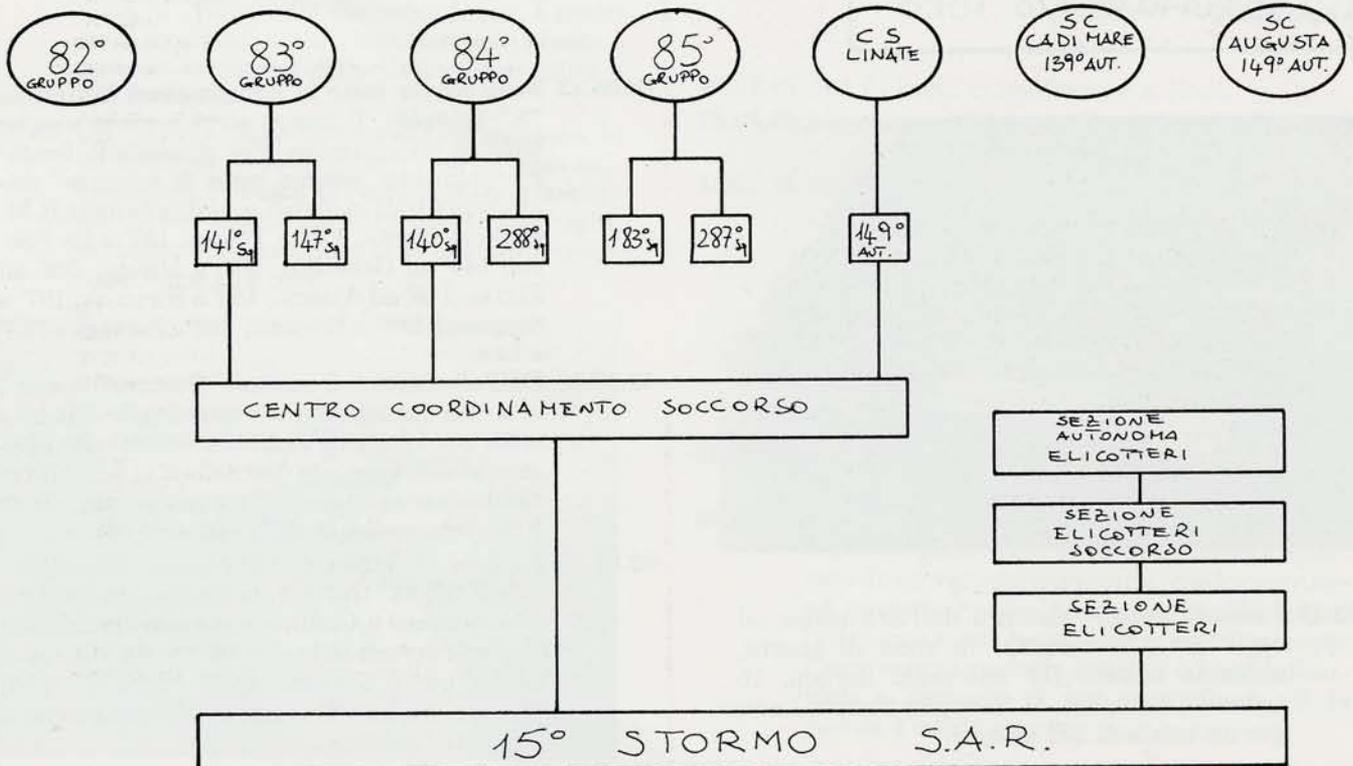


17.04.46 Si costituisce a Centocelle Sud la "Centrale Soccorso", quale prima organizzazione specifica post-bellica e "di pace" del Soccorso Aereo, nell'ambito dell'istituzione di un Servizio "S.A.R.", come deliberato dal Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale.

14.10.47 Come da circolare odierna dello S.M.A., il "Servizio Ricerca e Soccorso dell'Aeronautica

Militare" è considerato costituito dal 14.04.46. Viene così strutturato: Direzione del servizio a Roma-Centocelle, sei Centri Coordinamento Ricerca e Soccorso a Milano-Linate, Venezia-S. Nicolò, Roma-Centocelle, Brindisi, Catania e Cagliari-Elmas; sette Sezioni Idrovolanti a Cadimare, Venezia, Vigna di Valle, Brindisi, Taranto, Augusta ed Elmas; tre Sezioni Aeree a Linate, Guidonia e Lecce e sette Sezioni

IL SOCCORSO AEREO 1947 - 1965 GRUC



Motoscafi.

01.08.48 Tutte le risorse idro-aeree dell'Aeronautica, in pratica, confluiscono nel Servizio di Soccorso Aereo, coi Centri e Sottocentri di odierna costituzione e con la trasformazione della "Direzio- ne" in Comando Soccorso Aereo. Si scioglie il Raggruppamento Idrovolanti e l'82° Gruppo Autonomo Idro. I Reparti della nuova struttura sono: 83° (Sq. 141 e 147) a Brindisi, 84° (Sq. 140 e 288) a Vigna di Valle, 85° (Sq. 183 e 287) ad Elmas, 139° Sq. Aut. a Cadimare e 149°

Sq. Aut. ad Augusta. Dopo la guerra, abbiamo effettuato finora trentaquattro missioni.

13.11.48 Il Comando Soccorso Aereo si trasferisce da Centocelle a Vigna di Valle.

15.06.50 Il Centro Soccorso di Brindisi si trasferisce a Taranto.

12.06.51 Riceviamo il primo dei ventitrè bimotori leggeri P.136.

05.09.52 Il Sottocentro di Augusta diventa Centro e contemporaneamente è soppresso quello di Cadimare, la cui 139ª passa alle dipendenze del Centro di Linate, che riceve oggi per il suo Reparto Volo, costituito dalla 142ª Squadriglia, il primo velivolo. È un trimotore G.212, cui se ne aggiungeranno presto altri tre esemplari.



15.08.53 Due elicotteri del Reparto Addestramento dell'A.M.I. basato a Roma-Urbe, sono aviotrasportati da S.82 ad Araxos in Grecia ed insieme ad un S.51, giuntovi in volo, compiono 66 missioni di soccorso per 36 ore di attività in favore dei terremotati delle isole joniche. È il primo intervento italiano di soccorso con elicotteri.



21.02.55 Un nostro G.212 avvista, dopo una lunga ed estenuante ricerca, il relitto del quadrimotore belga finito tra le nevi del Terminillo.



01.01.57 Il nostro Servizio di Soccorso Aereo assume ufficialmente la sigla internazionale "S.A.R." (Search and Rescue = Ricerca e Salvataggio).

I Comandanti del Soccorso Aereo

Comando Soccorso Aereo

| | |
|---------------------------------------|---------------------|
| (int.) Col. Pil. Pezzani Giovanni | dall'agosto 1948; |
| (int.) T. Col. Pil. Federici Riccardo | dall'aprile 1949; |
| Col. Pil. Babbi Casimiro | dall'ottobre 1949; |
| Col. Pil. Guazzelli Pietro | dal dicembre 1950; |
| Col. Pil. Boccalatte Augusto | dal luglio 1951; |
| Col. Pil. Marini Luigi | dall'agosto 1952; |
| Col. Pil. Ercolani Ildebrando | dal settembre 1953; |
| Col. Pil. Cozzi Fabio | dal novembre 1954; |
| Col. Pil. Micucci Alberto | dal novembre 1955; |
| Col. Pil. Borzi Otello | dal novembre 1956; |
| Gen. B.A. Vollarò Guglielmo | dal novembre 1957; |
| Gen. B.A. De Vito Giovanni | dal maggio 1959; |
| Col. Pil. Carlucci Edmondo | dall'ottobre 1959; |
| Col. Pil. Zegrini Augusto | dall'ottobre 1960. |

Centro Coordinamento Soccorso di Ciampino: (già dislocato a Vigna di Valle fino all'1-4-1962)

| | |
|----------------------------------|--------------------|
| Magg. Pil. Piazza Domenico | dall'ottobre 1961; |
| T. Col. Pil. Filippetti Vincenzo | dal novembre 1961; |
| T. Col. Pil. Ottaviani Olinto | dall'ottobre 1962; |
| T. Col. Pil. Mitchell Mario | dall'ottobre 1963; |
| T. Col. Pil. Fresta Giovanni | dall'ottobre 1964. |

Centro Coordinamento Soccorso di Linate

| | |
|------------------------------|--------------------|
| Magg. Pil. De Rovere Marino | dall'ottobre 1961; |
| Magg. Pil. Boccioni Riccardo | dal maggio 1963; |
| T. Col. Pil. Visani Gilberto | dall'aprile 1965. |

Centro Coordinamento Soccorso di Grottaglie:

| | |
|----------------------------|---------------------|
| T. Col. Pil. Calò Gino | dall'ottobre 1961; |
| Magg. Pil. Cozza Flaminio | dal settembre 1963; |
| T. Col. Pil. Cafiero Dante | dal settembre 1965; |



- 01.02.59 Chiusi gli idroscali di Augusta e Venezia.
- 01.09.59 Entra in linea da Vigna di Valle l'SA.16.
- 09.09.59 Ci arrivano i primi elicotteri. Sono AB.47 e H.19 trasferiti dal Centro Elicotteri di Frosinone.



- 15.03.58 Vengono sciolti i reparti a Cadimare ed Augusta.
- 26.03.58 Giunge a Ciampino dall'USAF in conto MDAP, il nostro primo SA.16. Ha la matricola 00-179 e concluderà la sua vita come 15-5 al Museo Storico dell'Aeronautica. Intanto va a rinsanguare l'84° a Vigna di Valle.
- 01.06.58 La 142° Sq. si trasferisce ad Orio, in quel di Bergamo e si riequipaggia con S.82.
- 30.10.58 È sciolta la 287° Sq. dell'85° Gruppo.
- 03.01.59 Sono soppressi l'83°, la dipendente 147° Sq. e l'85°. Restiamo così strutturati: 84° Gruppo con la 140° e la 288° a Vigna di Valle, la 141° a Grottaglie e la 142° a Linate.
- 26.01.59 Ci lascia per il raggiungimento dei limiti, l'ultimo G. 212. Il nostro 142-5 che era con la 142° dal 22.01.53 va al Museo di Vigna di Valle.

- 19.10.59 Soppresso anche l'84° e la 288° Sq. restano così la 140° su velivoli, la 141° e la 142° con elicotteri dal 20.09.59.
- 09.11.59 Mettiamo a terra, perchè radiato, il CZ.506. È la MM 45425 destinata al Museo Storico dell'A.M.I.
- 21.11.59 È la fine dell'epopea "506", perchè noi della 288° Sq. dell'84° Gruppo, testè soppressi, abbiamo radiato oggi l'ultimo esemplare rimasto in servizio nell'Aeronautica.
- 01.04.60 Costituita la Sezione Autonoma Elicotteri Soccorso a Vigna di Valle, alle dipendenze del Comando Soccorso Aereo.

SAR e RCC

"S.A.R." (Search and rescue) è il Servizio di "Ricerca e Salvataggio" raccomandato nel 1946 dall'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale ed affidato in Italia all'Aeronautica Militare il 14 aprile dello stesso anno.

Il S.A.R. Italiano fa parte inoltre di un particolare accordo tecnico intercorso fra Italia, Francia e Spagna per il soccorso nell'area del Mediterraneo Occidentale; in base a tale accordo gli Enti e gli Organismi S.A.R. dei tre Paesi cooperano scambievolmente con mezzi e servizi.

La responsabilità del S.A.R. è affidata, attualmente, al Comando della 2ª Regione Aerea che si avvale, per lo svolgimento dell'attività aerea destinata a questo servizio e da ultimo anche per l'attività antincendio, del 15° Stormo che è costituito di 5 Gruppi di Volo, dotati di elicotteri ed aerei appositamente costruiti per gli specifici impieghi.

"R.C.C." (Rescue Coordination Center) è il "Centro Coordinamento Soccorso" che ha il com-

pito di coordinare le missioni S.A.R., richiedendo per l'espletamento delle stesse i mezzi aerei, navali e terrestri opportuni.

Il territorio italiano ed i mari adiacenti sono divisi in due aree "S.R.R.", facenti capo agli "R.C.C." di Monte Venda presso Padova e di Martina Franca in quel di Taranto; quest'ultimo, data la vastità dell'area assegnata, si avvale della cooperazione di due "R.S.C." (Rescue Sub Center), ossia "Sottocentri Coordinamento Soccorso" con sede rispettivamente a Roma-Ciampino e Cagliari-Elmas.

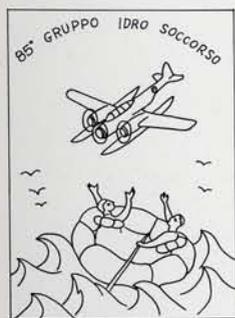


- 01.02.61 La Sezione Autonoma diventa "Sezione Elicotteri Soccorso" e passa alle dipendenze del Centro Coordinamento di Vigna di Valle.
- 30.09.61 Dalla sua costituzione nel 1953 ad oggi, gli elicotteri del Centro di Frosinone hanno compiuto attività di soccorso aereo pari a 835 voli per 562,40 ore volate.
- 01.10.61 Il Ministero della Difesa dispone la soppres-



sione del Comando Soccorso Aereo e devolve il servizio alle Regioni Aeree.

- 01.04.62 Il Centro Coordinamento Soccorso e gli SA-16 lasciano definitivamente l'Idroscalo di Vigna di Valle per stabilirsi sull'Aeroporto di Ciampino. Ciò rappresenta pure la chiusura dell'Aerostalo sul Lago di Bracciano.
- 04.12.63 I Centri Coordinamento Soccorso ed i Sottocentri Coordinamento assumono la denominazione internazionale OACI di RCC (Rescue Coordination Center) ed RSC (Rescue Sub-Coordination Center).
- 29.05.65 La Sezione Autonoma Elicotteri viene denominata Sezione Elicotteri e schierata a Ciampino.
- 30.09.65 Confluiamo, reparti ed aerei, nel costituendo "15° Stormo S.A.R.", alle dipendenze del Comando Trasporti e Soccorso Aereo. Non cambia niente. Continuiamo l'attività che svolgiamo quotidianamente in favore della comunità nazionale.

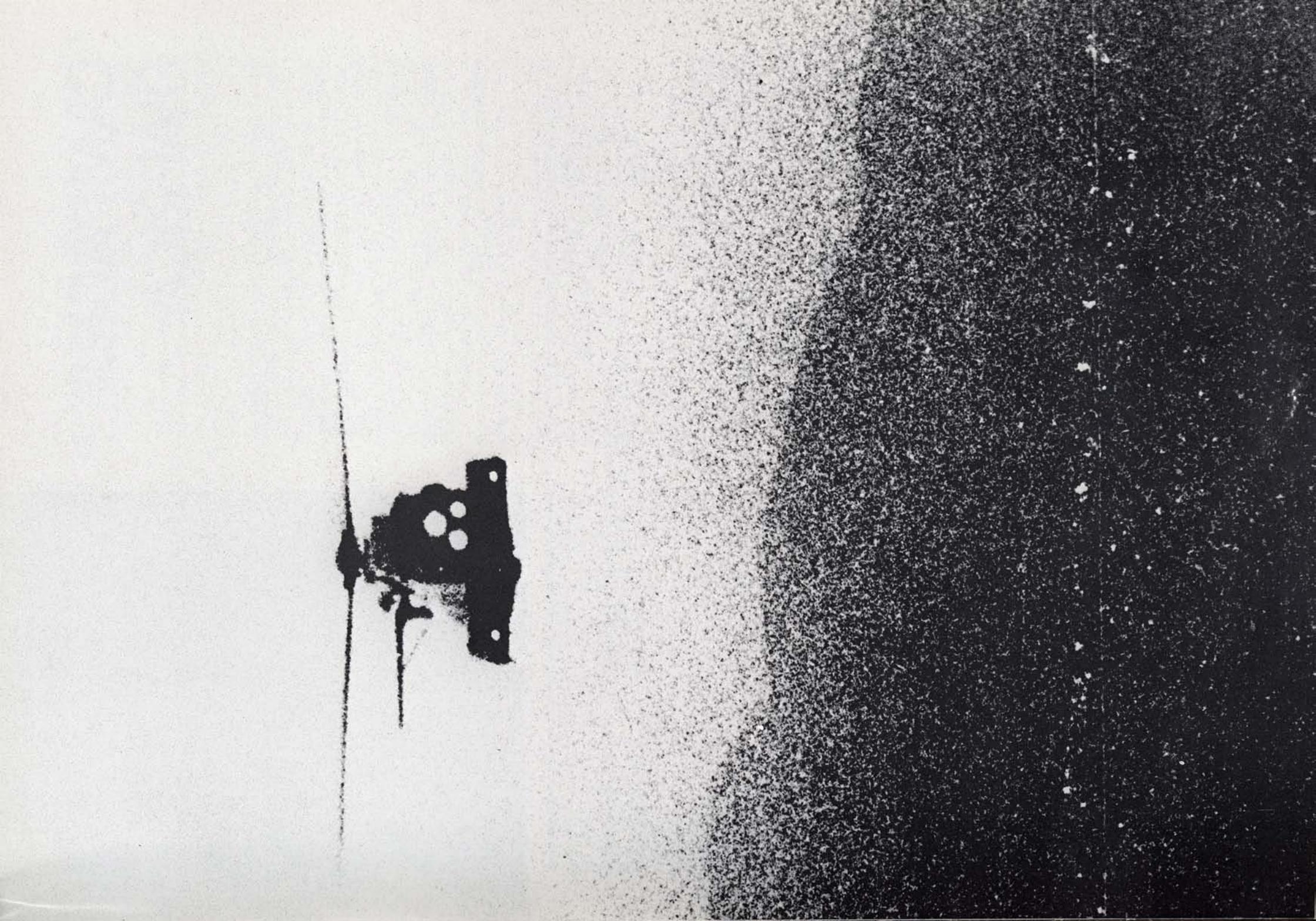


Attività del Soccorso Aereo

| ANNO | TOTALE VOLI | | ESERCITAZIONI | | VOLI SOCCORSO | | Persone soccorse e trasport. NR. |
|---------------|--------------|-----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|----------------------------------|
| | NR. | ORE | NR. | ORE | NR. | ORE | |
| 1948 | 617 | 685.53 | 57 | 138.53 | 5 | 30.18 | |
| 1949 | 1594 | 1713.58 | 163 | 280.02 | 42 | 115.11 | 2 |
| 1950 | 1416 | 1830.07 | 90 | 200.23 | 63 | 224.09 | 2 |
| 1951 | 2518 | 2594.15 | 63 | 199.45 | 101 | 257.30 | 10 |
| 1952 | 3200 | 4030.50 | 64 | 208.55 | 144 | 381.15 | 12 |
| 1953 | 2882 | 2788.35 | 66 | 203.20 | 118 | 294.40 | 20 |
| 1954 | 2666 | 2808.50 | 78 | 211.00 | 158 | 502.55 | 12 |
| 1955 | 2470 | 2639.15 | 84 | 220.15 | 143 | 365.15 | 11 |
| 1956 | 3234 | 3218.40 | 74 | 192.10 | 111 | 267.00 | 15 |
| 1957 | 3805 | 4470.50 | 73 | 191.50 | 140 | 358.20 | 16 |
| 1958 | 3070 | 3810.30 | 37 | 102.25 | 97 | 309.50 | 18 |
| 1959 | 2515 | 3487.15 | 6 | 26.25 | 92 | 351.00 | 40 |
| 1960 | 1770 | 3051.40 | 15 | 58.40 | 197 | 587.40 | 53 |
| 1961 | 2977 | 2798.15 | 56 | 166.30 | 121 | 326.15 | 57 |
| 1962 | 4238 | 4471.40 | 71 | 196.05 | 159 | 345.35 | 55 |
| 1963 | 4187 | 4094.30 | 51 | 169.40 | 139 | 518.35 | 136 |
| 1964 | 4674 | 4714.40 | 46 | 193.05 | 160 | 645.40 | 87 |
| 1965 | 5735 | 7535.00 | 86 | 224.10 | 485 | 1597.55 | 143 |
| Totali | 53570 | 59362.43 | 1179 | 3193.33 | 2475 | 7479.02 | 689 |

Quel giorno ...





CAMPAGNA D'AFRICA

Castel Benito, 16 dicembre 1938. Stanotte abbiamo fatto una bella sorpresa al comandante dello Stormo. Ieri passando, fra gli S.81 aveva detto: "Ah, se potessimo mettere questi motori nuovi su quell'aereo là, invece di due inefficienti, ne avremmo uno efficiente". E noi specialisti, approfittando del fresco della notte, ci siamo messi di lena ed abbiamo preso i motori nuovi dalla struttura da revisionare e li abbiamo montati sull'aereo buono, ma con i motori al limite. Stamane non poteva credere ai suoi occhi. Per noi è stato... quasi un passatempo. Da quando siamo degli "insabbiati", dei novelli nomadi che rifuggono la "vita" di Tripoli, dopo il lavoro ed un po' di sport, non sappiamo che cosa fare.

Castel Benito, 10 maggio 1939. Mi avevano detto che il ghibli era una cosa eccezionale, ma per immaginarmelo così, ne dovevo avere di fantasia. Comincia come una specie di polverone all'orizzonte, un polverone tanto alto che è difficile capire se avanza o ristà. Poi, in un attimo, ci sono dentro. Se la nebbia è una gran poltiglia che nasconde tutto, il ghibli è una gran nebbia con dentro tutta la sabbia del mondo e un venticello da cento chilometri e più all'ora che la rimestola in continuazione. Con il ghibli si ferma tutto. E non c'è modo di ripararsi. Per non "incementare" anche i polmoni, respiro attraverso la pezzuola. Dura tre giorni alla volta, più frequentemente, due mesi all'anno: maggio e settembre.

Gebel el Auenat, 27 febbraio 1940. Questo posto caratterizzato da alcune montagnole di macigni tondeggianti, sta all'estrema punta sud occidentale della Libia, presso il confine con l'Egitto ed il Sudan. Dobbiamo assicurare con il nostro S.81 il supporto di scalo ed il collegamento radio al velivolo "I-MANU" con il Governatore, nel volo senza scalo fino in Somalia. Dopo aver cooperato al rifornimento del trimotore in transito tramite la solita pompetta a mano, mi accingo alle mie occupazioni più professionali. Faccio ruotare l'S.81 per disporre l'antenna a dipolo sull'allineamento di maggior resa e distendo l'altra antenna a filo. Poi mi metto all'ascolto. Con la sinistra muovo la manopola di sintonia del ricevitore, con la destra tengo la matita sempre pronta a tradurre in lettere i segnali. Dopo sei ore di tensione, finalmente ricevo dall' "I-MANU" l'ultimo messaggio: "QAL (sto atterrando) Lugh Ferrandi", che ritrasmetto subito alla base. Questa ricezione da duemilaottocento chilometri di distanza, è al di là dell'encomio solenne che me ne deriva, una bella prova di abilità, per un primo aviere r.t.

Alessandria d'Egitto, 28 luglio 1940. Sono su un solitario S.79 in ricognizione sul porto di Alessandria d'Egitto, a 5.800 metri di quota. Fa freddo. Ci fioriscono intorno le nuvolette degli shrapnels. Il fotografo ha fatto tre serie planimetriche di quindici fotogrammi. È soddisfatto. L'osservatore ha riscontrato sei incrociatori, nove cacciatorpediniere e tre torpediniere nemiche.



Trasmetto le informazioni in codice "C.S.A.N." a Guidonia, al comando della V° Squadra Aerea e al comando del XV Stormo. Mentre batto tasto i segnali morse, mi viene in mente la venuta in Africa e i primi raids in formazione. Era così diverso.

Maraua, 19 settembre 1940. La terra d'Africa scotta e non in senso metaforico. Per cercare di contenere la pressione del nemico che dilaga ovunque, il nostro apporto aereo, per quel che può, è determinante. Facciamo due missioni al giorno e ci tocca, oltre che condurle, prepararle. Riforniamo gli aerei, travasando il carburante con la pompa a mano, qualche volta con quella in dotazione all'S.79 e talvolta con altre separate. Carichiamo a mano, perchè con l'argano del velivolo è troppo complicato ed infinitamente lungo, le bombe. Con il motorista, il montatore e, quando capita anche il fotografo, facciamo squadra. Siamo insieme per ogni bomba, sia da cento che da cinquanta chili. Ce ne vanno in tutto 12. Le portiamo e le imbrocciamo nel cestello, poi di spalla uno la solleva fino a consentire all'armiere il fissaggio sull'apposito gancio.

Z.1, 11 dicembre 1940. Girovaghiamo fra diversi campi di manovra, ossia quegli aeroporti ricavati qua e là con lo spianamento di dune ghiaiose. Il problema dei problemi è sempre l'acqua. Per lavare il gamellino ed il piatto del secondo, con l'acqua di cui dispongo, mangio... in società con l'amico Cignoni. Usiamo quella di uno per tutti e due. Meglio così che con gli avanzati rinsecchiti, appiccicati e sporci. Almeno sono... lavati. Prima, non essendo capace di fare sufficiente economica, potevo lavarmi... ogni morte di papa, ma di papi non ne sono morti in questo periodo, adesso che ci so fare con... mezzo litro di acqua, posso farmi la doccia una volta alla settimana. Passo un po' d'acqua insaponata sulla pelle, poi con la mano a mo' di spatola, la detergo e con la mano umida... mi sciacquo. Ah! Se potessi farlo ogni altra sera!



T.5, 15 dicembre 1940. Atterriamo che è quasi notte. Non ci viene incontro nessuno. Ci guardiamo intorno ed il campo è... deserto. È incredibile. Scorgiamo in giro della roba, la solita roba inutile, sparpagliata. Sembra un segno di precipitoso abbandono. Siamo preoccupati. Dall'esercito apprendiamo che non c'è immediato pericolo, ma... È proprio un bello scherzo per il rientro da una missione di guerra. Abbiamo fame. Andiamo a cercare la buca della cucina. Vuota fino al punto da sembrare di non essere mai stata la sede di una cucina. Il capo-equipaggio, Ten. Guido Tramontano — non me lo dimenticherò mai — ci autorizza ad aprire la cassetta dei viveri d'emergenza. Ma qualcuno prima di noi non ha atteso l'autorizzazione per placare i morsi della fame, che da un po' di tempo cominciano a diventare comuni. Manca metà del contenuto e quanto resta, diviso per sei, può servire solo a mo' di stimolo. Tramontano allora dice: "Mangiate voi, io non ho fame". E va a fare quattro passi nell'oscurità. Mi passa la fame. Dormiamo con tutti e due gli occhi aperti e all'alba ce ne andiamo appena in tempo per non esser colti dall'avanzata nemica.

Antonio Antonucci

Italia - Inghilterra: 3-0

Cirenaica, 13 luglio 1940. Dopo tre giorni di assalti alla flotta nemica che aveva partecipato alla battaglia di Punta Stilo, quel giorno ero d'avvicendamento, occupato in incombenze di base, la "R", una spianata di sabbia e quattro tende, presso una località chiamata Maraua, nella Cirenaica.

La giornata era bella, come lo poteva essere sotto quel sole africano, verso mezzogiorno, e gli aerei, in configurazione di Stormo, stavano giusto rientrando dall'ennesima ripassata a quella flotta. Ed io, nell'animazione del momento, stavo condividendo le eccitate emozioni represses fino all'atterraggio, quando un "mpa" (massima precedenza assoluta) su "mpa" concluse la sua corsa nelle mie mani.

Richiedeva, per ordine del Comando della Squadra Aerea, di ritornare sulla flotta inglese, con tutti gli aerei disponibili.

Ce ne erano tre, quelli rimasti, il "20-4" che era il mio, il "20-6" del S.T. Pistani ed il "21-2" del S.T. Pavan. Costituimmo lì per lì, la composita pattuglia, di cui assunsi il ruolo di comandante e, con il nostro carico di bombe, decollammo alle 12.40, in rapida successione, io per primo, tenendomi "sottovento" alla bava che soffiava da destra e che portava subito via il polverone sollevato, onde non ostacolare il decollo dei gregari.

Con il "6", che mi stava raggiungendo a destra, virai a sinistra e seguitai per un po', per consentire all'altro della "21" di entrare in formazione.

Così, diressi per "rotta 45°" ed una volta sul mare aperto, corressi più ad Est. Salimmo a quattromila e cominciai a respirare, anche se il sudore che ci portavamo dietro dal suolo, ora si raggelava sulla pelle.

Alle 14.30 nel riquadro sinistro del finestrino, il puntatore, S.T. Rissone, ed io scorgemmo contemporaneamente le scie bianche sul mare. Erano dieci. Risalii alle sagomine che presto si delinearono nelle caratteristiche: una portaerei, tre incrociatori e sei cacciatorpediniere, con prua per "100°". La loro posizione era all'incirca a quaranta miglia a NW di Marsa Matruk.

Un dito puntato entrò nel mio campo visivo. Indicava tre velivoli, anzi quattro, perchè un altro puntino s'era aggiunto sopra.

Cercammo di tenerli d'occhio, mentre puntavamo, con l'intenzione di collimare la portaerei, in formazione ristretta a cuneo.

Rissone si mise all'opera, fece aprire i portelloni e, tragguardando attraverso lo "Jozza", mi diresse. Il "6" e il "2" mi stavano affianco incollati.

"Mollat..."

Urlò lo sgancio, percepii il distacco delle prime due delle quattro bombe da duecentocinquanta chili, che costituivano il mio carico bellico e, nell'infinitesimale frazione di secondo che precedeva la caduta della seconda coppia, insieme all'urlo che s'inceppava sentii una grandinata tambureggiare sulle ali.

Avevo gli occhi fissi sulle navi. Guardai a destra,

sbirciai a sinistra, le ali erano già ben bene sfiorate, ma i motori andavano. Non avevo squarci. Gli altri due S.79 m'erano sempre al fianco. Mandai giù la saliva nella gola improvvisamente diventata dura.

Nella tensione, non mi rendevo conto, ossia non mi sembrava "mia", quell'eccitazione che mi circondava.

Rividi tutto.

Quei tre velivoli avvistati, che erano dei bimotori Blenheim, ci avevano puntato, accolti dal fuoco di sbaramento incrociato delle nostre 12.7. Allora ci si erano messi in coda e ci avevano centrato "in caccia", dall'angolo cieco, che sta tra la mitraglia dorsale e quella ventrale dell'S.79. Però, quello che non poteva fare uno contro uno, nella confusione che si era creata fra le posizioni contrapposte, qualcuno aveva rifilato un "rosario" intero su un Blenheim, che vedevo andar giù in fiamme.

Non che "loro" scherzassero. I fori delle loro pallottole fiorivano, mi fiorivano, ci fiorivano, non per incanto. Seguì un attimo di silenzio delle nostre armi che non riuscivano a collimare, mentre le loro non smettevano di bersagliarci. Improvvisamente, mi mancava quel conforto del nostro "ta, ta, ta...". Mi sconvolgeva il tintinnio dei colpi che mi sbeccavano le eliche. Qualcuno a bordo riprese a sparare, finalmente, e Rissone, esul-

tante, corse a dirmi di esser riuscito a far fuori, con la mitragliatrice ventrale, il secondo dei bimotori inglesi.

E un attimo dopo, il gregario sinistro, la spuntò pure sul terzo che scorsi andar giù in picchiata, lasciandosi dietro una lunga fumata nera.

Le nostre bombe avevano mancato le navi, ma ci sembrava di esserci rifatti sulla loro scorta e nonostante tre contro tre, avevamo fatto "tre a zero".

Il sudore, quel sudore che mi si era gelato sulla pelle, era tornato caldo, terribilmente caldo. Improvvisamente, me ne accorsi. Guardai l'orologio. Segnava le quattordici e trentanove. Erano trascorsi soltanto nove "eterni minuti".

Pur constatando che i velivoli andavano tanto da mantenere brillantemente il "cuneo", scendemmo a "T.4" che era Ain El Gazala. Ci ritrovammo con i componenti degli altri due equipaggi, tutti totalmente e incredibilmente sani e salvi ed andammo a controllare quante ne avevamo prese e se i danni precludevano il rientro alla base.

Più o meno trecento colpi a testa, pardon, a aeroplano.

A sera, fummo di nuovo "a casa", a Maraua.

Diego Recagno

Il miracolo di un FALCO impallinato

Tamet, 18 novembre 1942. Tamet era a metà strada fra Tripoli e Bengasi, appena nell'entroterra sul golfo della Sirte, un po' ad ovest di questa località. Era un cosiddetto campo di manovra e noi della 54^a Squadriglia del 15° Stormo, a novembre del 1942, eravamo là, con i CR.42. La notte del diciotto, una colonna motorizzata nemica era sorta dal deserto, aveva dato una bella ripassata ad una nostra base aerea, distruggendo velivoli ed infrastrutture, ed era riscomparsa nella notte.

Noi sapevamo che quegli incursori riparavano sempre, appena fatto giorno, dove arrivavano, ma mai molto distante, fra le dune del deserto, mimetizzandosi fra le asperità naturali, cercando di confondersi con l'ambiente. Lo avevamo fatto anche noi, in altri tempi.

Così decollai con il mio "Falco", quale gregario del comandante della squadriglia, il Cap. Renzo Mencaraglia, in ricognizione armata alla ricerca di quel nemico. Pieni di rabbia e con propositi di vendetta.

Vagammo per più di mezz'ora, cercando d'interpretare quanto appariva in fatto di tracce zigzaganti, ma ce n'erano troppe e per tutte le direzioni. Poi qualcosa destò il nostro interesse, nel letto asciutto dello Uadi Tamet. Ci girammo intorno a mille metri di quota e

quello che alla luce non giusta c'era e non c'era, apparve. Erano loro. Si erano sparpagliati proprio fra le asperità del terreno irregoale, ben al riparo.

Alle calcagna del capo pattuglia, mi buttai in picchiata e presi a sparare con le due 12.7, aggiustando la mira or su un cingolato e or su un altro automezzo, a mano a mano che calavo. Mentre io facevo questo, nel succedersi di pochi istanti, da terra presero a sparare. Sembravano delle catenarie luminose che serpeggiando, convergevano tutte su di me. Parevano una... rete che s'intesseva senza smagliature davanti al mio procedere.

Le mie due scie fiammegianti che mi procedevano nella discesa, si perdevano in quel vorticoso controcorrente dei bagliori che salivano, che mi sfrecciavano intorno, che trovavano un facile bersaglio nelle mie due ali, nei montani di queste, nella carlinga, contro la lastra corazzata di protezione, nel motore.

E stavo andando giù a pieno regime, quando scorsi l'indicatore della pressione dell'olio a zero. Per me era la fine o quasi. Potevo — e per quel sentimento di vendetta che avevo in corpo, ne sarei stato pure capace — fare una strisciata distruttiva, cercando di richiamare l'aereo un attimo prima dello schianto, ma non avevo tempo per

Quando un po' di "SE" aggiustano tutto

pensare. La terra mi si proiettava violentemente contro, allorchè il motore tossì rauco per due volte, emise un lacerante rumore di ferraccio rotolante in una discarica, vidi l'elica sbracciarsi in un sussulto, annaspere e restare con una pala immobile, di traverso, al mio ristretto orizzonte, ormai concentrato su una specie di autocarro. Continuavo sempre a sparare, poi d'istinto, tirai a me la cloche e l'aereo, nel sibilo dell'aria piena adesso soltanto del gracidiare della mitraglia, s'impennò. Io ero senza fiato, ma sicuro di riuscire a salire senza potenza propulsiva in conseguenza di tutto quello slancio accumulato nella picchiata. Se ciò era vero, era pure un miracolo che le ali non si fossero staccate nella ripresa.

Il mio sangue riprese a circolare mentre il CR.42 esauriva la spinta. Potevo lanciarmi con il paracadute, ma per non finire diritto nelle braccia di quelli che avevo appena mitragliato, mossi tutto quello che si muoveva dall'aereo e mi stabilizzai. Cercai di ... veleggiare un po' per allontanarmi. Mi affidai al massimo del sostentamento ottenibile. Andavo giù, ma stavo pure su e intanto facevo strada, a giudicare dal sole, verso le nostre parti.

Tirai avanti con il povero "Falco" sfiato, disperatamente, e visto che continuava, non mi lanciavi. Continuavi con l'intento di avvicinarmi quanto più possibile a qualche eventuale postazione amica. Finchè ci riuscii e poi, prima sobbalzando a spiattellare, indi correndo, proseguì per qualche altro metro ad esaurimento. Saltai a terra, quella terra che miracolosamente risentivo sotto i piedi, e andai a nascondermi in un cespuglio, cercando di cancellare le pedate, in ciò favorito da una leggera brezza che muoveva il pelo della sabbia. Tutt'intorno non vedevo altro che sabbia. Ero in un silenzio di tomba. Dell'altro CR.42 non c'era traccia alcuna. Interrogai il cielo e il sole. Mi dissi che potevo essere a duecento e anche a quattrocento chilometri da Tamet, ma per quanto arzigolassi, potevo essere anche a cinquanta o a cinquecento. Decisi di aspettare. Guardai al mio povero "Falco": era impallinato come un povero tordo dopo due colpi di doppietta.

Passò circa un'ora e all'orizzonte cominciò a levarsi una nuvoletta. Mi feci piccolo, ancor più piccolo, ma l'aereo, il mio aereo che in quel momento avrei voluto distrutto o almeno ad un milione di chilometri di distanza, nello stesso grado in cui la sua presenza mi era stata fino allora di conforto adesso mi faceva ribollire il sangue. Era un segnale inconfondibile, una meta sicura per la nuvoletta avanzante. Mi rassegnai.

E invece erano i nostri.

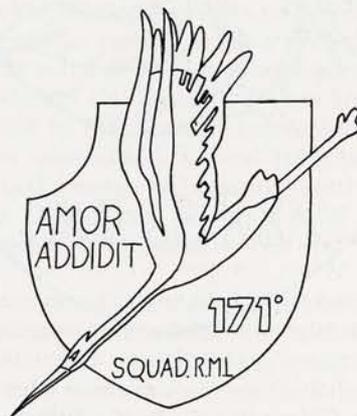
Raffaele Giusto

Mediterraneo Centrale, 15 giugno 1942. Se la 288^a Squadriglia non fosse rimasta improvvisamente a corto di piloti abilitati al volo notturno, se io non avessi avuto quell'abilitazione proprio sui "506" in sua dotazione, se gli inglesi non avessero osato quel che osarono per rifornire la piazzaforte di Malta, se i nostri nella notte successiva al primo scontro, non avessero perso il contatto con la flotta nemica, se dieci "Hurricanes" non se la fossero presa sia pur "cavallerescamente" con me, se..., io quel 15 giugno 1942 non sarei diventato uno dei più giovani marescialli piloti della Regia Aeronautica.

Questa è soltanto una storia di guerra che non sarebbe avvenuta "se" non ci fosse stata la guerra. A quaranta anni di distanza, raccontandola ci si può anche ridere sopra. Molto meno quel giorno.

Lo scoppio della seconda guerra mondiale, la mia guerra, mi aveva trovato sergente pilota d'idrovolante nella 171^a squadriglia del 91° Gruppo B.M. a Cadimare. Il giorno dopo, tale evento, proprio l'undici giugno 1940 — ero al mio 330° volo — la squadriglia veniva trasferita, ed io con lei, all'idroscalo di Taranto, sul Mar Piccolo, e trasformata in reparto da Ricognizione Marittima Lontana. Era una delle prime dotate di Cant. Z 506.

Mi ritrovai così a perlustrare le acque del Mediterraneo, con l'unica differenza che adesso andavo sempre ... da solo. Dire quant'acqua abbia "bevuto" nei primi due anni di guerra non saprei, ma di certo tanta. Eppure il continuo contatto con essa non fece niente per farmela amare. Tra l'altro, e contrariamente ai miei obblighi di idrovolantista non sapevo neanche nuotare, né imparai in mezzo a tutta quell'acqua. Frattanto, andando su e giù tra Taranto ed il Mediterraneo Orientale, combattevo un po' di guerra, ma mai tutta insieme quanta ne feci quel 15 giugno.



Decollai che era ancora notte, alle 04.30 locali, per Augusta, ex base di dirigibili, e da lì, alle quattordici, insieme ad altri tre "506" — due della 171ª ed uno della 288ª — fui mandato alla ricerca di un doppio convoglio nemico che, ormai al centro del Mediterraneo, convergeva da Gibilterra e da Alessandria d'Egitto su Malta. Era una giornata divina con mare d'olio e un cielo passato al filtro. A cento metri di quota, che era quella solita di crociera, avvistammo le navi. D'impulso, mentre il radiotelegrafista lanciava il segnale cifrato di scoperta e la posizione nel convenzionale quadratino, facemmo un secco dietro front, in quanto restare lì a rimirarci quelle navi non avrebbe promesso niente di buono. Ma l'osservatore della Marina doveva contarle e verificarne il tipo, sicché nuovo "fronte-dietro" in direzione del convoglio. Una raffica del mitragliere dalla torretta superiore, ancor prima delle urla di qualcuno dell'equipaggio ci annunciò che dieci Hurricanes della portaerei, in scorta di protezione al convoglio, s'erano divisi in due sezioni e stavano venendoci addosso a forbice.

Ricordo che mi rincattucciai nella nicchia corazzata che mi proteggeva le spalle, poi, ferito ad un piede il primo pilota, strapazzai quel povero "Airone" che rispose come un ciuccio bastonato a dovere cercando di togliersi da quella situazione alquanto... pesante, ma quelli erano in dieci e per sfuggire ad uno entrava nel mirino dell'altro. Il contatto durò qualche minuto, ma per i buchi che fiorivano intorno, i pezzi di legno e tela delle ali che saltavano, le urla di... esultanza dei mitraglieri che avevano fatto fuori uno dei caccia nemici, un motore che tossiva, io che sudavo, quell'assalto sem-

brava eterno, tanto che diede il tempo pure all'ala destra di prendere fuoco. Al ché, proprio mentre un Hurricane mi sorpassava fumando nero, mi buttai giù ed ammarai. Smaltita la velocità il 506 cominciò ad inclinarsi a destra e l'incendio finì in una gigantesca fumata. Intanto, gli altri avevano messo a mare il battellino di salvataggio ed io, che non sapevo nuotare, passai dall'aereo che stava affondando al canotto, senza nemmeno bagnarmi i piedi. Dandoci da fare con i piccoli remi ci allontanammo di poco, quand'ecco i sette od otto Hurricane puntare nuovamente su di noi. Ci sentimmo spacciati, finiti, abbandonati dalla fortuna che ci aveva fino ad allora così sfacciatamente protetti! Ed invece, felice come non mai nella mia vita, mi ritrovai a rispondere con un cenno della mano ad un braccio alzato in un gesto forse di incoraggiamento proveniente dalla piccola cabina del caccia nemico. Poi puntarono in alto e scomparvero.

Abbattuti a circa trenta miglia da Malta sulla direttrice che congiunge l'isola a Linosa, ci preparammo alla lunga attesa e... aspettammo. C'è una cosa che non potrò mai dimenticare, forse anche perché, con il nostro avvistamento, ne ero parte in causa. La "guerra" era per così dire scomparsa dall'orizzonte e probabilmente come conseguenza della precedente tensione — come la quiete dopo la tempesta — non la sentivamo più così prossima, quando improvvisamente oltre la nostra visuale divampò la battaglia aeronavale. Dapprima boati, poi un brontolio e poi un continuo tuono, cupo, impressionante. Riportati improvvisamente alla realtà, seguimmo senza fiatare, ora trepidanti ed ora attoniti, finché dopo tanto tempo, a poco a poco tutto si esaurì in uno strano, inimmaginabile silenzio che ricadde sul mare deserto, mentre il sole rosso e gigantesco andava tuffandosi.

In quell'ora che "volge al desio" mi rivedevo al primo volo sul "Caproncino", il biplano a scarponi CA.100 della Scuola di Primo Periodo di Como, poi, al reparto, i primi voli con gli S.55 uguali a quelli delle crociere atlantiche, e poi il 506 e con l'immagine di questo, tutte quelle sortite monotone, noiose, di marinaio girovago, iniziate prima dell'alba, continuate oltre il tramonto, talvolta in nottate di luna che davano l'impressione di sorvolare una distesa di stelline luccicanti e l'ansia di scoprire contrapposta alla paura dell'insidia, nello scambio dei ruoli portato al livello individuale di reciproco nemico. Ecco, erano ricordi che vivificavano l'incognita tra la fine probabile e la continuazione incerta, tra la vita e la conclusione della vita.

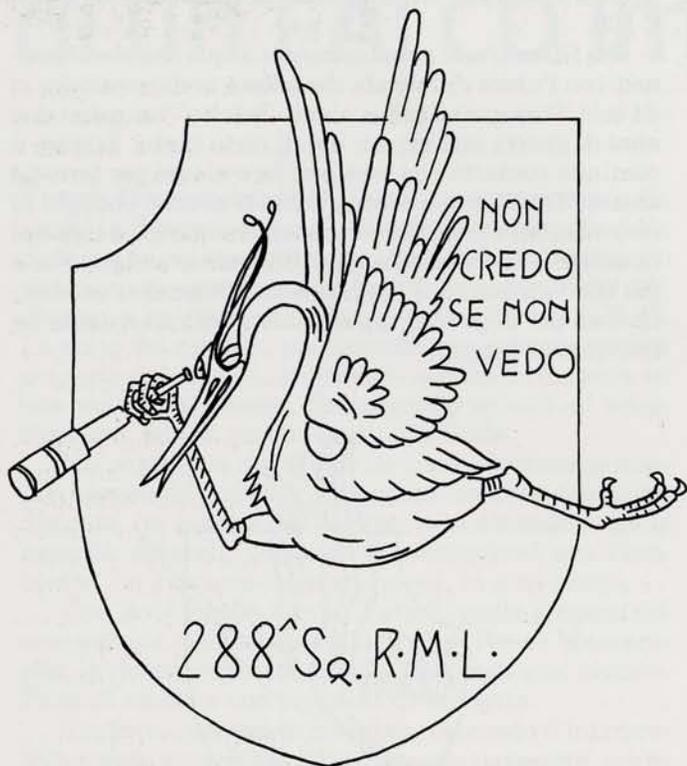
A sera ci sembrò di udire dei rumori. Lanciammo un razzo. Ed in un attimo il cielo si riempì di segnali luminosi. Restammo sbalorditi. Quel mare così vuoto era pieno di naufraghi, nostri e nemici, tutti disperatamente affratellati nella sventura.

Ci trasse in salvo una piccolissima nave ospedale che ci sbarcò poi a Lampedusa.

Dei tre idro usciti con noi, uno solo era rientrato alla base. Anche se ormai inattesi, successivamente, eravamo tornati pure noi. Con la fortuna che ci aveva arriso due volte: per aver scovato la flotta e per esserci salvati dal duello aereo e dall'abbattimento in mare. Gli altri non avevano trovato la flotta e non erano neppure tornati.

Succedeva in guerra.

Dino Rigacci



Per arrivare al Sud un bel giro del "Gioco dell'Oca"



Brindisi, 17 novembre 1943. Me lo dicevo io che nel calendario degli aviatori, certi giorni ci stanno come le scarpe strette ai piedi. Mi comandano di giornata, mi presento puntuale e mi vogliono schiaffar dentro perchè indosso un'... "uniforme" non regolamentare. E poi vagli a rispiegare che io ho fatto il giro del "gioco dell'oca" per arrivare... così.

È vero che questa casacca da meccanico del Royal Army di Sua Maestà Britannica non è — in confronto a quello che vedo in giro — "proprio" un'uniforme regolamentare per un maresciallo pilota della Regia Aeronautica, momentaneamente a terra, ma io ci vivo dentro da circa due mesi ed è, grazie ad una circostanza davvero incredibile, tutto quello che ho, altrimenti sarei ancora in mutande e maglietta. Se non fossi un tipo pacifico e naturalmente ottimista mi dovrei arrabbiare o per lo meno... mettermi a piangere sull'olio che ho volontariamente versato.

Avevo portato dalla Corsica, dove ero di stanza con un reparto della Ricognizione Marittima, un RS.14 alla fabbrica a Marina di Pisa, per certi lavori e mentre quelli li eseguivano, io potevo godere qualche giorno di licenza, a casa, a Bracciano, con la mia novella sposa. E lì, miseriaccia boia, mi aveva colto l'annuncio dell'armistizio con gli alleati. Non starò qui a rifare la storia del caos di quei giorni ed in particolare per uno che nel sacro rispetto delle stellettole che portava, voleva sapere cosa

dovesse realmente fare. Io andai a chiederlo a Vigna di Valle, che era la base aerea più vicina, lì a due passi, convinto che dovendo difenderci dai tedeschi o li avremmo affrontati o avremmo cominciato a combatterli dal Sud.

Nonostante l'incerto passare dei giorni successivi all'otto settembre e le sempre maggiori difficoltà che si frapponavano al desiderio d'involarmi per il Sud, la "testaccia" mia non ne volle sapere di ritirarmi a casa ad aspettare. Perciò fu così che il quattordici, insieme ad altri cinque, forzai una minacciosa resistenza, saltai su un aereo in rada e decollai.

Appena in volo, tanto per evitare prevedibili incontri cattivi, diressi subito verso il mare e poi, al largo, ma lungo costa, alla volta di Nisida, altra base della Ricognizione Marittima, che secondo le mie informazioni doveva essere già in mano anglo-americana, a seguito dello sbarco nel salernitano. Invece, incappai nell'ombrello della testa di ponte e se la presero tutti con l'aereo che pilotavo io. Dalla terra, dal mare e dal cielo.

Ed io le presi tutte quelle che mi sparavano contro.

Finchè l'aereo riusciva a stare sù, finchè rispondeva alle mie spericolate evoluzioni nel vano tentativo di defilare quell'inferno, non mi importava quante ne prendessi, anche perchè nonostante il continuo incassare, io e gli altri cinque, sembravamo invulnerabili, ma quando

si sviluppò l'incendio, e per giunta in modo serio, puntai sulla destra con l'intenzione di avvicinarmi all'isola che appariva a destra ed andai rovinosamente in acqua.

E sempre sani e... salvi tutti e sei, cinque con il salvagente, ed io che sapevo stare a galla, senza, perchè a bordo ce ne erano solo cinque.

Non avrei voluto, ma mi dovetti liberare del vestiario che mi impacciava e mi appesantiva, mentre poi, in mutante e maglietta, potevo sentirmi un pesce, tanto da tentare di raggiungere la costa. Andai avanti per circa un chilometro, ma poi tornai indietro. Restare con gli altri sembrava più rassicurante, se non altro abbastanza più vicino del miraggio della terra.

Per un pò parlammo, congetturammo, discutemmo finchè non avemmo più altro da dirci, soverchiati dai pensieri individuali ed intimi. Mentre pensavo, volevo pensare a casa, mi venivano in mente tante vicende della mia vita e proprio quelle più agitate della mia vita aviatoria parevano darmi un certo coraggio, ma direi di più, quasi la certezza del perpetuarsi della protezione d'una buona stella, con il favore della quale me l'ero sempre cavata.

Nel 1937, quando con i "501" di Augusta facevo la scorta alle navi che andavano in Spagna, una mattina ad ore antelucane, mi si parò sulla direttiva d'involo un barcone carico di pietre che presi in pieno. L'aeroplano si sfaldò come un tino quando lo molano i cerchi di ferro, ma io non riportai un graffio.

Pensai alla fortuna.

Ringraziai invece la Madonna Protettrice degli aviatori, quando di nuovo uscii senz'altri graffi, il ventotto settembre 1941, da un duello aereo che finì perfino tra le citazioni del giornaliero bollettino di guerra.

Qualcuno richiamò in campo la dea bendata, con la quale sarei stato legato a doppio filo diretto, ma io dissi di aver fatto semplicemente la mossa giusta al momento giusto. Comunque eravamo uno contro due e senza farci alcun male, o invero molto poco — per un colpo solo incassato — ne facemmo fuori uno di quei due.

La vicenda s'era svolta così. Ero decollato con il "170-10" dello 83° Gruppo R.M.L. dall'aerobase "509 - P.M. 3500" — che in sostanza era Augusta, ma non si poteva dire, — alle 16.15 locali per incrociare da trenta miglia per 170° da Sciacca, le torpediniere "Cigno" e "Centauro", con le quali andare alla ricerca di una grossa unità nemica in navigazione alla volta di Malta. Alle 16.55, a quarantadue miglia, raggiunti le navi e procedendo nella identica direzione, un quarto d'ora dopo, m'imbattei in due velivoli che, avvicinandosi soltanto, non mi insospettirono. Anzi li scambiai, per tale loro comportamento, per "amici". Perciò andai avanti nel volo di esplorazione. Ma dieci minuti dopo mi sentii bersagliato da una serie di traccianti. Decisamente manovrai per mettermi fuori tiro — la mossa giusta — e così facendo posi il nostro mitragliere in una posizione favorevolissima, tanto che con una breve raffica di venti colpi, lo impallinò all'attacco dell'ala e quello se ne andò giù difilato in mare, lasciando una densa scia di fumo ad indicare la sua tragica parabola.

Improvvisamente mi ritrovai in rotta di collisione con l'altro velivolo avversario. Lui sparava ed io non mollavo dall'andargli incontro. Deviò, passandomi ad un pelo sotto gli scarponi del "Cinquecentosei".

E finì press'a poco così. Però a me lasciò un senso di

sicurezza che, invero, non era proprio la stessa che, dopo circa tre ore di dondolio fra le onde, tentava faticosamente di farmi affrontare con ottimismo la situazione.

Invece, quando ormai, dopo circa cinque ore in acqua, ritenevo di non poter far altro che disperare, ci pescò un natante inglese per... farci in quanto "nemici" fare tre giorni di cella carceraria a Palermo, giorni che sarebbero stati poi niente, se non fossero stati seguiti dall'avviamento in campo di prigionia algerino. Ormai decisamente in maglietta e mutande, com'ero stato ripescato. Ma, sembianza a parte, in Algeria non faceva freddo.

Bollettino N. 485

IL QUARTIERE GENERALE DELLE FORZE ARMATE COMUNICA:

NOSTRI AEREI LA NOTTE SUL 29 HANNO BOMBARDATO OBIETTIVI MILITARI IN ZONA TOBRUCH E MARS MATRUH CON EVIDENTI RISULTATI.

NELL'AFRICA ORIENTALE INTENSA ATTIVITA' DI NOSTRI REPARTI AVANZATI NEI VARI CAPISALDI DELLO SCACCHIERE DI GONDAR.

NELL'AFRICA SETTENTRIONALE SUL FRONTE DI TOBRUCH UN TENTATIVO DI ATTACCO NEMICO PRECEDUTO DA PREPARAZIONE DI ARTIGLIERIA E' STATO PRONTAMENTE TRONCATO.

AEREI GERMANICI HANNO BOMBARDATO IL GIORNO 27 ATTENDAMENTI E DEPOSITI DI MATERIALI DELLA PIAZZA DI TOBRUCH PROVOCANDO NOTEVOLI ESPLOSIONI E INCENDI.

AEREI NEMICI HANNO IERI MITRAGLIATO E SPEZZONATO GLI AEROPORTI DI CAGLIARI E DI CATANIA CAUSANDO QUALCHE DANNO E NESSUNA VITTIMA. A CAGLIARI UN VELIVOLO E' STATO ABBATTUTO DALLA DIFESA CONTRAEREA E UNO DALLA CACCIA.

IN MEDITERRANEO UN APPARECCHIO DA RICOGNIZIONE MARITTIMA HA SOSTENUTO UN DURO COMBATTIMENTO CONTRO SEI CACCIATORI BRITANNICI ABBATTENDONE TRE, VENIVA INFINE SOPRAFFATTO. PARTE DELL'EQUIPAGGIO E' STATA SALVATA.

UN ALTRO AEREO DA RICOGNIZIONE MARITTIMA ASSALITO DA DUE "BLENHEIM" NE ABBATTEVA UNO RIENTRANDO INCOLUME.

Dovemmo alla nostra ignoranza della lingua inglese ed al fatto che per interrogarci dovettero ricorrere ad un ufficiale che conosceva la lingua italiana per passare immediatamente da pericolosi prigionieri di guerra a graditi e quasi liberi ospiti, almeno temporaneamente. Perchè dalle conversazioni, venne fuori che l'ufficiale interrogante "conoscesse" Frattamaggiore, luogo d'origine di uno di noi. E così, parla e chiacchera, scoprimmo di essere niente pò pò di meno che lui l'acquirente inglese delle spugne ed il nostro, il nipote del venditore italiano, tra le cui amichevoli e floride relazioni commerciali, s'era intromessa la guerra, ma senza che questa minimamente influenzasse l'inglese.

Io ci rimediai subito il casaccone da fatica da meccanico, così ripresi a sembrare un uomo. Ma due mesi dopo, convinti che eravamo "alleati" ci rimpatriarono.

Mi ritrovai a Taranto, preso in forza dal Raggruppamento Idro. E riandai a fare la guerra, come volevo d'altronde, e per scarsità di uniformi da terra, trovarono più semplice rimandarmi tempestivamente in volo.

A cercar navi tedesche.

Giorgio Pierobon

"È in partenza il Volo C.A.M. per Genova i Signori passeggeri ..."

Vigna di Valle, 3 maggio 1946. Innanzi tutto mancava la ...hostess. Poi non c'era alcun servizio di bordo, neppure la distribuzione di un caffè, la cabina era angusta, i posti erano scomodi ed allineati alle pareti, alle spalle dei viaggiatori, due finestrini per lato e per tutti. Ed inoltre, al caldo o al freddo, a seconda delle circostanze. Eppure se avessimo potuto moltiplicare per cento quei pochi, sparuti aeroplani da guerra, frettolosamente adattati con sei-otto sedili per assicurare i principali collegamenti fra il Nord ed il Sud, li avremmo sempre riempiti tutti. Perché era un'avventura doversi muovere in quel dopoguerra, ma un'avventura seria, nella migliore delle ipotesi fatta di occasionali passaggi colti al volo, sempre all'insegna del "si sa quando si parte" e del "si spera di arrivare". L'Aeronautica Militare si adoperò in tutto e per tutto per alleviare i disagi della comunità, con i pochi mezzi disponibili e svolse veri e propri servizi regolari di linea, denominati "Corrieri Aerei Militari". Ed anche noi degli idro Cant Z.506, subito dopo il nostro trasferimento da Taranto a Vigna di Villa, dovemmo assicurare una linea, la Roma-Vigna di Valle/Genova-Sampierdarena, bisettimanale, il lunedì ed il venerdì, e nei giorni successivi il percorso di ritorno a Roma. Il costo del biglietto, perché i viaggiatori pagavano, era qualcosa oltre le quattromila lire, ma ben più arduo era ottenere il passaggio. Trasportavamo anche merci, sempre a pagamento, tanto a chilo.

Data l'"affidabilità" del nostro servizio via acqua, a differenza degli analoghi collegamenti terrestri, che erano pubblicizzati con l'orario di partenza e di arrivo, il Roma-Genova era solitamente indicato soltanto per giorni di svolgimento. Insomma, a parte tutto, eravamo pure un'impresa, che garantiva quello che poteva. I passeggeri ci giungevano dalla città con un pulmino e sali-

vano sul 506, in parcheggio sul piazzale, arrampicandosi su una lunga scaletta a pioli. Si sistemavano sui sedili a divano e poi cominciavano a volare, mentre la gru trasferiva in acqua l'aeroplano. Una volta lì, il motoscafo ci trainava al largo e se il motocompressorino di bordo funzionava bene, il motorista ci avviava in rapidissima successione tutti e tre i motori, altrimenti, a seconda del vento, prima il destro o il sinistro o il contrario e solo in condizioni di governo, già in flottaggio, il centrale.

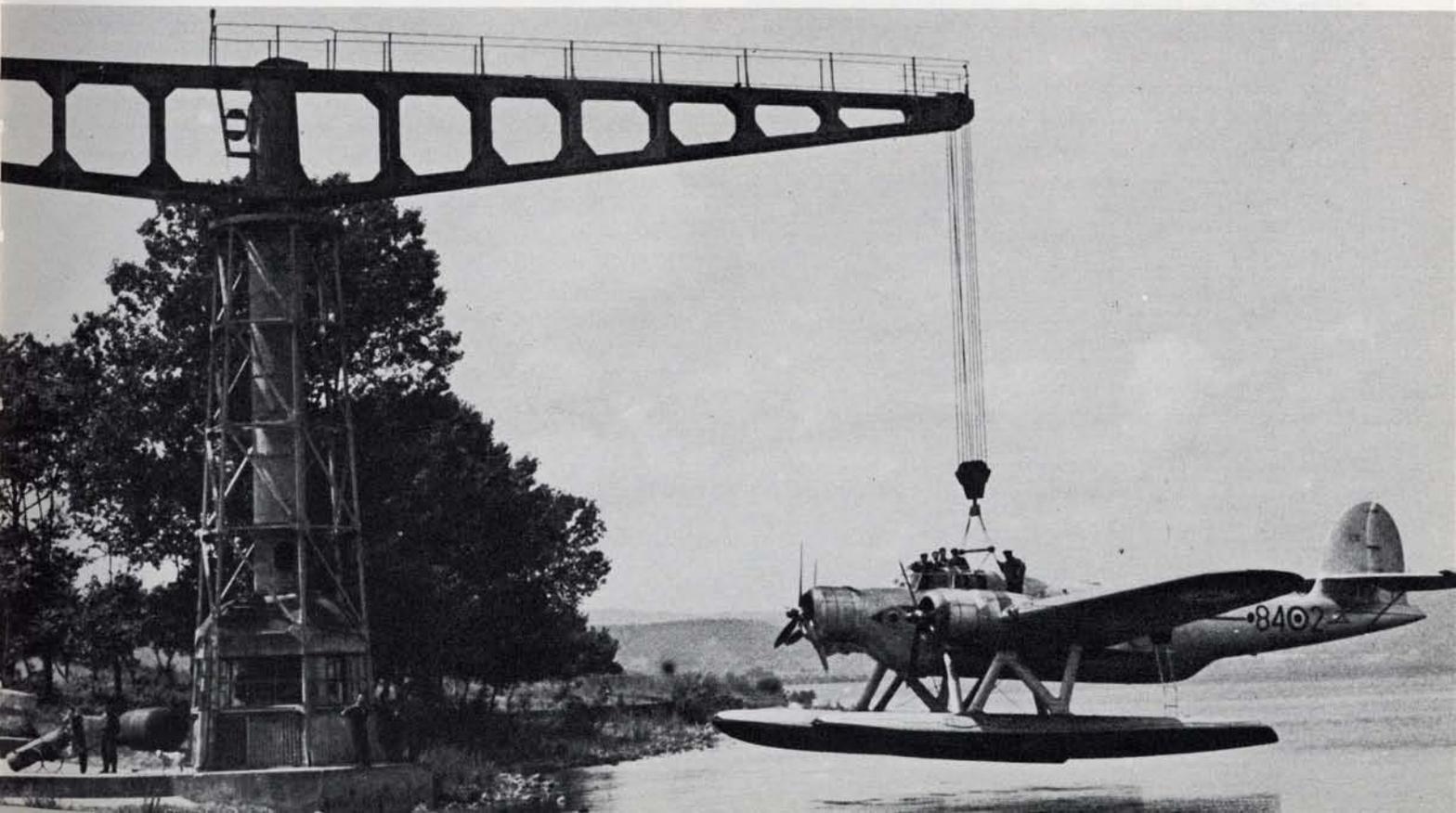
Se l'acqua del Lago di Bracciano ci era amica, l'involo era abbastanza agevole, in caso contrario, l'importante era andar su.

Io non lo dimenticherò il primo servizio. Faceva un certo effetto pure a noi, ospitare in cabine olezzanti di carburante e sempre piene di impicci alla rinfusa, gente borghese con abiti puliti. Io ero sergente, avevo fatto un bel po' di guerra ed ero secondo pilota. Sul Cant Z.506, operavo, quando facevo il secondo, dal posto posteriore. Una donna, una bella donna bionda di quei passeggeri, soffriva un po' più degli altri, là dietro, così la invitai a mettere la testa nella nostra cabina dai tettucci trasparenti. Per qualche istante, contorcendosi nello spazio angusto, si guardò intorno, poi trovò da sedersi su una specie di basso gradino, quasi al mio fianco. Sarebbe stato pure piacevole volarle fianco a fianco, se il cielo avesse voluto rendersi complice, invece doveva esser amico di qualchedun'altro e scatenò la turbolenza. Quando mi decisi ad invitarla a tornare al suo posto, era troppo tardi ed a me dell'ora e quaranta della tratta, me ne restava da fare ancora un'ora e dieci.

In totale feci sei voli Vigna-Sampierdarena e ritorno, ma non invitai più nessuno in cabina.

Neanche per dare un'occhiata.

Giuseppe Buratti



Le nostre ali: 1931-1985

Me li ricordo quei biplani fracassosi. Proprio nel cielo di Ciampino, quando nelle lunghe, calde mattinate estive, lo riempivano tutto, in andirivieni sul campo erboso, per ogni angolo dell'orizzonte, come uno sciame sparpagliato. O quando venivano in formazioni serrate, coll'assordante rombo in crescendo. E la testa per serguirli, doveva girare di boa, ma di botto. Erano belli, ma belli da impazzire, come lo potevano essere per un ragazzino in braghetta corte, che stava sempre col naso all'insù. Io.

A dire il vero non sono assolutamente certo che quei biplani dalle ali squadrate, fossero i BR.3 del "Quindicesimo Stormo". Anche se ne erano gli anni.

Dai compagni più grandicelli, dall'aviere in libera uscita ogni tardo pomeriggio, che, sol perchè indossava la divisa azzurra, faceva restare le ragazze imbambolate sulla porta di casa ed incantava noi mocciosetti, ne derivava per la mia testa, solo un po' più di confusione, fra AC, CR, BR e RO.

Che cosa facessero avanti e indietro, su e giù per tutto il santo giorno, non lo sapevo e comunque non m'importava. Mi importava che lo facessero e m'intristiva se non lo facevano. Erano argentei, si stagliavano sul cielo azzurro e andavano d'incanto. Giravano intorno così precisi e sincroni, che sembravano legati con lo spago, in squadriglie a "V" di cinque, di sette ed anche di nove. Qualche volta, più squadriglie componevano una formazione ed il mio arduo gioco era di riuscire a contarli tutti prima che, allontanandosi, si coprirono a vicenda.

| Anni | Stormo B. | Gr. e Sq. | Soccorso A. | 15° St. SAR |
|-----------|-----------|-----------|-------------|-------------|
| 1931-1935 | BR.3 | | | |
| 1935-1940 | S.81 | | | |
| 1937-1945 | | CZ.501 | | |
| 1939-1945 | | CZ.506 B | | |
| 1940-1942 | S.79 | | | |
| 1940-1943 | | | S.66 C | |
| 1940-1959 | | | CZ.506 C | |
| 1941-1959 | | | CZ.506 S | |
| 1941-1945 | | RS.14 | | |
| 1942-1943 | CR.42 | | | |
| 1951-1960 | | | P.136 | |
| 1952-1959 | | | G.212 | |
| 1953-1956 | | | G.12 | |
| 1958-1960 | | | SM.82 | |
| 1959-1965 | | | SA.16 A | |
| 1959-1965 | | | H.19 | |
| 1959-1965 | | | AB.47 | |
| 1963-1965 | | | AB.204 B | |
| 1965-1970 | | | | AB.47 J |
| 1965-1984 | | | | AB.204 B |
| 1965-1979 | | | | HU.16 A |
| 1978- | | | | HH.3F |
| 1984- | | | | CL.215 |
| 1985- | | | | AB.212 |

Il Ciampino di quei tempi era due campi d'aviazione, nord e sud, separati da una strada che collegava la borgata presso la stazione ferroviaria e la Via Appia. Ed io ero pure una di quelle birbe che si facevano rincorrere dalla sentinella, che doveva vietare il transito su tale strada, durante certe attività di volo. Ma, per me, sedermi sul ciglio della direttrice d'involo, era come star sopra agli aerei ed il vento che mi soffiavano le eliche, passando, era lo stesso vento che batteva sulla faccia dei piloti, mentre piroettavano nel "giro della morte".

Mi beavo d'immenso.

Me li ricordo quella specie di "cassoni" che un giorno avevano cominciato a proiettare ombre grandi come una casa. L'osservare tali ombre, che si sghimbesciavano sul falso piano, sui muri delle costruzioni, era diventato il mio nuovo gioco. Ma di più, m'eccitava la loro vista.

Erano, non ho dubbi, proprio gli S.81. Tali e quali quelli che una volta avevo visto "conquistare" l'Abissinia, nel film luce proiettato da un camion sulla piazza grande davanti alla chiesa del Sacro Cuore.

Andavo ad osservarli lungo la recinzione del campo, preavvertito dal rombo inconfondibile della loro messa in moto, laggiù, dall'altra parte, di fronte ai capannoni, quando decollavano. Arrivano in "posizione" che procedevano ancora in fila indiana verso l'angolo a me più lontano. Sembravano gli elefanti della figura del mio libro di scienze. E poi, uno alla volta, ed anche tre insieme, prendevano a venirmi incontro, per passarmi appena sollevati, bassi bassi, sulla testa. Mangiavo tanta di quella polvere ed altrettanta se ne impastava sulla pelle sudata dalle corse. Ed alla fine, ne prendevo, di sberle... "gradite", ritornando a casa così conciato.

Talvolta, gli S.81 giravano intorno al campo tutti insieme e se ne andavano, lasciando uno strano vuoto dietro l'ultimo flebile suono dei loro motori. Perchè avevano tre motori ciascuno ed un'ala spaventosamente grande, sembravano galleggiare nell'aria. Al rientro, quando — dopo un passaggio maestoso — ridiscendevano, ondeggiavano nel finale, lenti ed incantanti.

A quell'epoca ero già un ragazzone che aveva imparato "rosa-rosae", ma non avevo perso nessuna delle "cattive" abitudini, prima fra le tante, quella di guardare gli aeroplani. Sta il fatto però che, imparando "tante" cose, sapevo pure che quegli S.81 erano velivoli da bombardamento, una parola che solo a pronunciarla metteva paura. Ma, m'era difficile raffigurarmeli così. Io li vedevo ognor come dei meravigliosi farfalloni bianco-crema, finchè le confuse immagini della guerra in Etiopia, anche se in un alone di gloria e di ragione non erano state rinfocolate dall'eco degli interventi in Spagna.

Allora, quei paciocconi aquilotti, secondo l'immagine che mi ero formato, si rivestirono d'una pelle a chiazze che scemava l'entusiasmo e nel "mio" cielo, essi presero a volare sempre di meno.

Me li ricordo i CR.42, me ne ricordo due, in particolare. Il primo. All'inizio pensai che fosse un innamorato dell'Antonietta, che era una discreta figliola sui

vent'anni ed abitava giusto da quella parte, in una casetta presso la fonte dell'acqua acetosa e lui, che picchiata dopo picchiata, rassegnasse tutte le scene delle cartoline postali, in bella mostra dal tabaccaio vicino al ponte.

"Buon giorno amore", "Ti penso", "Ti voglio" e via via fino a... "Saluti".

Ma quella mattina che proprio alla sua ora — di buon'ora — andavo alla fonte a riempire un paio di fiasche, mentre lui, puntualmente, intonava quello che avevo ritenuto il suo peana, osservandolo non più contro sole, notai che non puntava affatto la casa della moretta, ma si ripassava i fabbricati del vialone principale, a cominciare dal mio che era il più distante al suo senso d'incedere. Insomma, quel biplano "maledetto", che tutte le mattine che Dio mandava in terra, per un'ora, mi puntava, mi veniva contro sparato, mi sfiorava e risaliva arrabbiato, faceva un giro scodinzolando e poi, più arrabbiato e più cattivo di prima — così lo vedevo — ripiombava giù dal sole, per dieci, quindici volte, quel suo pilota si ripassava la lezione.

Ed io a fare da obiettivo.

Eravamo già in guerra e se questa non si sbrigava a finire, sarebbe toccata pure a me. Perciò le sue acrobazie m'erano doppiamente invise: una volta perchè mi face-

vano accapponare la pelle e l'altra perchè sapevano di...

Il secondo — non so se usasse lo stesso "Falco" — ce l'aveva ugualmente con me. Tra mezzogiorno e l'una dava corso al suo solitario concerto. Come il fischio che aveva sostituito la sirena allo spaccare del mezzodì, per gracidiare l'ora nell'aria, lui spuntava sull'orizzonte dei filari di vigne e cabrava col motore ruggente. Poi riprendeva fiato e ricabrava, indi rifiatava e ritirava su. Finchè era allo zenit, centrato nel sole, da non poterlo distinguere. Allora cominciava.

Si buttava giù vertiginosamente fino a mezz'aria, tirava su finquando l'elica lo tirava, annaspava lassù, pendolava qualche istante, capitombolava da una parte, per forza di gravità si rimetteva in assetto e sull'eco di un botto che segnava il ritorno di fiamma del motore, di nuovo vertiginosamente giù e di nuovo su e di nuovo giù. Sempre, a vederlo e a non vederlo nel fulgore dell'astro, sul punto di finirmi addosso.

E un giorno, il medesimo giorno, tutti e due mancarono all' "appuntamento".

Dopo, ne vidi tanti di aeroplani, coi colori di tutto il mondo, che m'è quasi difficile ricordarli.

R.A.N.

Un incontro ravvicinato del primo tipo

Amatrice, 19 marzo 1960. Ad Amatrice, il diciannove marzo è ancora inverno. Ma, quell'anno 1960, per la morsa della neve caduta, era ancora più inverno degli altri anni. E lo sapevamo pure noi che, primi elicotteristi del soccorso dell'Aeronautica Italiana, in forza al CCS di Grottaglie e rischierati a Pescara, ce la mettevamo tutta per alleviare l'isolamento degli abruzzesi.

Poi, nel bel mezzo di quell'andirivieni affannoso, piombò la scomparsa di un aereo, proprio nella zona del Gran Sasso, e noi dovemmo occuparci anche della ricerca di questo.

Con la benedizione di San Giuseppe, nel suo giorno, sfidando il tempo da cani, "da lupi", ci avventurammo con un H.19 fra le montagne e cominciammo a piroettare fra i nuvoloni gravidi, che in un vento da bufera, vorticavano su e giù tra le cime e le valli, lungo i dorsali rocciosi, fra le macchie di abeti, che sembravano, in quel bianco sporco, senza sole, degli spettri neri sopravvissuti a chissà quale sciagura.

Con queste promesse e con quello che il fato, man mano che procedevamo, ci andava promettendo, avremmo fatto bene a rientrare. Ma tutto ciò era proprio estraneo all'indole che avevamo acquisita da quando eravamo diventati del S.A.R., perciò continuammo "tranquillamente" a consumarci la vista nell'osservazione.

Procedi e procedi, finì che, dopo tre ore di volo, c'infognammo. Allora facemmo quota, sbucammo sopra, ristabilimmo i collegamenti radio, inattuabili nel giron-



zolare bassi fra le vette, ed ottenemmo una serie di risposte negative sull'atterrabilità delle destinazioni raggiungibili col carburante rimasto, che era poco, anzi sempre meno, disperatamente niente. La coltre, coi suoi cumuletti bambagiosi, che scintillavano al sole nel cielo terso ed azzurro, sembrava ininterrotta.

Sapendo che cosa nascondesse quello spettacolare coperchio, tale insidia imperscrutabile ci angosciava quasi più della coscienza di volare ormai senza meta, senza speranza.

Improvvisamente, io, proprio io, che per essere il vericellista, dovevo avere una certa domestichezza coi diversi fili del Cielo, ebbi l'impressione di vedere qualche cosa.

Urlai: "A ore dieci!"

Non era proprio un buco, ma, nella foschia che passava, ci riconoscemmo dei tetti mezzo imbiancati, delle mura coi serramenti.

Vederlo ed infiltrarsi dentro, col cuore che scoppiava, fu un baleno.

Così piombammo, in un campicello fra quattro case, a scombussolare l'ovattato silenzio, con il "mostro" che stava esalando, tra schioppettanti sospiri e rauchi "colpi di tosse", il suo ultimo, definitivo respiro.

Lo stupore di quelli che superando la neve e vincendo la titubanza andavano attornianoci, ed i nostri nuovi problemi non ci diedero tempo per leccarci le ferite dell'animo, che, d'altro canto, furono subito cicatrizzate da quel maledetto vento, da quegli schifosi fiocchi che si scioglievano nel collo, da quelle meravigliose voci che echeggiavano intorno. Dalla vita, insomma.

All'angolo d'una strada che sbucava lì, scorgemmo un distributore di benzina, antidiluviano, ma — ci assicurano — funzionante. Perciò, senza indugi, secchio dopo secchio, facemmo il "pieno" — (l'elicottero aveva motore a scoppio) — a metà o a un quarto, un po' per non lasciar debiti ed un po' per raggiungere soltanto l'aeroporto più vicino.

Ma, il tempo che per una volta era stato benigno, non pareva disposto a concedere repliche, tanto che venne notte e ci ritrovammo, sempre per quella mia "domestichezza" quasi in paradiso, a dividere la parca cena ed il duro giaciglio d'una cella, coi frati di un vicino convento.

L'indomani mattina scoprimmo che era venuto giù tutto quello che c'era rimasto e anche quello che era sopravvenuto, ma noi, mai così felicemente, spazzammo la neve per liberare l'elicottero e rivolare.

Ad un certo punto, poco dopo il transito di una sferagliante autocorriera, qualcuno ci porse un giornale, aperto sulla cronaca della provincia.

La "cosa" ci colpì immediatamente.

Corredandolo con una foto del travaso dei bidoni e me in primo piano, il solerte corrispondente aveva colorito il suo pezzo sull'inusitato arrivo del mostro piovuto dal cielo, con l'"esatta" definizione del tipo.

L'aveva vista scritta, come la marca ed il modello delle auto, sulla nostra carrozzeria. Lui l'aveva solo riportata. Era:

"Danger keep away".

Non potemmo non scoppiare a ridere, ma, poi ripensandoci, ci dicemmo — e non senza un certo intimo orgoglio — che quel "Pericolo, stare alla larga" riferito all'etichetta di coda, poteva pure adattarsi a noi del "S.A.R."

Siamo pure "pericolosi", perchè capaci di tutto.

Giuseppe Cioffi

Nel S.A.R. l'imprevisto

Mar Adriatico, 30 marzo 1965. Noi del S.A.R. che provenivamo dall'idroaviazione della seconda guerra mondiale, eravamo abbastanza assuefatti a tutte le possibili circostanze. Per la nostra attività di ricognitori armati eravamo infatti incappati in tante di quelle diverse avventure, che poco o niente poteva ancora accaderci o per lo meno accaderci per meravigliarci. Ed anche se il prestare Soccorso Aereo presentava talvolta analogie e rischi paragonabili alle sortite belliche, qualsiasi imprevisto rientrava nella norma.

A meno che...

Il trenta marzo 1965 sembrava essere proprio un giorno come gli altri. Io facevo parte dell'equipaggio di pronto impiego su allarme in qualità di marconista, cosa questa che rientrava nelle periodiche scadenze. Intanto tutto il mondo ruotava come sempre e la bella giornata, se continuava come era incominciata, si prospettava bene. In una parola, tranquilla. E per i miei annetti, il "tranquilla" riferito alla giornata era di gradevole prospettiva.

La primavera non era ancora sbocciata né nella vegetazione che appena appena si muoveva in teneri germogli, né nel clima che era ancora contraddistinto da un venticello in tutto e per tutto di spifferante tramontana. Il cielo del campo era, dal canto suo, totalmente pulito, mentre con il collega motorista, andavo a scuotere dal torpore della notte il "140-20", il Grumman HU.16 a numero 20 della 140^a Squadriglia, in parcheggio ai bordi del piazzale di Ciampino Sud. Nel passargli intorno, sotto l'alta coda da idro, sfiorai l'inizio del prato erboso e scorsi le prime margherite bianche, che spuntavano nel trifoglio grondante rugiada.

In quel momento echeggiò la campana dell'allarme. Erano le nove. E allora, ciò che era un rituale check di controllo dell'efficienza del velivolo di tempestivo utilizzo, si trasformò immediatamente nella frenetica preparazione del volo. Le azioni coordinate dall'esperienza, corsero subito ai rispettivi compiti e allorché, cinque minuti dopo, arrivarono i piloti, restava solo di procedere all'avvio dei due motori.

Ai nostri sguardi inquirenti, essi risposero frettolosamente con un laconico: "Andiamo a prelevare un traumatizzato da una nave nell'Adriatico".

Partimmo alle 9.15 e puntammo subito tra i Castelli Romani e Guidonia per varcare gli Appennini. Io giocherellavo con il tasto del "morse", momentaneamente disoccupato e sbirciavo al motorista e all'assistente di sanità che se la chiacchieravano placidamente. Il volo procedeva senza il più piccolo problema, si da dare l'impressione di un'allegria passeggiata. I piloti ci avevano ragguagliato sulla missione, ma, almeno per il motorista e per me, quella discesa in mare aperto rappresentava soltanto l'ultima in ordine di tempo ed una di più per il conteggio.

Orientandoci sulla nave, la motocisterna "Piero Martini", che con la sua emissione di segnali ci fungeva da radiofaro, dopo settanta minuti, c'eravamo sopra. I piloti scrutarono l'acqua, il senso del vento e con un paio di contraccolpi che misero alla prova il guscio dell'Albatros, ci posammo. E subito dopo, con una lancia che avanzava a fatica, portarono sottobordo il marinaio in

fa parte della norma

precarie condizioni di salute e noi ci dovemmo dar proprio da fare per riuscire a tirarlo dentro, con la barca e l'aereo che andavano su e giù in perfetto disaccordo. Comunque lo sistemammo in cabina, sulla barella a parete. Fu durante questa manovra che cominciammo a renderci conto che il mare apparentemente mosso, ma non troppo, in effetti nascondeva un movimento contrastato di forti flutti. E fu qui che, di conseguenza, ci si delineò l'imprevisto.

Per decollare, dovevamo senz'altro ricorrere alla spinta dei razzi ausiliari, i famosi "Jato". Non era la prima volta. I piloti dissero a noi tre specialisti di montarli. Nessun problema, ma per farlo agevolmente ci sarebbero volute braccia un po' più giovani e robuste delle nostre. Ma queste non c'erano, perciò ... con lo slancio del secolo e mezzo d'età, che mettevamo insieme, prendemmo i due silurotti e fra tira, molla, alza, abbassa, un po' più avanti e reggilo così, dopo un'ora li avevamo ancora tra le mani. In compenso, eravamo tutti e tre fradici di sudore e di acqua salata. Intanto era preso a soffiare un bel vento gelato da nord-est ed il mare ne risentiva gli effetti. Ci venne in aiuto il secondo pilota, che ce le aveva quelle braccia più robuste, e dopo un altro po' di tira e molla, potemmo dire di averli sistemati.

Così, pronti al decollo, il capo equipaggio azionò le manette ed il velivolo cominciò a correre nell'acqua, ma letteralmente a correre nell'acqua, senza accennare minimamente a mettersi sul gradino della chiglia, il cosiddetto redan. A nulla sembrava perciò valere la nostra faticata di montare gli "Jato", perchè se l'aereo non raggiungeva da solo, con la sua spinta, almeno l'assetto di rotazione, non potevano venire utilizzati.

Dopo la terza prova, sempre in direzione nord-est, prima di arrivare in Jugoslavia, il pilota tornò al punto di partenza, ma strada facendo mi disse di battere un messaggio urgente per la base, con la richiesta di sottoscrivere immediatamente un'assicurazione straordinaria sulle nostre vite. Io tentennai un po', perchè questa dell'assicurazione suppletiva non la capivo proprio, ma lui mi disse che non scherzava affatto, per cui, seppur un po' impensierito, presi a lanciare i segnali.

Corremmo in quella maledetta acqua altre due volte inutilmente e solo alla sesta — con la determinazione del "la va o la spacca", i due piloti, che avevano già pensato ai posteri, richiesero all'HU.16 tutto quello che sapeva e poteva fare.

Stavamo correndo con il fiato sospeso ed incerti, quando vidi il pilota far guizzare la mano e schiacciare i contatti dell'accensione dei due "Jato", agganziati alle fiancate della fusoliera. In un primo istante, l'aereo sembrò non risentirne, ma subito dopo saltò fuori dall'acqua, seppur con una velocità di circa cinquanta nodi.

Virando per metterci in rotta di ritorno, scorsi le scie di fumo, ormai amalgamate, che disegnavano, dal mare al cielo, una gigantesca scia di cometa.

Ce l'avevamo fatta e alle ... quattordici potevamo riatterrare a Ciampino. Quest'orario non l'avevamo messo nelle previsioni, ma rientrava nella norma del S.A.R.

Vito Cucci



Al limite della pazienza e un po' oltre

Pisa, 4 novembre 1966. Alle quattro del pomeriggio, ad un'ora dal tramonto, avevo perso il conto dei tempi volati, e delle tratte percorse, e dei salvataggi di alluvionati effettuati. Ero stanco morto come i due sottufficiali che erano d'equipaggio con me. Ciò nonostante se tutti e tre avessimo potuto ordinare al sole di fermarsi, l'avremmo fatto e avremmo ripreso a volare, tant'era la desolazione su cui andavamo e sì immane la sua proporzione, per quanto cercassimo di fare.

Era l'alluvione della Toscana e quello era proprio il primo giorno, il 4 novembre 1966 festa nazionale delle Forze Armate.

Tra le prime notizie frammentarie e le successive ancor vaghe, di buon mattino, decollammo con l'AB.204 "15-21", se ricordo bene, da Ciampino per Pisa, che raggiungemmo dopo due ore di volo bestiale, tra scrosci di pioggia, nubi basse e ventate di traverso e di fronte, con il carburante che calava irrefrenabilmente. Di lì proseguimmo subito, come da disposizione ricevute, per Firenze-Peretola, scoprendo una realtà che qualsiasi racconto stenterebbe a dimensionare: in un mare senza fine di acque limacciose, scorrevano le cose più impensabili, tutto ciò che galleggiava, le carogne di animali annegati ed ogni cosa che la furia era riuscita a strappare. E sui tetti, sui balconi delle case che spuntavano rade o a gruppi, gente e poi ancora gente, che muoveva la braccia in implorazioni, al nostro passaggio.

Il mio era il primo elicottero inviato in zona e praticamente diedi la prima visione globale della sciagura.

A Firenze, mentre la macchina organizzativa ancora inesplicava, di fronte alle mie eccitate dichiarazioni, qualcuno pensò bene di rispedirmi là sopra, con l'ordine di prendere qualunque iniziativa, purchè togliessi dal pericolo più gente che potevo.

Cominciai, anzi cominciammo con il verricello, ma subito ci rendemmo conto che in tal maniera, avremmo perso un sacco di tempo perchè ogni recupero era laborioso e lungo, sproporzionato all'urgenza.

Decidemmo di attuare un sistema un po' meno ortodosso, avvicinarsi e fermarsi in volo stazionario a pelo dei malcapitati e tirarli manualmente a bordo. Così dai tetti, dalle terrazze ed anche da qualche balconata, ma qui la cosa diventava ardua e non sempre fattibile, per le sporgenze.

Dopo una, due, tre, dieci corse, cominciammo pure a non imbarcare più a quantità di numero, ma a peso, bilanciando tra grandi e piccoli, grassi e magri, fino ai limiti del peso trasportabile.

Un po' dopo le quattro ero fermo per il quinto o sesto rifornimento di carburante a Pisa, quasi determinato a concludere, per la mancanza di ulteriore luce diurna, quando mi dissero che dalle parti di Montespertoli, c'era una donna disperata, in avanzato stato di gravidanza. E per giunta, non stava in quel momento neppure bene in salute, tanto che la si doveva trasportare immediatamente all'ospedale di Poggibonsi.

Stava assieme ad una figliola di qualche anno ed era irraggiungibile via terra, o via acqua anche con i gommoni. La si poteva raggiungere, insomma, solo dal cielo.

Ripartimmo ed in venti minuti, in corsa con il sole che andava giù veloce dietro le nuvole, fummo su Montespertoli, ma per quanto ci guardassimo in giro, di case isolate ne vedemmo tante, ma di donne con bambini non ne trovammo una. E diventava notte.

Allora atterrammo in campagna nei pressi di gente radunata, chiedemmo notizie di una certa casa su una certa via ed un carabiniere credette di sapere cosa cerca-

vamo. Lo imbarcai subito. E lui, indicandomi "ora di quà" e "ora di là", mi indirizzò sulla casa giusta. Sul balcone c'era infatti la donna con il pancione e pure la bambina.

Il balcone era a parete e di avvicinarsi per tirarle dentro non era neppure da pensare. Decidemmo allora per il verricello.

Provammo a filare il cavo con la "ciambella" appesa, urlando le istruzioni. Ma non se ne fece niente. L'unica cosa che succedeva — e in peggio — era la diminuzione della visibilità. La donna, intanto, restava lì sotto, sempre più frastornata e schiaffeggiata dal vento mosso dal rotore.

La piccola, dal canto suo, era spaventata e piangeva.

Ci guardammo in viso: l'unico che poteva scendere era il carabiniere, lo convincemmo, lo istruimmo, lo calammo. Questi ci riportò su, in braccio, la piccola scalcitante, che il verricellista assicurò in un canto della cabina. Ricalammo il carabiniere ormai convinti di aver finito, ma il tempo passava e lui non tornava. A me che stavo a destra, lo specialista riferì che la donna era spaventata a morte, faceva resistenza e sembrava non volerne assolutamente sapere di venir giù in quel modo.

Gridai al verricellista di sbrigarsi e finalmente la donna si decise, il carabiniere le passò la ciambella sotto le ascelle ed un attimo dopo, con la coda dell'occhio, la vidi arrivare.

Poi tirammo su il carabiniere e, procedendo a lume di naso, li scaricammo nei pressi di Poggibonsi. All'asciutto.

La donna tirò il fiato, ma noi più di lei.

Poi di gran carriera, in piena notte, ritornammo a Pisa.

Giorgio Onorati

Due vagiti di troppo per un elicotterista quasi nonno

Cosenza, 6 marzo 1971. Era già accaduto su un Cant Z.506 il sette luglio 1953, in volo da Linosa ad Augusta. E aveva fatto notizia. Quelli della 149^a Squadriglia, in un certo qual modo, se ne gloriavano ed invero con ragione. Perchè avevano dovuto faticare per riuscire in quella particolare missione di soccorso e riuscire a scendere, dopo diversi tentativi, sul mare oltre forza quattro, al largo dell'Isola di Linosa; perchè avevamo dovuto sudare le proverbiali sette camicie per governare sotto costa, fra i marosi che si rincorrevano tra gli scarponi del trimotore, sommergendoli, e per farsi accostare da una barchetta a remi che non avanzava di un metro fra le onde grosse. Ma ciò era quasi niente all'emozione che la sorte andava loro riservando. Non erano, infatti, ancora

in vista della costa della Sicilia, quando la venticinquenne isolana, che erano andati a prelevare per la presenza di un grave parto distocico, diede alla luce un bel marmocchio che, poi battezzato con il nome della base di Augusta, divenne, per così dire, il figlioccio del Soccorso Aereo.

Poi, un paio di anni dopo, c'era stata un'altra storia di neonati, non di meno curiosa. Soleva raccontarla Renato Coppini, all'epoca del fatto — il ventidue settembre 1955 — pilota di "506". Quella mattina, il cap. Piazza e lui erano stati costretti a far alzare il loro bel trimotore idro, M.M. 45466, che era quasi notte. Alle 5.45. L'acqua del Lago di Bracciano era ancora tanto scura che si confondeva con le ombre delle colline circostanti,

ma essi non avevano tempo per abbandonarsi alle circostanze del volo, perchè a Capraia c'era una donna di trent'anni, per l'esattezza trantadue, che si dibatteva fra le pene della maternità. A dispetto del suo nome, Grazia, aveva messo al mondo, con l'aiuto della levatrice dell'isola, un bambino, mentre il secondo che aveva nel ventre non solo s'era rifiutato di venire fuori, ma stava compromettendo anche la salute della madre, oltre che la propria. Di qui la richiesta di un aereo che la trasferisse rapidamente presso un centro ospedaliero per l'intervento cesareo. E loro con il "506" dell'84° Gruppo stavano facendo proprio questo, come richiesto con il "radio" da Capraia, tempestivamente. Alle sette e cinque si posarono in mare aperto, attesero un barcone da pescatori e sottoposero l'inferma a quella che usualmente definivano la "prova della sopravvivenza". Era costituita questa dal trasferimento dalla barca alla cabina dell'idroplano, mediante un diabolico marchingegno a forma di sedia a sdraio che "scorrevà" per l'azione di un argano a mano sulla scaletta a pioli che collegava lo scarpone sinistro alla porticina della fusoliera e che in pratica era l'unica via di accesso. Se il traumatizzato, l'infortunato, barellato o meno non faceva differenza, arrivava a bordo, si poteva considerare già salvo. Nonostante le sue condizioni fisiche ed il mare, che quando è buono è non di meno cattivo, la puerpera arrivò a bordo e loro, dopo un'altra ora circa di volo, la sbarcarono a Vigna di Valle, donde una pronta autoambulanza la trasferì all'Ospedale S. Camillo a Roma, ma lasciò insoluto — almeno per quegli idrovolantisti — il problema della primogenitura fra i due neonati, essendo stato il secondo per posizione a nascere a Capraia e quindi per primo e per giunta con un sopravanzo di alcune ore, che distribuite come erano, a tutti gli effetti facevano tre giorni di differenza.

Queste storie mi erano venute in mente, per ovvia associazione, mentre andavo quel sei marzo 1971 con l'AB.204 "Monte 22" del 3° Distaccamento S.A.R. sopra i monti innevati della Sila, da Grottaglie ad un certo Varco S. Mauro, per prelevare proprio una partoriente, in una abitazione isolata, che nessuno era riuscito a raggiungere da terra. Pilotava il collega Ugo Mazzolani.

Volavamo da circa un'ora e secondo i calcoli, dovevamo essere già sulla zona, ma non era facile orientarsi fra quei monti tutti eguali. Perciò cominciammo una sistematica rassegna di tutto ciò che spuntava isolatamente dalla neve o fra gli alberi e avesse la forma di una possibile abitazione. E fummo ben presto fortunati. Presso un tetto inclinato che finiva basso nella neve, scorgemmo un'ombra che si sbracciava. Tal sua frenesia, non poteva essere di certo un saluto. Ci avvicinammo e scendemmo, mezzo affondando nella neve. Il pilota rimase ai comandi, mentre io, saltato giù, procedo faticosamente. L'uomo intanto era tornato indietro e rientrato in casa. Ma avevo fatto solo qualche altro passo, allorchè me lo vidi rinvenire incontro, saltando e quasi ruzzolando per la furia, con un fagotto di coperta che, mugugnando qualche cosa che non afferrai, mi gettò fra le braccia. Fuggì di nuovo via. Più che vederlo, lo sentii che cosa era quel fagotto. Piangeva. Allora corsi come potevo nella neve alta, saltai dentro l'elicottero e lo sistemai alla meglio sulla piantana. Gridando al pilota di alzare il riscaldamento interno cabina m'avviai di

nuovo verso quel tugurio di casa. Provenendo dalla luce accecante, non scorsi niente altro che urla e voci concitate nell'oscurità rotta dalla fiamma di un focolare, ma come gli occhi si adattarono alla penombra, vidi l'uomo che si dava da fare e mi incitava ad aiutarlo per prendere da un lettone di ferro una donna scarmigliata. Lo aiutai a metterla letteralmente dentro ad una coperta che subito afferrammo per i quattro capi, cercando di prendere anche la donna, io per i piedi e lui per le ascelle, e uscimmo in fretta. Là, in mezzo a tutta quella neve e con tutta l'aria gelida che soffiava, io scoppiavo dal caldo. Non avevo mai sudato tanto in vita mia. E con quell'elicottero a due passi, che sembrava distante un chilometro.

Annaspammo, cademmo, ci rialzammo, la trascinammo, la spingemmo, finchè arrivammo a quel benedetto elicottero e la deponemmo sul piano della barella.

La donna era su, il bambino pure, l'uomo che era il marito anche ed io non di meno. Dissi al pilota di partire e tirai un gran sospiro di sollievo. Non che mi fossi ben reso conto di tutto l'accaduto, ma grosso modo, mi sembrava che quel che dovessimo fare, lo avevamo fatto.

La puerpera si agitava, ma questo per me era del tutto normale, il bambinello frignava nella coperta e pure questo mi pareva un buon segno, il padre, che era un omaccione, se ne stava da una parte inebetito, e non mi creava perciò altre preoccupazioni. Così filavamo ormai tranquilli alla volta di Cosenza, che era il capoluogo più vicino con un ospedale ove lasciarli, quando la donna lanciò un urlo, prese a contorcersi come in preda alle convulsioni e, mentre io, spaventato, stavo chiedendomi a che santo votarmi per affrontare la situazione, udii un forte vagito piagnucoloso. Mi voltai al bambino che era nella coperta, ma nel farlo così di scatto, mi sovvenne che quel vagito veniva dall'altra parte. E vidi pure qualcosa che si muoveva fra le gambe della donna, ora esausta e quasi rantolante. Vinsi il pudore e cercando di dominare la confusa incertezza che si era impadronita di me, sollevai titubante il telo sopra di lei. Non volevo credere al sospetto ormai certezza. Infatti scoprii un altro bambino.

"Gesù!" — esclamai e mandai giù la saliva.

Stava per scoppiarmi il cuore. Non sapevo che fare. Comunque quello piangeva, quell'altro piangeva. Tutto sommato era un bel concerto.

Io non avevo mai assistito ad un parto e quelli di mia moglie, ai quali non avevo neppure assistito, erano anche per atmosfera così lontani nel tempo, ora che ero ormai sulla via di diventare nonno, che se fossi stato il marito di quella donna, non mi sarei sentito peggio. Mi feci coraggio, scostai il neonato, nei limiti del cordone, e lo ricoprii alla meglio, assieme a sua madre.

Allora, mezzo instupidito, dissi al pilota:

"Hai visto che cosa ci è successo?"

E lui che aveva dovuto e doveva solo pensare a pilotare, mi riportò al mondo:

"Ma certo che l'ho visto. Non l'hai mica fatto tu... Dai che fra dieci minuti atterriamo nello stadio e se c'è un bar ti offro da bere".

Felicità a parte, erano stati due vagiti di troppo per un elicotterista quasi nonno.

Giacomo Di Chio

Dopo quel 13° va pure a non cred

Mar Mediterraneo, 19 gennaio 1981. Non sono uno di quelli che non li nomina neppure e conta dodici, dodici più uno, quattordici, quindici, sedici, sedici più uno e diciotto, ma io e ...qualche altro, difficilmente, quel tredicesimo verricellaggio nella tempesta, ce lo dimenticheremo.

A seguito di un drammatico S.O.S., captato dal centro radio di Campu Mannu, secondo cui la nave greca "Evangelistria V", con quattordici uomini a bordo, vagava senza possibilità di governo nel mare in tempesta, ad un'ottantina di miglia al largo dell'isola de il Toro, oltre Capo Teulada, decollammo in piena notte da Ciampino, con un tempo boia che ci accompagnò per tutta la trasvolata fino in Sardegna ed oltre.

E voglio subito dire che se quelli della "Evangelistria V" stavano male, noi dell'HH-3F alla loro ricerca e possibile salvataggio, stavamo ...peggio. Non per le condizioni atmosferiche, che il nostro grosso elicottero riusciva a sopportare abbastanza egregiamente, non per il mare sottosopra, che in fondo ... stava sempre là sotto, ma per lo svolgimento in se stesso della missione.

La nave in pericolo si trovava più o meno "da quelle parti"; le sue emissioni radio erano deboli ed incostanti al punto da non consentire triangolazioni di rilevamento della posizione e, al momento, non riuscivamo né ad individuarla con i nostri strumenti, né a stabilire con essa un collegamento diretto. O ci sentivamo a tratti, o il loro segnale s'affievoliva al punto da non poterlo più sentire o le intemperie ci disturbavano tutti e due, tanto da renderci quasi muti e quasi sordi a vicenda.

Cominciammo con una ricerca con homing diretto, pressati da diversi problemi: un forte vento contrario che ostacolava il nostro procedere, pioggia e foschia che riducevano sensibilmente l'osservazione diretta della superficie in piena burrasca, l'autonomia di volo (nonostante avessi caricato quasi 3 tonnellate di carburante) da rapportare anche al tempo per prestare soccorso ai malcapitati e al successivo rientro. Dopo due ore di peripezie, udimmo fra il gracchiare delle scariche elettromagnetiche, qualcosa circa il lancio da parte di quei marinai, ormai allo stremo dopo due giorni e tre notti ai limiti della sopportazione umana, di razzi luminosi che, per quanto guardassimo, non riuscivamo a scorgere. Comunque, come Dio volle, loro ci avevano intravisto fra le nuvole e ci indirizzarono alla meglio, finché non li vedemmo. Non mi vergogno a dire che ci sarei passato pure sopra senza vederlo quel guscio che or si levava per tutta la metà davanti e or si tuffava inalberando timone ed eliche. A quella vista, eravamo spaventati noi sull'elicottero, ed io, per quanto tentassi, non riuscivo a capacitarmi come, con tutto quello scarrocciare da ogni parte, i quattordici uomini della nave potessero rimanervi ancora sopra.

Adesso, seppur con disturbi e sempre frammentariamente, riuscivamo anche a parlarci e il comandante della nave, subito per subito, non ci chiese di provvedere al loro salvataggio. Ci chiese soltanto la sua posizione



geografica e di rimanere in attesa. Per rispondere con precisione alla prima richiesta, ci portammo in quota sopra le nuvole, per poter captare i radiofari, facemmo il punto e ridiscesdemmo a pelo dell'acqua e, pur perdendo nuovamente il contatto visivo, riuscimmo in breve a rintracciarci; riguardo al restare in attesa nei paraggi, noi dovevamo fare i conti con il carburante disponibile che non era più molto. Perciò o restavamo ancora per poco, fino al limite per il rientro, o si decidevano se volevano essere salvati. Ci pensò il mare a convincerli e a convincere pure noi che l'unico sistema possibile per portare loro soccorso, era di tentare con il verricello. Dico tentare — neanche sentissi come una premonizione — perchè la nave già di se piena di trappole, tra alberi, argani e dislivelli, era così sbalottata da diventare tutto un appiglio per il nostro cavo a filare.

Ci provammo. E non era proprio un divertimento per me, destreggiarmi tra collettivo e ciclico per tener inchiodato l' "HH" rispetto alla nave, che ne faceva di bizze, altro se ne faceva.

Rinfrancato dal primo tentativo riuscito, al successivo, mi dissi "e due", poi "e tre", indi "e quattro". A questo punto ero così teso, che solo quel contare — ovviamente dall'inconscio rapportato sempre al totale — mi lanciava. Il mio secondo Cap. Tommasi ebbe la felice idea di mettermi fra le labbra una mentina e questa cominciò a farmi sentire un po' meglio. Poi me ne diede altre, mentre io con gli occhi sbarrati, traguardavo immobile un punto che mi consentiva di stare ad una quindicina di metri sull'acqua, insomma quasi con la punta dell'albero della nave che con il suo saliscendi, mi raschiava l'elicottero. Ma, intanto, quegli uomini, uno dopo l'altro, venivano su. E questo era ciò che contava, mentre il collega, tra un'occhiata agli strumenti e l' "imbeccata" di altre mentine, pensava anche a togliermi i rivoletti di sudore che stavano diventando la cosa più tormentosa, con il formicolio del loro movimento sulle gote e giù verso il collo.



Mi dissero che eravamo a dodici. Qualche istante dopo udii contemporaneamente lo sparo di una cartuccia e la voce concitata del verricellista che m'annunciava che il cavo s'era impigliato, aveva sparato la capsula tranciante, ma il cavo s'era tranciato a metà e che, per l'amor di Dio, mollassi un po' il tiraggio. Ora dal mio posto di pilotaggio non vedevo niente. Com'è di regola, i "miei" occhi erano la voce in cuffia dell'operatore. Feci quello che dovevo fare, prima sperare in Dio e poi dargli retta. E che la nave sia stata mossa come doveva o che il mio allentamento avesse funzionato, il fatto era che il cavo s'era sganciato ed io mi levai immediatamente per tenermi fuori da altri rischi. Poi tirarono su il cavo a mano.

Forse me l'avevano pure detta la causa dell'impiglio, ma per il rapido succedersi degli eventi, non l'avevo in mente, quando di lì a poco me la vidi mostrare. Era una valigetta logora, che il tredicesimo marinaio aveva preposto a se, sul gancio del cavo. Per la leggerezza di questa, il cavo era stato sventolato ed era finito malamente addosso al fumaio. Ma ciò che mi fece salire il sangue alla testa fu — appena aperta quella valigetta, da uno dei salvati — la vista del contenuto: qualche cencio d'abito e dei calzini.

Ciò accadeva un po' dopo, ormai in volata per raggiungere Elmas. Perché, appena liberatomi dall'appiglio, pur con l'animo dilaniato, feci sopraffare le urla di disperazione dei due rimasti sulla tolda, con la decisa assicurazione che non sarebbero stati abbandonati, e non pensai ad altro che a filare verso terra, urlando su tutti i canali radio che non ci sparassero passando sul poligono di tiro di Teulada. Comunque, non avevo altra scelta per arrivare allo scalo cagliaritano, con il carburante rimastoci. Dopo quanto superato, quell'attraversamento non mi sembrava neppure un rischio.

Leonardo Mazzucco

Mentre procedevo con l'AB.212 del Soccorso di Decimomannu, contro un vento che mi diminuiva del cinquanta per cento la velocità, imploravo Eolo di non mutare idea, perchè altrimenti quest'avventura poteva finire molto male per me, per i mie due compagni di equipaggio e forse, o sulla nave o sull'elicottero, anche per quei due. Con quella velocità e con il relativo consumo di carburante per far andare le turbine, se non la trovavamo subito la "Evangelistria V" e non eravamo più che svelti a recuperarli, avremmo attuato quel "pensier assai poco accorto, di perder tre vite per salvar ... un morto".

Ma, se l'attività di Soccorso Aereo dovessero essere condotta applicando i criteri della sicurezza del volo, il più delle volte non sarebbe da fare. Non che debba essere fatta in dispregio alle norme, ma date le circostanze ordinarie ed usuali in cui si verifica la necessità di intervenire, il S.A.R. ha poco da scegliere.

Trovammo la nave, mi posizionai, ordinai di calare la braga e appena il verricellista mi annunciò che il primo s'era ben assicurato nella ciambella, lo strappai dalla tolda, tirando su l'elicottero. E così feci poco dopo, pure per il successivo. Poi con tutto il favore di Eolo che mi soffiava in coda, li scaricai ad Elmas.

Era stato un volaccio, ma neanche tanto peggio di altri.

Nevio Lorenzoni

Nonostante tutto, la "Evangelistria V" non affondò, superò la tempesta e arrivò in Sardegna.

Così scriveva una naufraga del traghetto "Heleana", Giovanna Marangoni, al 3° Distaccamento S.A.R. di Grottaglie, che l'aveva tratta in salvo.

...
 Tuolo, 8-9-'71
 Sono una ragazza che si trovava sulla nave al momento del naufragio: non rimasti in acque per molto tempo, isolata me quando ormai disperata di essere letta a raso, e quindi del cielo un elicottero, un uomo si è calato ed io mi sono tirata come per miracolo salva. Anzi voluto dire tante cose, in quel momento non mi è venuto nemmeno una parola, nemmeno un grazie e chi avere richiesto la vite per me. Vorrei dirlo con queste poche righe, ma certamente non riuscirò a tracciare in parole le gratitudini e l'ammirazione che provo per tutti coloro che si sono sacrificati per noi, ricordando non solo le vite, ma la gioia e il calore delle solidarietà umane.
 Con l'augurio di sempre nuovi successi, nelle vite e nel lavoro, vi porgo i miei più cordiali saluti e un ultimo grazie, d' cuore
 Giovanna Marangoni

Fiumicino 14 aprile 1981

Su un aeroporto internazionale, su quello di Roma a Fiumicino, un cronista, un fotoreporter c'è sempre. E fra quella cosmopolita popolazione di quaranta, cinquanta-mila persone giornaliere, che affolla la singolare città all'incrociarsi delle aerovie mondiali, gliene capitano sempre di tutti i colori, tanto che se non fosse così continua la fame delle solite notizie da parte del pubblico lettore, il povero reporter aeroportuale, dopo un po', non avrebbe più parole nuove per raccontarle.



Nessuno sa, li in anticipo che l'organizzazione del "S.A.R." s'è mossa in tempo e coordina il succedersi degli eventi così cronometricamente che quando investe dà proprio l'impressione della miccia accesa.

Mezzogiorno e mezzo. Corre la voce che il "Biemme" da Punta Raisi stia trasportando un neonato, le cui ore di vita non raggiungono ancora il numero a tre cifre, in condizioni gravissime e che un elicottero lo preleverà



all'arrivo.

Il reporter seguendo l'intuito, segue il verso dell'animazione, va in piazzola e se non si muove, stavolta la storia gli scappa dalle mani. Il callo del "mestieraccio" lo fa scattare: più occhi che taccuino e dietro alla sequenza.

Il bianco-blu DC.9 non trotterella, come gli altri, sulla via di rullaggio, verso il Terminal. Sta appropin-

quandosi in velocità verso l'area decentrata assegnatagli, mentre con il suo caratteristico "uow-uow" si preannuncia un istante prima di spuntare basso basso sugli alberi ad est del campo, un grosso elicottero, che spazzando tutti con il vento del suo gigantesco rotore, si ferma ad una trentina di metri dal velivolo di linea appena fermo.

S'abbassa il retro dell'elicottero e sospingendo una barella vengono sotto due o tre uomini in tuta di volo, afferrano una culla termostatica che gli infermieri aeroportuali stanno calando dalla cabina passeggeri, la mettono sulla barella mobile e, chi trascinando e chi spingendo, assieme agli stessi infermieri, tornano in un lampo all'elicottero — il "15-21" — facendo forza contro lo schiaffeggiamento ventoso del rotore sempre in movimento.

L'elicottero si rinvola.

Il reporter guarda il taccuino per ricordarsi quei dati che meccanicamente, urlando e afferrando parole strapate, ha tracciato.

Agostino Reale (nato a Bagheria (Palermo) tre giorni prima, affetto da cardiopatia cianogena (con il padre Matteo, portalettere (in) imminente pericolo di vita (trasferito d'urgenza con il BM da Palermo, giusto (in partenza, quando i nemici avevano diagnosticato l'urgenza di un intervento, per Roma ove un elicottero) HH-3F (del 15° Stormo S.A.R. (lo porta) direttamente (a) Massa C(arrara, per essere sottoposto ad immediata



operazione, nel (Centro Toscano di Cardiocirurgia del cuore). (Lo accompagna nel volo un) medico dell'Aeronautica.

Ore 13 e dieci, il reporter torna in aerostazione, si mette alla macchina da scrivere e con un po' di fantasia e quei quattro scatti del fotografo...

R.N.



Ciampino, 21 giugno 1982. Nei nostri venti metri quadri di stanzetta al secondo piano della R.I.V. di Roma, c'è sempre un po' di "animazione" e qualche volta è pure un po' di più. Ce la portano... tutti, i telefoni e ne abbiamo venti, con altrettanti enti operativi e centri limitrofi, le radio, a cominciare da quelle sulle frequenze di continuo ascolto, e... il controllore dell'A.C.C., che spesso fa prima a venircele a dire.

Quando piomba lì — e senza bussare — ci fa sempre "innervosire". "Perché" succede qualche cosa. Di solito, è un aereo che si perde... o quasi.

Stavamo concludendo il coordinamento di un trasporto per crisi da rigetto, da Napoli a Bruxelles con un G.222, quando alle 16.20 Z, quel controllore irruppe tutto trafelato e disse:

"C'è un Charlie 172 in VFR, partito da Punta Raisi alle 13.28 Z, stimato ad Elmas alle 15.00, che dice di non sapere più dove si trova. Ha dato una radiale addirittura per 270° da Cagliari. Il radar non lo vede, sul piano di volo ha messo tre ore e cinquanta di autonomia e anime a bordo: due.

La matricola è "D-EADK".

Mentre lui parlava, uno dei due operatori s'era già fatto sotto alla carta del "nostro" mondo, che ricopre mezza parete a lato delle consolle radio e con una matita grassa di colore rosso, aveva tracciato un bel cerchio, sulla presunta area di posizione dello sfortunato pilota. Poi s'era messo in comunicazione con gli R.C.C. francese a Lione, spagnolo a Palma de Majorca e con lo RSC di Elmas. Nessuno, né loro né i rispettivi A.C.C., ne aveva notizie. Li invitò a stare in ascolto sulla 118.75 in uso con il "Delta-Delta-Kilo" ed a riferirci immediata-

Qui

"SAR - ROMA"

nomia — segnava questo, quando preallertavo l'HH-3F d'allarme al 15° Stormo di Ciampino e poi chiedevo alle Operazioni del 30° di base ad Elmas di disporre un loro velivolo per intercettarlo ed accertarne la posizione.

Questi dirottavano verso l'area, un Atlantic in volo ed io, assegnatogli il nominativo di "I-SSGA", lo spronai a dirigere a tutta velocità. Poi, riguardando i calcoli, diedi un'occhiata all'orologio e cominciai a pensare che se il "Delta-Kilo" non veniva al più presto localizzato e vettorato, difficilmente avrebbe raggiunto con la sua disponibilità di carburante, la terra ferma. Anche perché le sue comunicazioni, specialmente per "prua" davano tutto il senso del disorientamento in cui volava. Se dovevamo credergli, stava girando intorno. Tentammo di tranquillizzarlo, assicurandogli che ormai la situazione era sotto controllo e che comunque non avrebbe avuto da temere. Inutilmente.



mente, avendo noi assunto la direzione operativa dell'intervento.

L'altro operatore, dopo aver raccomandato al controllore di far parlare il più possibile il C.172 per consentirne il rilevamento goniometrico e di escludere ogni altro traffico dalla stessa frequenza, si sintonizzò a sua volta per seguire direttamente le fasi della situazione in progresso e ne destinò un'altra per i nostri collegamenti.

Io, intanto, fatti in fretta un po' di calcoli, fissavo lo "stop orario" e facevo partire il "count down".

Cento otto minuti all'ora zero — il termine dell'auto-

Allora allertai anche il "212" del soccorso di base di Decimomannu ed visto che eravamo all'ora zero meno sessanta minuti, feci decollare l'HH-3F come "I-SSGB".

Elmas ci comunicò un "riflesso" per 180° da Capo Carbonara a 45NM. Lo presi in considerazione come molto probabile. Da lì poteva farcela, se non fosse che questo "punto" — nonostante la mia deduzione — mal si conciliava con le posizioni riferite. Questa cosa, tuttavia, non ci meravigliava affatto e neppure quella che il riflesso sparisse, mentre lui continuava a comunicare di essere ora qui ed ora là in mezzo al Tirreno.

Il centro Radar di Marsala ci comunicò una traccia a 110 NM da Capo Carbonara sulla radiale 80 e tutto mi fece ritenere che fosse certamente lui, quando il velivolo del "Trentesimo" rilevò goniometricamente la sua emissione da quelle parti.

Intanto noi dovevamo occuparci anche del pronto intervento di un Canadair su un incendio boschivo sui colli ad est di Latina, ma lo facemmo speditamente e senza distoglierci.

A questo punto, eravamo all'ora zero. Il "Charlie" aveva terminato l'autonomia dichiarata ed in qualsiasi momento "doveva" scendere in mare.

E invece, qualche istante dopo, "Golf-Alfa" lo trovò quel "Delta-Kilo" ancora in volo a 65 miglia per 075° da Capo Bellavista, che è sotto Orosei. Praticamente proprio in pieno Mar Tirreno. Comunque, dato che "volava", ci preoccupammo di orientarlo verso terra.

"Golf-Alfa" ci provò, con le buone e... con le cattive, ma il pilota del "Charlie" aveva visto un piroscifo e non voleva allontanarsene, onde esser certo di venir ripescato. A nulla — se non a perdere altro tempo — valsero le esortazioni dei piloti dell'Atlantic e, in un primo momento, neppure quelle del "Golf-Bravo", che era intanto sopraggiunto.

Tuttavia, quelli dell'HH-3F, che è un elicottero anfibio, riuscirono a farlo dirigere verso la costa, assicurando di stargli sempre vicino.

Io guardai per l'ennesima volta il mio orologio, che segnava zero più quaranta. Avevo così la certezza che i dati del suo piano di volo erano abbondantemente sbagliati per difetto. Comunque non sapendo di quanto e considerando che continuava sempre a volare, lo mandammo verso Arbatax, che era l'aeroporto più vicino.

Lo comunicammo a "Golf-Bravo" e ci risposero che già procedevano in tal senso. Tuttavia stavano pronti.

Ormai noi dell'R.S.C. avevamo fatto tutto quello che dovevamo fare. Ci restava solo di aspettare la conclusione per mettere la parola fine.

Con l'orecchio teso ai contatti fra "Bravo" e "Kilo", volsi ancora lo sguardo alla carta sul muro e li "seguii", ma di lì a qualche minuto sopravvenne un assoluto silenzio.

I due operatori ed io cominciammo a scambiarsi vicendevolmente sguardi. Ci parlavamo ad occhiate, finché alle 18.25 Z dissi di chiamare l'HH. Da "Golf-Bravo" ci giunse la perentoria richiesta del "silenzio radio". Più chiaro di così non poteva essere il loro messaggio. O era già successo o stava succedendo. Il destino del "Charlie" era ormai nel mare.

Le prime notizie, le trasmise l'Atlantic. Ci informava che era in corso il recupero. L'aerosoccorritore era sceso in acqua e aveva aiutato il primo. Il salvataggio del secondo non era semplice: l'aereo era pressochè affondato e lui s'era dovuto buttare sott'acqua. Non lo vedevano riapparire. Alla fine spuntò. Erano in due e salvi.

Alle 18.36 Z "I-SSGB" ristabilì il contatto. Avevano salvato ambedue i naufraghi, la seconda era una donna, e li portavano ad Elmas. Non erano in cattive condizioni.

Per la "storia", appuntai sulla nostra carta il solito "segno" a 22 NM per 090° da Capo Bellavista.

Suonò il telefono e ... ricominciamo.

Antonio Trombetta

Medico di un



Tra Ponza e Ciampino, 16 gennaio 1984. Divenendo un Ufficiale di carriera del Corpo Sanitario Aeronautico, non mi sarei mai aspettato di sentirmi abbastanza di frequente il medico condotto di beata memoria che girovagava fra le imprevedibili condizioni della salute umana, anche se con un calessino proiettato nell'era spaziale. Perchè io medico di Stormo, di uno Stormo singolare, quale il "Quindicesimo", corro in lungo ed in largo per questa mia "condotta" che va dalla Vetta d'Italia a Lampedusa e isolette sparpagliate, nelle carlinghe degli HH.3F, a seconda delle circostanze adattate a pronto soccorso, saletta di rianimazione, ambulanza o mini reparto ostetrico-chirurgico. E tutto sommato con quello che dispongo nell'ordinaria dotazione, con la collaborazione dei piloti e degli specialisti, nonchè con il beneplacito del Padreterno, me la posso cavare.

E dato che nel nostro paese c'è tutto: il servizio sanitario nazionale che assicura l'assistenza a tutti i cittadini e anche ai non abbienti, il medico di fiducia che visita in studio e a casa e autorizza pure i consulti specialistici, i poliambulatori e gli ospedali pubblici o convenzionati per gli interventi ed i ricoveri e infine, le ambulanze della C.R.I. per soccorrere gli immobilizzati, se uno sta male, meglio di così ... potrebbe soltanto morire. Ed è proprio quello che succede agli abitanti delle isole ed isolette varie, quando vengono colpiti da impreviste e gravi indisposizioni, se non vi fosse il provvidenziale intervento degli elicotteri del Soccorso Aereo.

Andavamo a prelevare a Ponza una traumatizzata cui necessitavano le immediate cure di un nosocomio. In sostanza, soltanto di un ospedale che, per le isole pontine, sta a Latina. Neanche tanto distante, se non ci fosse di mezzo il mare.

calessino ad ala rotante



Era il pomeriggio avanzato di una giornata invernale che non era brutta al punto da potersi definire tale, ma non era neppure bella. Comunque non era affatto l'ideale per andarsene in giro in elicottero. C'era vento a raffiche da ponente. Era il Ponente che, sul mare infuriato, increspava le creste ed in cielo si portava sulle spalle una nuvolaglia anche leggera che, alla luce arrossata del sole già basso, assumeva una colorazione violacea.

Noi procedevamo a mille piedi di quota, in allontanamento dall'Agro Pontino. Eravamo usciti sopra Anzio e appena al largo, incrociammo un peschereccio, che stava dirigendo verso il porto. Non avevo mai visto così tanti uccelli attorno ad una barca. Contro la superficie turchina, sembravano turbinanti fiocchi di neve. Ci si profilavano in prua i "monti" che spuntavano dal mare: Palmarola, Ponza e Zanone. E arrivammo sopra a Ponza. Nel circuito della discesa passammo dalle sue insenature rocciose ai versanti in declivio delle sue collinette, poi a sorvolare il porticciolo per risalire il monte prospiciente e presentarci in volo librato sulla piazzola circolare del V.O.R., ove toccare.

Lì in cima, il Ponente soffiava proprio forte. Oltre il ciglio, oltre lo strapiombo, scorsi il mare. Con le sue nuvole rotte e intramezzate da una mezza ruota di raggi solare stagliati, il cielo dell'orizzonte, gli faceva da splendido scenario. Panoramicare da quella visione di mare aperto in un simile momento di corruciata combatuta con il cielo a venir su per il gradiente fino al cono del radio-aiuto, con l'HH-3F in campo, costituiva una soggettiva cinematografica dall'effetto irresistibile, ma lì quel suo colore truce sintetizzava piuttosto l'insignificanza delle condizioni ambientali ed atmosferiche in relazione ad un volo di soccorso.

Soffiava il vento. Dall'occasionale pulmino con cui era stata portata lì in vetta, trasferimmo a bordo l'ammalata, attraverso la rampa calata sotto il trave di coda. Ed i piloti ridiedero potenza alle turbine.

A meno di dieci minuti dall'atterraggio, l' "HH" si distaccava dal suolo e prendeva il vento.

Accennò a scarrocciare, ma prontamente trattenuto, virò e si mise in rotta sull'acqua.

La donna stava letteralmente male per il trauma cranico conseguente ad una rovinosa caduta dal terrazzo dell'abitazione. Respirava a fatica, dandomi l'impressione di soffocare da un momento all'altro, sanguinava dalle orecchie e dal naso, mostrava forti ecchimosi orbitali ed il suo polso era debole debole. Insomma le sue condizioni già comatose, peggioravano. Allora non ci pensai due volte a darmi da fare. Mi sarebbe stato particolarmente d'aiuto la presenza di un assistente di sanità, ma avevamo deciso di lasciarlo a terra, perciò chiamai a me uno dell'equipaggio e dopo avergli disinfettato le mani, gli raccomandai di obbedire, soltanto di obbedire, scrupolosamente e tempestivamente, a quanto di volta in volta gli avrei richiesto.

Per prima intubai la paziente che negli ultimi sforzi di respirare cominciava ad ingoiarsi la lingua, contemporaneamente passai al sottufficiale, promosso lì per lì, infermiere, l'aspiratore e gli indicai alla meglio come liberarla del sangue e dal muco. Poi preparai l'ossigeno e le cannule, che subito le applicai. Presi il polso. Era quasi impercettibile. Lo passai all' "aiutante" perchè me lo sentisse in continuazione, e le misurai la pressione che non andava oltre i quaranta/novanta. Considerando l'eventualità di un collasso, la collegai all'apparecchio di monitoraggio per tenere sott'occhio anche l'attività cardiaca. Questa era accettabile, perciò diedi istruzioni di controllo al povero "infermiere" e corsi dai piloti per rappresentare l'opportunità di non depositarla a Latina, come prestabilito, ma di proseguire per Ciampino e poi avviarla con un'autoambulanza allo specifico reparto craniolesi del San Giovanni di Roma. In quello stato, per me costituiva l'unica eventualità di sopravvivenza per la traumatizzata. Il suo ricovero in ospedale non specializzato, come quello di Latina, non le avrebbe recato alcun vantaggio. Sarebbe stato pressochè inutile. Il capo-equipaggio mi rispose che io ero il "tecnico", lui si adeguava e avrebbe pertanto coordinato le nuove esigenze con S.A.R. Roma.

Venne a chiamarmi l' "infermiere". Per fortuna erano soltanto sue impressioni, perchè la paziente era stazionaria. Tuttavia intrapresi la terapia per ridurre l'edema celebrale, allestendo la flebo. Presi dal mio dispensario SAN 2 un grammo di "Flebocotid" e sciolto in soluzione, glielo iniettai. Riordinai al mio "braccio destro" di ripassare la cavità orale con l'aspiratore per alleviare l'affanno respiratorio.

Ed atterrammo a Ciampino. Ma qui, contrariamente alla mia specifica richiesta, trovai una semplice ambulanza e non quella di rianimazione con un medico accompagnante. Le condizioni della donna non garantivano niente, neanche la mezz'ora di trasferimento — traffico permettendo — da Ciampino all'ospedale romano, perciò feci allertare il medico di secondo pronto impiego e accompagnai la donna.

Feci bene, ma questa è un'altra storia.

Piervalerio Manfroni



Con quell'erediti

Noi, del 15° Stormo incaricato del Soccorso Aereo in tempo di pace, del SAR in caso di conflitto, e dai tempi più recenti anche della Protezione Civile, siamo un reparto unico nell'Aeronautica.

Ci contraddistinguiamo per la struttura del Reparto che è basata su un Comando a Roma-Ciampino e cinque Gruppi operativi (eccetto due, l'85° ed il 46°, solo casualmente sullo stesso aeroporto) sparpagliati per l'Italia: 83° a Rimini, 84° a Brindisi ed 82° a Trapani, nonché altri sette sottocentri (di cui noi curiamo l'addestramento) con Squadriglie collegamento e soccorso a Grosseto, Cameri, Villafranca, Istrana, Amendola, Grazzanise e Decimomannu, i quali hanno facoltà decisionali, pur nella sfera della struttura nazionale, localmente autonome.

Ed è una cosa ben diversa avere i mezzi aerei d'impiego a centinaia di chilometri uno dall'altro ed averli ai quattro angoli dello stesso campo.

Se ciò consente un più tempestivo intervento per la presenza in area, dall'altro comporta un'infinità di problemi logistici ed anche operativi, non indifferenti, facilmente superabili da noi gente "usa — come si suol dire — a rimbocarsi le maniche".

Comunque, questa distribuzione di forze, non ha niente a che fare coi rischieramenti più o meno temporanei, ma è una situazione organizzativa ed operativa permanente, che non ha riscontri.

L'altra nostra "singolarità" quella ben più importante, ancor più unica, o quasi, è nell'attività intrinseca ed operativamente reale.

Anche se non è simpatico fare paragoni, c'è che noi del "15.simo" siamo un reparto militare "di guerra" ed "in guerra", che non si esercita, che non si allena, che non si prepara ad affrontare infausti eventi, ma che combatte oggi le sue battaglie e conduce le sue "campagne" ad ogni — purtroppo — calamità naturale o accidentale che si abbatte sul nostro paese, ad ogni catastrofe che ci colpisce.

E tutto qui.

Perché non siamo "giocando" per un ipotetico domani, quell'eventuale domani alla base dell'esistenza di tutti i reparti militari; perché, nel 15° Stormo che fa S.A.R. e Protezione Civile, quel domani è sempre oggi ed immantinentemente subito.

Noi suoi "soldati" — quelli che hanno giurato per la Patria e quelli che hanno abbracciato il credo di Ippocrate — siamo di pronto impiego a Ciampino, a Rimini, a Brindisi, a Trapani e negli altri sette sottocentri e vi stiamo d'allarme ventiquattr'ore su ventiquattro, non per eventualmente partire: partiamo, di giorno e di notte, con il bello e più spesso con il brutto tempo, di giorno di lavoro e di festa, anche nel giorno di Natale, in cui, di solito, gli opposti combattenti, credenti e non credenti, si prendono una tacita, reciproca pausa.

Noi abbiamo sempre di fronte sorti avverse, manipolate da quella signora in agguato, per cui dobbiamo andare, senza titubanze, subito in azione, un'azione che non è mai uguale per ambiente e circostanze, che è sempre la stessa per urgenza ed avversità.

Siamo una forza "lanciata" di centinaia di uomini — piloti, aerosoccorritori — sommozzatori, tecnici, medici ed assistenti di sanità — avvezzi ad ogni circostanza, sempre "combat ready" e con una mobilità abituale, che rende il Reparto tutto, dalle sue ordinarie basi sparpagliate, rischierabile globalmente in un tempo misurabile a ore di volo e quel che più vale, in condizioni operative immediate.

Non sono parole.

Coloro che vivono attorno alle basi del 15° sono usi a vederci inaspettatamente involare con i nostri elicotteri o udire l'ululato delle sirene, al nostro rientro, se l'ambulanza completa il trasferimento di traumatizzati; coloro che si sono trovati nella disperazione più cupa, alluvionati o terremotati, naufraghi o vittime accidentali, ci hanno visto arrivare ogni volta, con quei versatili aeromobili, sulla testa, a frotte o singolarmente, ma sempre in tempo.

È la nostra vita.

à ...

IL NOSTRO DIARIO

01.10.65 Il XV Stormo, posto in posizione quadro al termine del conflitto, viene ricostituito oggi a Ciampino come 15° Stormo S.A.R. Noi del "Soccorso Aereo" confluiamo in esso. Il numero e la bandiera di Guerra sono quelli dell'antico glorioso XV mentre la sigla S.A.R. specifica il non meno importante compito affidatoci, ossia la ricerca ed il salvataggio. Siamo ora inquadrati nell'84° Gruppo (Sq. 140 e 287) dotato di velivoli HU.16 e nell'85° Gruppo (Sq. 142 e 288) dotato di elicotteri AB.47 ed AB.204, mentre sempre alle dipendenze dello Stormo ci sono anche a Linate la 1ª Sezione S.A.R. ed a Grottaglie la 3ª Sezione S.A.R. (la 2ª si identifica con quella d'allarme in turno a Roma-Ciampino). Lo Stormo è a sua volta alle dipendenze del "Comando Trasporto e Soccorso Aereo".



06.10.65 Celebriamo sull'Aeroporto di Ciampino, la costituzione ufficiale dello Stormo.

12.10.65 Con un HU.16 dell'84° Gruppo portiamo un'ammalata da Firenze a Trapani. Non che il "Grumman", come aeroambulanza, sia l'ideale, comunque la donna ha sopportato bene il lungo volo.

19.11.65 Alle "Sezioni S.A.R." viene mutata la denominazione in "Distaccamento S.A.R."

07.09.66 L'AB.204 "Monte 24" del 1° Distaccamento S.A.R. di Milano-Linate atterra sulla cima del Monte Bianco, a 4.807 metri di altitudine, con a bordo, il pilota M.llo Alfredo Villani ed il S.M. Emb. Franz Valva D'Ayala.

10.12.66 Con l'inondazione della Toscana, sosteniamo la prima campagna in favore delle popolazioni colpite da calamità naturali. Dal 4 novembre ad oggi, questo è quanto abbiamo fatto: con gli HU.16 trentatré missioni per 57,15 ore di volo;

Alla Bandiera la Medaglia d'Argento al Valor Civile



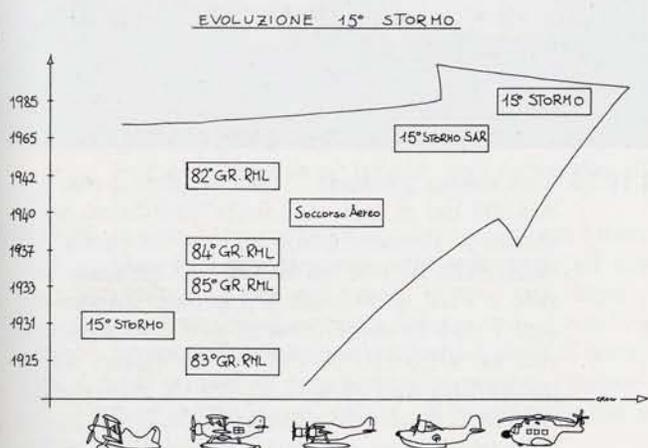
"Con generoso contributo di uomini e mezzi si prodigava nelle operazioni di soccorso alle popolazioni di territori devastati da un violento alluvione, affrontando, con elevato senso di solidarietà ed ardimentoso impegno, situazioni di estremo pericolo ed assicurando, anche nelle più ardue contingenze, il tempestivo ricovero di feriti ed il costante rifornimento di ingenti viveri e di medicinali. Lo spirito di operante abnegazione dei militari dello Stormo trovava, con l'unanime apprezzamento dell'opinione pubblica, l'ammirata riconoscenza delle popolazioni interessate.

Toscana e Veneto, autunno 1966."

con gli AB.204 trecentotré missioni per 271 ore di volo; con gli AB.47J 135 missioni per 140,35 ore di volo, impiegando sessantacinque uomini. In totale, abbiamo tratto in salvo 719 persone e trasportato 60.300 kg. di materiali.



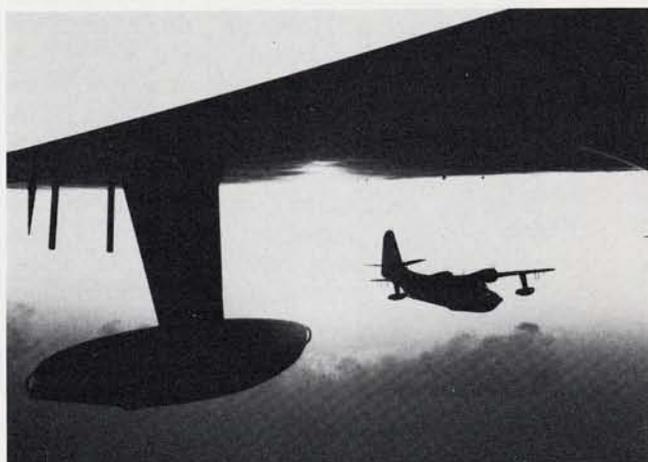
... nel 15° STORMO



- 16.02.68** Nell'opera di soccorso ai terremotati della Valle del Belice, iniziata il 13 gennaio scorso, con 6 HU.16 e 2 AB.204, abbiamo svolto in totale 252 missioni per 172,15 ore di volo, salvando nove persone e trasportando 28.605 chili di materiali, di cui medicinali (kg. 2.775), viveri (kg. 20.008) e indumenti (kg. 5.000).
- 30.11.68** Nel Biellese alluvionato, i nostri tre AB.204 del 1° Distaccamento S.A.R. di Linate, hanno svolto 69 missioni per 34,55 ore di volo e trasportato 72 persone, di cui 18 ferite, oltre a 21.750 kg. di merce.
- 31.10.70** Nell'alluvione della Liguria, i nostri HU.16 ed AB.204 (85° Gruppo di Ciampino e 1° Distaccamento di Linate) hanno compiuto 26 sortite e, tra l'altro, salvato 7 persone.
- 19.01.71** Alla nostra Bandiera, già decorata di M.A. al Valor Militare, viene conferita la Medaglia



d'Argento al Valor Civile per l'opera svolta in soccorso degli alluvionati della Toscana e del Veneto nell'autunno 1966.



ALLO STORMO IL TROFEO DELLA II R.A. ANNO 1976



"Reparto erede di gloriose tradizioni, fin dalla sua costituzione in Stormo S.A.R., ha sempre svolto la propria attività in campo militare e civile nazionale ed internazionale con elevato spirito di sacrificio ed ammirevole abnegazione, intervenendo con tempestività, anche in condizioni ambientali sfavorevoli, laddove si rendeva particolarmente necessaria l'opera di soccorso.

Nel corso dell'anno 1976 confermava la propria elevata capacità operativa portando a termine tutti i compiti di soccorso aereo assegnati e distinguendosi, in particolare, per l'attività di umana solidarietà svolta in favore della popolazione civile del Friuli, colpita da gravissima calamità naturale".

01.03.71 Aderendo alla nostra richiesta, ci intitolano lo Stormo a "Stefano Cagna", generale di B.A., già comandante del 15° Stormo B.D. caduto il 1° agosto 1940 con un trimotore S.79 durante un bombardamento di navi inglesi nel Mediterraneo.

28.08.71 L'equipaggio di un nostro HU.16 del Distaccamento di Grottaglie in volo sul Basso Adriatico, scorge l'incendio che si va sviluppando sulla nave greca "Heleanna", dà l'allarme e si adopera immediatamente per il soccorso di quelli che si vanno gettando in acqua. Viene loro conferito l' "Attestato di Pubblica Benemerenzza al merito Civile", con la seguente motivazione: "In occasione di un violentissimo incendio, sviluppatosi improvvisamente su una motonave passeggeri in prossimità della costa, si impegnava instancabilmente, unitamente ad altri generosi, con alto senso di abnegazione e dando dimostrazione di eccezionale perizia, nelle operazioni di ricerca e di recupero dei naufraghi".

01.01.73 Con l'abolizione, per tutti i reparti dell'Aeronautica Militare, delle sigle distintive di specialità anche il nostro Stormo perde quella di "S.A.R."



03.01.73 Accorriamo in Calabria per l'alluvione. A termine esigenza, dopo la seconda ondata di Aprile, con gli AB.204 e gli AB.47J totalizziamo 258 sortite per 127,25 ore di volo, trasportiamo 155 persone e 28.620 chili di materiale di soccorso.

ANNO 1978, IL Premio di addestramento della II^a R.A.

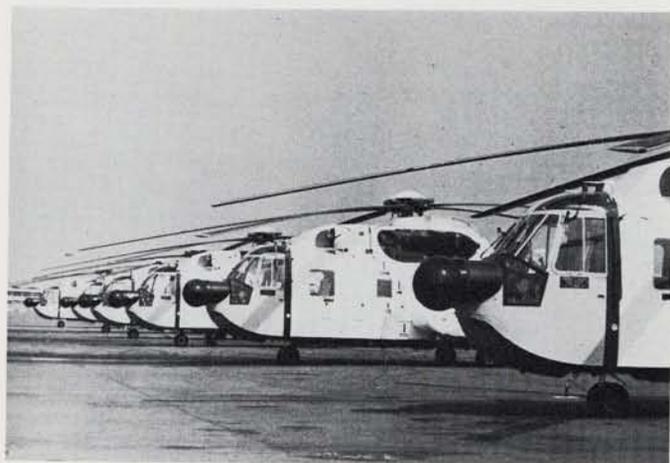
"Reparto in transizione su una nuova e complessa macchina, svolgeva un'intesa attività di volo per il mantenimento della propria capacità operativa sul mezzo in dotazione ed il conseguimento dell'operatività sul nuovo, raggiungendo entrambi gli obiettivi prefissati senza alcun incidente di volo. Esempio di scrupoloso impegno e di alta efficienza.



14.10.75 Una nostra giornata "come le altre": con un AB.204 del S.A.R. di Linate prestiamo assistenza a Torino-Caselle al volo del prototipo dello MRCA; con un HU.16 dell'84°, rischiato a Pisa, assicuriamo il pronto intervento agli F.104 in esercitazione sull'Alto Tirreno; con un altro HU.16 dell'84° facciamo, dalle prime luci dell'alba, 7,50 ore di volo per la ricerca di naufraghi a nord dell'Isola d'Elba, vi torniamo sopra con un altro velivolo dello stesso Gruppo, per altre otto ore di ricerca; con un altro HU.16 partecipiamo all'esercitazione internazionale S.A.R. "Bergeronette" diretta dallo R.C.C. di Lione Monte Verdun e voliamo per altre dieci ore; infine con un AB.204 dell'85° prestiamo assistenza agli aviogetti in attività sul poligono presso Ancona.

AL I° DIST. S.A.R. L' "ATTESTATO DI BENEMERENZA CIVICA" DEL COMUNE DI MILANO.

"In una multiforme pluriennale attività ha effettuato, attraverso il Reparto di stanza a Milano-Linate, centinaia di interventi a mezzo elicotteri, che si sono attuati in occasione di calamità naturali, di soccorso in montagna in collaborazione con il C.A.I., nel trasporto urgente di ammalati ed infortunati, assolvendo con esemplare sollecitudine a compiti di significativo valore umano e sociale".



- 01.03.76** Viene costituito un "Centro di Manutenzione" presso la base dello Stormo a Ciampino per tutti i lavori di 1° e 2° livello degli elicotteri HH-3F.
- 09.05.76** Per il sisma nel Friuli, partecipiamo con quattro AB.204 con cui facciamo 39 missioni per 47,30 ore di volo, traendo in salvo 14 feriti.
- 16.09.76** Per quest'altro terremoto nel Friuli, interviene un nostro AB.204 che effettua 24 voli per 12,50 ore e trasporta 1.200 chili di materiali urgenti.
- 18.05.77** Riceviamo il Trofeo della II Regione Aerea, quale miglior reparto del 1976, durante una formale cerimonia tenuta sull'aeroporto di Ciampino.
- 12.08.77** Arriva dalla fabbrica il primo elicottero biturbina HH-3F. Rispetto alle macchine ad ala rotante finora utilizzate, questo per dimensioni, strumentazione e prestazioni, ci sembra un futuristico transatlantico del cielo. È terrestre e marino, ogni tempo, capace di trasportare venticinque anime. È soprannominato "Pellicano".
- 13.08.78** Nell'opera di soccorso in favore degli alluvionati della Val d'Ossola, assieme agli AB.204, interviene pure l'HH-3F. Totalizziamo 109 missioni, 89.30 ore di volo, 369 persone tratte

I COMANDANTI

| | | | |
|---------------|------|-----------|----------------------|
| dall'ottobre | 1965 | Col. Pil. | CIVALLERI Alberto |
| dall'ottobre | 1966 | Col. Pil. | DALÈ Bruno |
| dall'ottobre | 1967 | Col. Pil. | ROSATI Girolamo |
| dall'ottobre | 1968 | Col. Pil. | FILIPPETTI Vincenzo |
| dall'ottobre | 1969 | Col. Pil. | MITCHELL Mario |
| dall'ottobre | 1970 | Col. Pil. | SALLUSTIO Giuseppe |
| dall'ottobre | 1971 | Col. Pil. | MARINO Salvatore |
| dall'ottobre | 1972 | Col. Pil. | LENCI Federico |
| dall'ottobre | 1975 | Col. Pil. | BOCUS Luciano |
| dal luglio | 1978 | Col. Pil. | BONAZZOLI Domenico |
| dall'agosto | 1979 | Col. Pil. | CHIAPPINI Gian Paolo |
| dal settembre | 1981 | Col. Pil. | ZARDO Vittorino |
| dall'agosto | 1983 | Col. Pil. | FERRAGUTO Aldo |
| dal settembre | 1984 | Col. Pil. | PASTORINO Maurizio |
| dal settembre | 1985 | Col. Pil. | POMPONI Valtero |

in salvo e 104.450 chili di merci trasportate.

- 07.12.78** Il 1° Distaccamento di Milano-Linate, riceve dal Sindaco di Milano, l'attestato di benemerenza civica.
- 27.06.79** L'ultimo HU.16 compie oggi l'ultima sortita operativa, alla ricerca dei naufraghi delle due petroliere scontratesi a largo di Fiumicino. Fra tre giorni, raggiungerà il limite massimo. Saranno tre giorni di "licenza premio" che trascorrerà a terra.
- 30.06.79** È radiato l'HU.16, denominato "Albatros". Nei venti anni di "S.A.R." in Italia, i dodici esemplari che abbiamo avuto, hanno totalizzato 53.000 ore di volo di cui 21.000 per missioni operative e reso possibile la salvezza di oltre tremila naufraghi, ammalati e traumatizzati.
- 31.10.79** L'84° Gruppo S.A.R. viene trasferito da Ciampino a Brindisi.
- 02.11.79** Volò di nuovo l'HU.16 per una missione "speciale", tutta in suo onore, da Ciampino a Lampedusa per essere donato agli abitanti di quella sperduta isoletta, lo hanno chiesto loro allo S.M.A., a dimostrazione dell'affetto che provano per tutti quegli unici collegamenti con la vita, con la sopravvivenza, che per tanti anni gli ha assicurato.
- 10.11.79** Il 3° Distaccamento S.A.R. di Brindisi viene soppresso.
- 30.10.80** Otteniamo la costituzione di una Squadriglia "Collegamenti", la 615, dotata di velivoli P. 166 e S.208. Quest'ultimo lo pitturiamo coi "nostri" colori, il bianco, il giallo e il rosso anticollisione alle estremità e lo numeriamo "15-15".
Ricostituiamo con la specifica denominazione di "Centro" l'83° sull'Aeroporto di Rimini e l'84° su quello di Brindisi, ambedue dotati di HH-3F.
- 23.11.80** Un violento sisma scuote l'irpinia.

Il 15° nei decorsi venti anni

| ANNO | ORE DI VOLO | | N° Persone Soccorse |
|---------------|------------------|-----------------|---------------------|
| | TOTALI | OPERATIVE | |
| 1965 | 6535.00 | 1597.55 | 143 |
| 1966 | 7070.20 | 1450.25 | 889 |
| 1967 | 6136.20 | 1515.50 | 207 |
| 1968 | 5619.55 | 1397.00 | 230 |
| 1969 | 5269.10 | 1079.55 | 153 |
| 1970 | 5947.15 | 1674.45 | 153 |
| 1971 | 6453.00 | 1973.00 | 176 |
| 1972 | 6652.00 | 1928.00 | 107 |
| 1973 | 6690.00 | 1931.00 | 289 |
| 1974 | 5648.00 | 1665.00 | 99 |
| 1975 | 6360.00 | 1690.00 | 110 |
| 1976 | 5026.55 | 1142.35 | 79 |
| 1977 | 6860.00 | 1027.55 | 86 |
| 1978 | 6651.50 | 1142.25 | 439 |
| 1979 | 5418.25 | 1131.30 | 49 |
| 1980 | 5543.15 | 1845.05 | 32 |
| 1981 | 5363.50 | 1221.45 | 150 |
| 1982 | 5300.15 | 1074.05 | 118 |
| 1983 | 5079.10 | 904.20 | 155 |
| 1984 | 5665.35 | 2056.05 | 73 |
| TOTALE | 119290.15 | 27279.35 | 3637 |

ALLA BANDIERA LA MEDAGLIA D'ARGENTO AL VALOR AERONAUTICO

"In occasione del terremoto del 23 novembre 1980 interveniva immediatamente nelle località delle provincie della CAMPANIA e della BASILICATA sconvolte dall'immane disastro. Sfidando avverse condizioni atmosferiche, operando in zone impervie e, in molti casi, non altrimenti raggiungibili, provvedeva a sgomberare feriti, trasportare e distribuire viveri, trasferire personale medico, plasma e medicinali nei centri maggiormente danneggiati ed inaccessibili per via ordinaria.

Il tempestivo impiego di tutti i mezzi a disposizione, lo sprezzo del pericolo e lo spirito di sacrificio dimostrati dagli equipaggi, che hanno spesso operato al limite della resistenza fisica e della sicurezza operativa, hanno permesso di fornire un contributo determinante nell'opera di salvataggio di vite umane e, successivamente, di rifornimento di materiali essenziali.

Altissimo esempio di virtù militari e civili, di elevate capacità tecniche, di generoso altruismo che riscuoteva incondizionato plauso, viva ammirazione e profonda gratitudine dalle Autorità Civili e dalle popolazioni soccorse, contribuendo così ad elevare il prestigio dell'Aeronautica Militare."

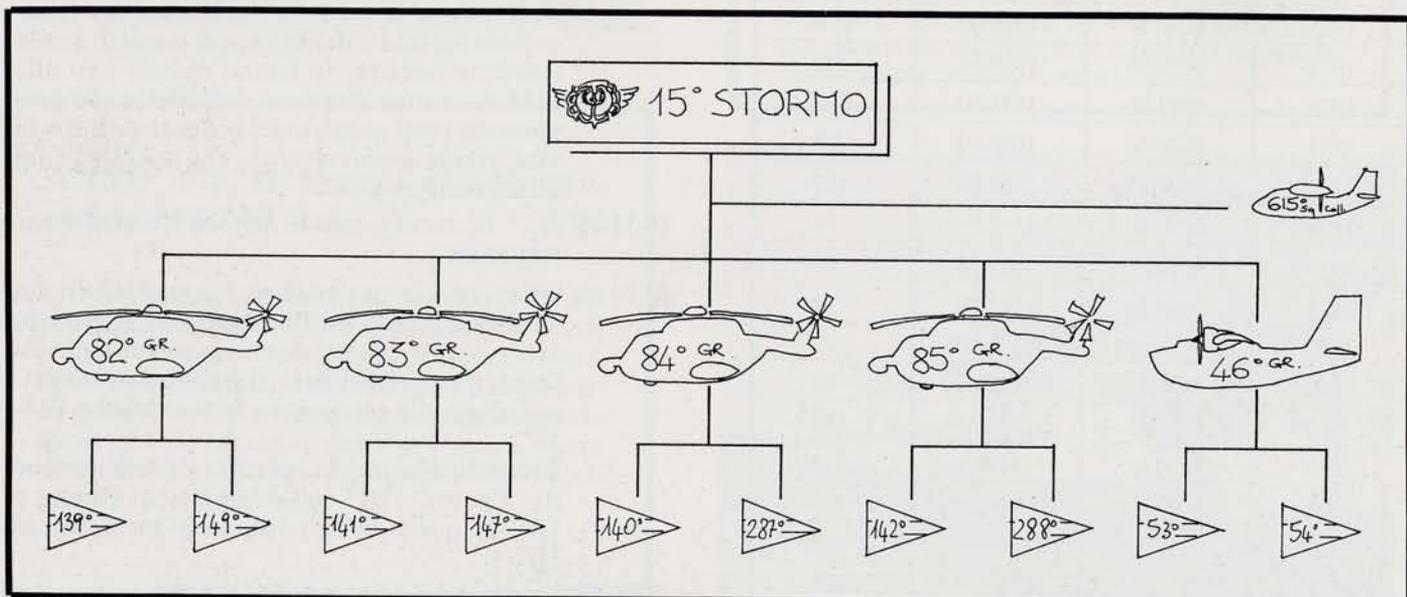
Provincie della Campania e Basilicata, 23 novembre 1980 - 28 febbraio 1981



Rischieratici globalmente a Capodichino, all'indomani del terremoto, con 185 fra piloti, specialisti e macchine provenienti dalle varie basi — 83° (2 HH-3F), 84° (2 HH-3F e 2 AB.204), 85° (6 HH-3F, 2 AB.204) 615° (1 P.166) e 1° Distaccamento S.A.R. (3 AB.204) — operiamo in continuazione attraverso l'area. Nostre mete ordinarie, diventano i desolati cumuli di macerie che erano S. Angelo dei Lombardi, Laviano, Balvano, Lioni, Conza, S.Maria sul Calore, Teora, Carife, Pescopagano, Solofra, Ariano Irpino e tutte le altre località colpite. Compriamo 1.336 sortite

per 1.036 ore di volo, trasportiamo 1.144 persone tra cui trentadue in estremo pericolo di vita, 127.155 kg. di medicinali, viveri, coperte, tende ed altri generi di conforto.

01.01.81 Vengono costituite le seguenti "Squadriglie Collegamento e Soccorso": 653° a Cameri, 603° a Villafranca, 651° a Istrana, 604° a Grosseto, 660° ad Amendola e 670° a Decimomannu. Fra gli altri compiti hanno quello di concorrere alla copertura d'area ad integrazione del primario Servizio S.A.R. nazionale, su impiego tattico degli R.C.C.. All'uopo sono dotate di elicotteri AB.212.



- 08.02.81 In un mese di attività in favore delle popolazioni della Sila, isolate dalla neve, con tre HH-3F rischierati a Cosenza, effettuiamo 137 missioni per 132,15 ore di volo, trasportando viveri, medicinali, squadre di soccorso ed anche qualche gregge di ovini a valle.
- 01.03.81 Apriamo un nuovo Centro S.A.R., con l'82° Gruppo che viene ricostituito, a Trapani-Birgi. Per posizione geografica, ci permette di completare il piano di avere sotto controllo entro il raggio di un'ora di volo, dalle nostre basi, tutto il territorio peninsulare ed insulare, compresi i mari prospicienti.
- 01.05.81 Il 1° Distaccamento S.A.R. di Milano-Linate è soppresso e il servizio passa alla locale sezione distaccata della 653ª Squadriglia.
- 06.02.84 Per la scomparsa della motonave "Tito Campanella" abbiamo partecipato ad una gigantesca operazione di ricerca nell'Oceano Atlantico. Dal venticinque gennaio ad oggi, i nostri due HH-3F hanno effettuato quindici sortite per 65^h 55' di volo, mentre hanno totalizzato oltre quarantacinque ore per il trasferimento da Ciampino a Kenitra (Marocco Occidentale) e ritorno.
- 15.10.84 Sull'Aeroporto di Ciampino, ridiamo vita al 46° Gruppo dell'antico XV Stormo, sulle squadriglie 53 e 54. Anche questo assume una specifica, particolare, denominazione di "Protezione Civile". Opera infatti con anfibi CL.215 "Water Bomber" e combatte con lanci d'acqua gli incendi boschivi.

ANNO 1981 - PER LA SECONDA VOLTA IL TROFEO DELLA II R.A.



"Reparto dall'attività particolarmente complessa e poliedrica, portava a termine i compiti assegnati superando con abnegazione e notevole spirito di sacrificio ogni ordine di difficoltà, segnalandosi per l'alta opera umanitaria, svolta a favore della popolazione in ogni circostanza le ottime capacità operative conseguite, il profondo senso del dovere, ed i notevoli risultati raggiunti nel campo dell'addestramento e della sicurezza".

Con gli HH.3F siamo arrivati fino a:



Nostro pane qu



otidiano

di Romano Nodari



*Noi,
 che Senza Alcuna Remora
 Spiralando Attorno Rocce, Snoccioliamo Accidenti Rabbiosi
 Sorvolando Acque Remote, Sudiamo Amari Risultati
 Seguendo Antiche Regole
 accogliamo nella sacra confraternita
 di coloro che
 Sanno Andar Raminghi
 Romano Nodari
 meritevole per aver cercato Sempre Altri Rischi,
 per aver mostrato uno Stomaco Assai Robusto
 e per aver resistito Sino Alla Ruggine
 sullo "HH-3F", durante cento missioni S.A.R.
 (Seducante Attività Ricretiva)
 così distinte:
 due salvataggi di dispersi in mare,
 venticinque trasferimenti di persone in pericolo di vita,
 dieci trasporti di viveri e materiali di soccorso,
 trentanove sortite per ricerca
 e ventiquattro esercitazioni addestrative,
 nel corso di 181 raids per 343 ore di volo.
 Signore Aldilà Ricordatene
 10 dicembre 1984*



Non so com'è che ci capiti in tutte queste storie, che non danno preavvisi, che non consentono attese, ma il fatto è che mi ci trovo sempre.

Non lo rimpiango

Romano Nodari

Basso Tirreno. Dalle prime ore di stamane una bettolina di venti metri ed una draga a pontone, di sessanta per venticinque, vanno alla deriva tra Palermo e Napoli. Durante la tempesta hanno rotto il cavo di traino, presumibilmente a sessanta miglia a sud-sud-ovest di Capri, e costituiscono un grave pericolo per la navigazione.

Alle navi che transitano nella zona, è stato chiesto di prestare attenzione e di segnalare l'avvistamento. Sono state fatte uscire pure delle motovedette per una "setacciata". Ma, finora, e siamo già avanti nella mattinata, non v'è traccia nè della bettolina, nè della draga.

Il mare è grosso e forse è per questo che non si vedono. Oppure sono affondate.

Così l'autorità marittima chiede la ricerca aerea, che viene passata per l'esecuzione a noi dell'84° Gruppo, che siamo il S.A.R. e operiamo con lo HU.16, un aeromobile "nato e cresciuto" per questo genere di lavori. Ha, infatti, due motori di tutto rispetto in quanto a potenza, ha un'autonomia che può raggiungere le quattordici ore, ha tutti gli strumenti necessari; è perfino "trifibio", cioè un anfibio che può scendere e decollare anche su ghiaccio, oltre, ovviamente su terra e sull'acqua. Solo che la sua data di nascita è il 24 ottobre 1947 e quella dell'apposizione delle coccorde tricolori sulla sua fusoliera, il 26 marzo 1958.

Nel suo genere è una "bestia", la migliore che oggi esista. Perciò, a proposito di anni, diciamo che se li porta "ancora" bene.

Parto con "Mare 6". "Mare" seguito dal numero di identificazione del velivolo, era - ed è tuttora - il nominativo assegnatogli fin dall'inizio, dal tempo in cui affrontava ... ogni mare.

"Ma guarda un po', se proprio di domenica, dovevano perdersi il trano!" - brontola qualcuno.

"È carnevale! Di che ti lamenti?" - gli rispondo, quasi più per me che per lui. Sono meglio meglio ed a pancia vuota. Oggi lavoro per la linea. Il circolo apre a mezzogiorno, perciò "ho saltato" il pranzo e, in prospettiva, salta pure la cena.

M'infilo il giubetto di salvataggio. Allaccio la cintura di sicurezza, che lo tiene alla vita, e faccio scorrere la "zip" di chiusura esterna. M'arrampico sulla scaletta "marinara", perché la porta di accesso sta sopra la linea di galleggiamento. E a terra, questa benedetta porta, con quei trampoli di carrello che ha il "Grumman", sta proprio per aria. Il capo-cabina mi mostra il mio paracadute e la mia imbragatura. Sono ambedue a portata di mano, attaccati alla parete della fusoliera.

Senza Alicuna Remora

Col fracasso di tutta una schiera di formula uno - il rombo di un HU.16 non c'è rischio di non sentirlo - "Mare 6" si leva dalla pista di Ciampino. Guardo alla terra che si stacca sotto il galleggiante. E lo Hu.16 ne porta uno meraviglioso sotto l'ala. Nel riquadro del finestrino, tra il bruno della superficie ed il cielo azzurro, col suo colore giallo che "stacca", nell'effetto di luce del momento, sarebbe da eternare in una bella fotografia.

"Quasi quasi dico a mia moglie che sono in volo ..."

La spiaggia di Torvaianica spumeggia a "ore due", a qualche minuto di volo.

"Affacciati e deglielo!"

"Intendevo con una picchiata..."

"Se raccatti anche un piatto di spaghetti!"

Sonnacchiando, sogno per un'ora piatti di spaghetti fumanti. Accidenti a chi li ha nominati!

Incominciamo la ricerca. Il mare è molto agitato, ma c'è un bel sole e quindi un'ottima visibilità. facciamo una ricerca a rastrello, su percorsi est-ovest e viceversa, tra mille e duemila piedi di quota. Su e giù pazientemente. Passa la prima ora.

Il radarista leva la testa dal suo tubo paraluce e, nel "silenzio" calato fra noi sullo HU.16 in volo, ci fa trasalire con un annuncio:

"Un riflesso a cinque miglia, ore tre".

I piloti portano "Mare 6" a girare in tondo, più alto, più basso. L'eco radar c'è sul piccolo schermo color arancio. È una bella macchiolina luminosa. Ma, in mezzo alle onde, sembra non esserci nulla.

"Vedi quando siamo sopra, e voi



dietro state pronti a buttar giù una fumata" - dice il comandante.

Uno degli osservatori, che poi non sono altro che gli specialisti dell'equipaggio, apre i portelloni su ambo i lati della fusoliera. Li solleva all'interno e li aggancia al soffitto. Mi avvicino a quello di destra in questo momento in faccia al sole e metto timidamente le dita della mano, appena oltre il bordo, pensando che il vento ... È la prima volta che ci provo. Non succede niente. Allora oso con il braccio fino al gomito.

"Da questa parte, puoi mettere anche il naso fuori, sei protetto dalla parete, ma prova un pò dall'altra parte..."

Il sottufficiale mi tiene saldo per il braccio. È una bella sferzata di vento, ma si può anche sopportare. Ad ogni buon fine ci infiliamo la "braga", che agganciamo per la sua coda ad un'occhiello del soffitto. Con le soffiature che entrano ed escono a seconda del moto e dell'assetto del velivolo, specialmente nelle virate, non sarebbe poi tanto difficile saltar fuori.

"Pronti a lanciare?"

"Pronti"

"Giù!"

Lo lancia attraverso la "veranda" con una bella spinta verso il basso per sopraffare il vento, che potrebbe mandarlo contro gli impennaggi, i timoni,

quelli che i tecnici vogliono che si chiamino "equilibratori", insomma la "coda".

L'aereo vira e laggiù appare un filo di fumo che s'allunga basso sulla superficie. Passiamo e ripassiamo con tutti gli occhi "fuori".

Eccolo! È un bidone da duecento litri, di quelli del carburante, che di tanto in tanto fa capolino. Non c'è altro.

Ricominciamo l'andirivieni. Trascorre un'altra mezz'ora, anche una ora. Continuo a guardare il luccichio delle onde col rombo dei motori che mi martella costantemente le orecchie, anche sotto gli auricolari della cuffia. Sono già rintontito. E ho pure fame. Abbiamo fame. A bordo abbiamo una sola bottiglia d'acqua, che qualcuno non s'è dimenticato di portare per se e che ora fa il giro per un sorso. Bisogna centellinare i sorsi, per un altro giro di sette.

"Eco a venti miglia, sulla sinistra. O è una nave o... Qualcosa di grosso è."

Avvicinandoci, c'è anche un secondo riflesso a poca distanza. Al secondo va e vieni, i due "così" sono in prua. Sollevato sulle punte dei piedi, infilo la testa nell'ovale a chiusura stagna che separa la cabina piloti dal retrostante. Non vedo niente.

"Uno è la nave..."

È una bella nave passeggeri - la "Rossandra", tutta bianca, con tanta gente sul ponte assolato.

"e l'atro é... la bettolina".

"Mare 6" ci passa sopra. La vediamo distintamente. Ci ripassiamo per il lancio di una fumata. Sta a pelo dell'acqua, tra le onde. Il mare é un po' arrabbiato, ma non c'è dubbio. È proprio la bettolina. I piloti fanno il punto e scambiano messaggi con il Centro Coordinamento. Il marconista che sta rincantucciato nel suo abitacolo dietro al secondo pilota, picchia i suoi "ti-ta-ta" al tasto Morse, interrompe per schiacciarsi con la sinistra l'auricolare contro l'orecchio, mentre con la destra, scarabocchia frettolosamente il decifrato, ripicchia e scarabocchia, ripete, ritrasmette.

"Ti-ta-ta-ti-ta-ti... "

Gli fanno seguito zufoli brevi e lunghi per punti e linee che interpreta a memoria, sia che siano in esteso o in sigle aeronautiche.

Sul "Gramman" si va anche ed ancora con il "ti-ta-ta" e ci si sente sempre.

I piloti "si divertono" intanto ad evolvere sull'obiettivo. Più vicino, più distante. Così capitiamo abbastanza bassi sulla nave e i passeggeri ci salutano agitando le braccia.

"Se sapessero che cosa gli stiamo combinando... "

"Che cosa?" - chiedo.

"La nave dovrà restare qui, a guardia del bidone, finché vengono a rimorchiarlo... Ora lo accostano".

Mi vien da ridere.

"... e noi si va a cercare la draga".

"E andiamo pure a cercare la "moglie del drago", visto che non se ne può proprio fare a meno" - soggiungo, tanto per dire, cercando di essere spiritoso. Ma non faccio ridere. Dev'essere ancora troppa fame in giro.

Continuiamo la solita monotona perlustrazione, senza tener conto del tempo, ormai prestabilito dai segmenti dell'area di ricerca tracciati sulla carta geografica. Ad ogni inversione di rotta - ad ogni "centottanta" - il secondo pilota, che l'ha sulle ginocchia, fa una crocetta sul tratto volato. E sotto al prossimo. Il tempo, proprio a volerlo sapere, lo segnano i segmenti volati e quelli da volare. Finito l'ultimo, si vedrà. Sarà un "ti-ta" a portarci la buona o la cattiva novella: se rientrare o continuare lì o da un'altra parte.

Sono ormai accecato dai riflessi delle onde. Un pilota, per riposare un po' la vista, fa calcoli sullo spostamento fra il presunto punto di strappo e il trasporto da correnti, in base al punto di ritrovamento della bettolina. L'altro lo conforta:

"Ma chi ti dice che si siano staccate insieme? Quelli del rimorchiatore se ne sono accorti quando non ne avevano più nessuna. E poi con quella che c'era stanotte... "

Lo R.C.C. in base alle sue deduzioni - forse è riuscito a stabilire un contatto con il dio dei venti e quello del mare - ci assegna un altro quadratino di... millecinquecento chilometri quadrati, "meno probabile" del precedente perlustrato, ma... Dati, calcoli, congetture ed intuito possono anche portar fortuna. A parte l'autonomia appena appena sufficiente per coprire l'intero nuovo reticolo, neppure le ore di luce basterebbero e poiché nel frattempo il sole continua a scendere, proseguiremo fino ai limiti consentiti dal carburante e dalla visibilità.

Il primo dei due a venir meno, e sarà il carburante per l'ultima stima del capo-equipaggio, ci consentirà di andare a Napoli-Capodichino per il pieno e probabilmente, per il sopraggiungere delle tenebre, pure per il rientro.

Dieci miglia verso occidente, conversione di centottanta gradi sul diametro di un paio di miglia, dieci miglia verso oriente, conversione destra, prua 290°, conversione sinistra e prua per 110. Un uomo al radar, uno a sinistra ed uno a destra, i piloti ed il marconista che alternano sbirciate agli strumenti e battute al tasto e occhiate fuori. E io che guardo a dritta e a manca. Ci sarebbe pure il vecchio "Albatros" - lo HU.16 - che non si stanca di battere le ali.

Passano altri cinquanta minuti e della "signora draga" nessuna nuova. Neanche un eco radar ci ringalluzisce un po'. Questo pezzo di mare è proprio di nessuno.

Prima di arrivare in fondo la vince il carburante e viriamo in fretta per Napoli. Ma, per radio, ci informano che la benzina per gli "stellari" del nostro Grumman è disponibile solo a Grazzanise. I piloti ridistendendo la carta, considerando, calcolano, maneggiano il regolo, giostrano coi vari diagrammi, consultano il motorista e concludono che ce la facciamo. In sostanza, filando dritto, sono altri quindici minuti.

Spiralando

Cielo della Toscana - M'è dura levarmi alle tre e mezza. L'essere andato a letto con la sveglia in testa, non mi ha fatto dormire. Mi sono girato e rigirato, tra una occhiata e l'altra alle lancette fosforescenti.

Mezzanotte, mezzanotte e trentacinque, una e venti, due e cinque, tre e quindici, tre e diciannove. È quasi meglio esser svegliato all'improvviso da uno squillo telefonico. Almeno quello interrompe un sonno fino allora tranquillo.

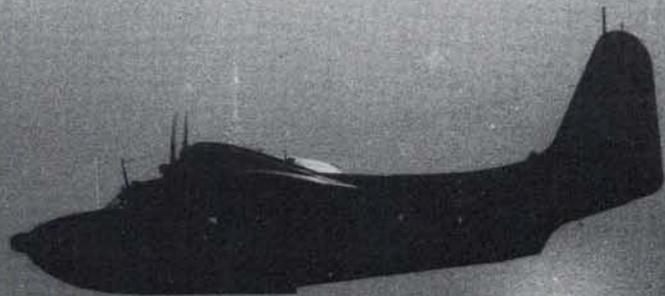
Mi alzo. C'è un bel cielo pieno di stelle e fa freddo. Non è ancora inverno, ma già non bastano i mutandoni e le due maglie sotto la combinazione di volo. È un freddo speciale che pungola sulle gote e picchia ai reni.

È il diciassette novembre.

Ieri, domenica, un "205" con tre persone a bordo, sul tratto Viterbo-Bologna, all'ora di pranzo, ha "riportato" quattromila piedi al traverso del Monte Calvo, che è un cocuzzolo di quasi tremila metri un po' prima di Firenze. Poi è sparito. Ieri era una bella giornata di sole.

C'era tanta gente a zozzo da quelle parti, a caccia, per funghi, tra i monti del preappennino, ma è scomparso lo stesso.

Vado - o più esattamente, mi man-



"Ce la facciamo".

Ma il vento, come ogni buon vento...

Comunque scorgo la terra, mentre puntano per un avvicinamento e per un atterraggio diretto. Do appena un'occhiata alla foce del Volturno che corre sulla sinistra nella pianura verdeggiante. Mi sembra che siamo alti e sottovento. Scendiamo veloci e con un angolo che mi pare elevato. Pare proprio che con questo brontolone di un Grumman abbiamo fretta di posarci. Mi sistemo su una poltroncina e tiro sul ventre la cintura. Vedo che l'allaccia ben stretta anche qualcun altro.

"Mare 6" va letteralmente giù, sculettando, con correzioni decise.

Le striscie bianche sull'asfalto all'inizio della pista, mi sfrecciano davanti agli occhi. Con un miagolio lacerante tocca per prima la ruota destra. La lunga gamba del carrello sembra flettersi, sembra venir strappata dal colpo all'indietro. Resiste. Il Grumman è forte. Fa un balzo. A tutta birra è a terra.

I piloti danno il colpo di "reverse". Scricchiola tutto. Cigola tutto. Vibra tutto. La frenata è violenta. Un po' di

roba parte dalla coda e corre sul pavimento metallico della fusoliera verso la cabina piloti. I due motori tossiscono e si sfatano.

Infiliamo un raccordo d'uscita. Mi sento proiettare a sinistra, mentre l'aereo tenta di derapare. Giriamo e ci fermiamo. Salto giù contento e comincio a pestare i piedi per terra. Come se avessi freddo, ma non ho freddo.

Nei serbatoi ci sono, goccia più goccia meno, un'ottantina di litri di benzina. E me lo sentivo che eravamo leggeri. Mi rifiuto di sapere, contrastando chi vuol dirmelo per forza, a quanti minuti di volo corrispondano.

Fanno il pieno. Fanno un'ispezione all'aereo. Io guardo ed inganno il tempo, masticando un po'... della buona aria campana, mentre il sole si fa rapidamente affettare dall'orizzonte. Poi chiediamo qualcosa da mangiare o più da bere e trotterelliamo con un pulmino della base verso il quartieramento dei servizi. Il reparto, il 9° Stormo, è alle esercitazioni e al circolo c'è un raduno di mogli che animano un veglioncino per i figlioli più piccoli.

Nonostante la nostra aria stralu-

nata, ci invitano ad associarci - anche perché i bambini sembrano contenti, forse facciamo più carnevale - ma ci accontentiamo, nell'attigua taverna all'insegna del "Cavallino" famoso, di un po' di pane, prosciutto, vino ed anche mozzarella.

Viene notte e sotto un mare di stelle, il "15-6" riprende la via di Ciampino.



Attorno Rocce

dano - a cercarlo, con il "15-22", uno splendido HH-3F, ancora fresco di vernice. Perciò, mi sono alzato "presto". Ma non si può partire come previsto perché Peretola, l'aeroporto di Firenze, dà, per la zona circostante molta foschia, anche nebbia e cielo di quota. Ci sono problemi analoghi anche per il 204 che deve venire dal Centro SAR di Milano-Linate, per l'L.1019 dell'esercito e per l'AB della Polizia da Borgo Panigale.

Alle cinque e mezza, con un ora di ritardo, decollo su "I-SSLA", il "15-22", da Ciampino. Il lampeggiante rosso guizza nel cielo oscuro, mentre ci mettiamo subito sulla strada del nord. I piloti dicono che se non si potrà dar subito corso alla ricerca, con le prime luci, saremo comunque in zona per darvi corso appena le condizioni meteo lo consentiranno. Superata Roma, "sotto" sparisce tutto, coperto dalle nuvole. E faccio appena in tempo a capire un'immagine del fascione rosso che si delinea verso oriente, sull'orizzonte, ai primi accenni dell'alba e poco poco del suo progredire in arancione, con l'ingrignarsi al fuoriuscire dal buio delle nuvole, quando il "15-22" va giù entro la coltre. Prende a scendere in spirale.

Sullo schermo radar, al centro, nel

punto ove siamo, c'è una macchia diversa, che "immagino" più che riconosco, sbucando sotto, per la superficie di un lago. È il Trasimeno, che i piloti hanno scelto come luogo sicuro per forare. Continuiamo sotto, all'incerto chiarore, ma quasi con un'idea dei colli che andiamo sorvolando.

Il compito assegnato al "Lima-Alfa" è un settore di trenta miglia per venti - circa duemila chilometri quadrati - da quattro miglia a est di Pistoia, a Prato-vecchio, a metà tra Montevarchi ed Arezzo, e l'incrocio tra l'11° E con il 43° 30' N.

IL sole è ormai sorto, almeno secondo le effemeridi, e sta sopra le nubi che con il loro tetto sugli ottocento metri, tengono dentro tutte le cime, mentre nelle valli, qualcuno o qualcosa ha generosamente versato una messe lattiginosa, che le colma di fallaci superfici, da cui stare alla larga. Ciò nonostante, per quanto possibile, i piloti mettono subito in pratica gli ordini operativi ricevuti dal "Lima" - l'R.C.C. di Montevendia, ossia un "QPK 5", "una ricerca, circuitando attorno ai monti ed entro le valli".

Ed è esattamente ciò che vanno facendo.

Io che sto ad un finestrino dell'HH, per un po' ho davanti un costone brullo

che mi si avvicina e mi si allontana, a seconda delle sue grinze, poi, mentre provo qualche istante d'instabilità e una specie di galleggiamento nel vuoto, allorché la macchina vira in perdita di moto, tutto mi ruota intorno e mi ritrovo affacciato sul baratro nella picchiata che segue, ridiscendendo a valle. Andiamo avanti così, per un bel po', su e giù, da una coltre all'altra, sfiorandole, mettendoci dentro la testa per voltarci di corsa.

Nella bruma, appare appena distinguibile Pontassieve, per il fugace luccichio del corso della Sieve che confluisce nell'Arno. Prendiamo a schiaffeggiare le cime degli abeti su ogni dosso del collinoso versante di Vallombrosa. Trovare in quest'abetaia fitta, il bianc'azzurro "Siai" con i suoi pochi metri di ali, mi sembra meno facile che imboccare un terno al lotto. Per giunta, abbastanza di frequente - non so se per effetto delle intemperie - appaiono alberi decapitati a gruppetti e con i tronchi spezzati ad una certa altezza, che farebbero supporre un impatto. Ma sono troppo frequenti. Tuttavia bisogna scrutarli.

L'elicottero "salta" una cresta.

Stava andando come al solito: saliva per una valle a chiudere, sempre più su, tanto che ormai sul lato



destro e su quello sinistro, scorgevo davanti ai finestrini, come due scarpate e mi sentivo proprio su un treno che corre nel fossato, quando, invece di scampanare, tirò una specie di sospiro e superò la sommità, che scorsi, fuggacemente, stagliata a filo del bordo inferiore dei finestrini dei piloti. Sarà per averla intravista davanti, sarà per l'affondata che seguì - oltre la cresta, c'era uno strapiombo - mi ritrovo madido di sudore gelato. Ma anche gli altri sono provati. In giro ci sono soltanto musi duri, bocche tirate e mute. Gli intestini strizzati non ce li ho soltanto io.

Per un istante, m'appare il "1019" che vola in distanza. Ma subito dopo, apprendo che rientra. Non è roba per lui, con tutta quella nuvolaglia che non dirada. Anche il "204" di Linate è a terra, a Parma. Non s'avventura a varcare gli Appennini. Dell' "AB" di Bologna, invece, nessuna nuova.

La "monotonia" del ballonzolare dentro e fuori tra le nuvole e la nebbia, lungo i dorsali del Pratomagno, aggirandolo dal Cosentino al Valdarno, è rotta dall'esclamazione: "Ho il c... piatto come una tavola", che corona cinque ore e mezza di volo, fino alla discesa su Peretola. La vista, con il cielo che c'è, della splendida Firenze, di Ponte Vecchio, degli Uffizi e del Duomo, nella fase finale dell'avvicinamento, è un balsamico ritorno alla vita.

Fatto il pieno dall'Esercito e data un'occhiata all'elicottero da parte degli specialisti dell'equipaggio, ridecolliamo. I piloti mi dicono che ripartiamo da nord-ovest della città, in direzione di Sesto, poi dalle parti di Fiesole, Pontassieve, il Passo della Consuma a oltre mille metri e giù verso il Pratomagno per rassegnare le cime,

adesso a tratti più sgombre.

Il "15-22" fa quota e s'inerpica costeggiando i monti. Incontra vento a raffiche che or facilita ed or ostacola il suo intrufolarsi tignoso nelle gole e su tra una sommità e l'altra. I piloti sono abbastanza rinfrancati dalla sgambettata di mezz'ora, che ha "riarrotondato" le loro posteriori, per cui si prendono anche qualche licenza. Il capo-equipaggio, in particolare, che è un esperto del volo a vela, perciò conosce e riconosce le correnti e si diletta a cumularle e a sottrarle alla potenza delle turbine.

A questo punto, mi scappa un "finirà, quando viene notte!".

Ma ci manca ancora tanto di quel tempo, a venire notte... e le emozioni migliori debbo ancora provarle. Sono comunque lì, a portata di mano.

Arrivano.

Sulle cime di una parete del passo montagnoso, detto Pratomagno, che andiamo seguendo, c'è della nuvolaglia. Non sembra compatta. La guardo.

È lassù verso le creste. Intanto l'elicottero circuita in salita, sfiora alberi, supera costoni, balza dirupi, sale fra due versanti contrapposti, fra due versanti vicini e, improvvisamente, va dentro. Un paio di sbalottamenti ed è fuori. Dura trenta secondi, trenta sudatissimi secondi, in mezzo a quelle nuvole, senza vedere niente, eccetto tanta ovatta che non entra sol perché ci sono i vetri agli oblò, con la montagna che sta lì, da qualche parte, a pochi metri. Ed è proprio a pochi metri che la vedo, quando ne viene fuori. E dopo un pò, è di nuovo dentro. Ne esce subito con una scampanata stretta stretta.

Il tempo va migliorando. A tratti, arrivano dei colpi di vento che sem-

brano pugni nello stomaco. Su un altopiano, verso la Croce, che è il picco più elevato con i suoi milleseicento metri, proprio per il vento, par che si decida della nostra sorte. Ma il pilota sa il fatto suo e contrariamente alle mie impressioni, controlla perfettamente la situazione. Perciò vana sarebbe la mia intenzione di urlargli che "ho tre bocche da sfamare, io!".

Del "205" sempre nulla.

"Lima-Alfa" taglia quindi il corso dell'Arno e va sopra e in mezzo ai monti del Chianti. Nelle vallette, in ombra, c'è tanta foschia. E piano piano che il sole s'abbassa, i contorni dei colli sfocano e i piloti cominciano, con mio sollievo a sfiorarli con maggior prudenza.

Firenze Torre chiede di lanciare appelli a "Lima-Echo", il 206 dell'A.L.E. che è ai limiti dell'autonomia e già da un pò è fuori contatto. I piloti ci provano, ma, quando ormai la congettura più ottimistica lo dà per atterrato da qualche parte, rispunta dal grigio della sera e torna a casa.

Mentre i nostri quattordici occhi frugano ancora tra le ombre, vedo sfrecciare contro la macchia rossastra che nasconde il disco del sole, laggiù nella piana che va verso il mare, tre grossi Hercules, impegnati in un volo radente.

Firenze-Peretola che è un aeroscalo "alba-tramonto" ci accoglie a notte fatta. Nella saletta del C.D.A., alla luce dei fluorescenti, sembriamo ancora più stralunati. L'R.C.C. ci fa rientrare. Allora il "15-22" con l'ausilio dei due fari di un automezzo dell'esercito, ridecolla e sale fino a cinquemila piedi, in girotondo stretto, sopra Firenze. Lì entra nelle nuvole, ma, ormai, è a quota di sicurezza e volge tranquillamente a sud.

*All'imperiosa voce del patrio amor
non titubaste mai e con vivo ardor
là, sull'africana desertica terra
e in trinacria, per i baglior di guerra
o sul pelago, in infinite scolte
e nel periglio sì altrettante volte
sol dall'indomito coraggio difesi
per render le avverse mosse palesi,
ovver con quelle ali rosso-crociate,
ché, anco il fuoco nemico sfidavate
e pur di salvare ignoti fratelli
fieri, affrontavate impari duelli.
E voi che per il SAR iste solitari
pei bigi cieli, terre e vasti mari
sempre ed impavidi contr'ogni sorte
sol per strappare anime alla morte.
quella grama signora dal tristo fato
che occulta, ognor tesevi l'agguato
e veemente si vendicò con il vil furor
cernendo sempre per più ferirci allor.*

Per aspera

AD ASTRA



*Tu, Salvatore, Francesco e Michele,
Benito e Alfredo di quella stele
che a Saccolongo, alta si eleva
con l'ala franta che più non si solleva.
E pure tu, Angelo, che su quell'acque
in un baleno, il tuo sorriso tacque,
e non di meno tu, o Francesco Asti
che, da ultimo, sconvolti, ci lasciasti.
Come allor in guerra, or in pace noi
per lo involarsi di ciascuno di voi,
nell'imo dell'animo seppur feriti
non spargiamo lacrime, ma riarditi
guardiam vieppiù alle imprese vostre
tali, qual sprone alle azioni nostre,
e lassù, tra le leggere alme belle
ove segnate il cielo d'altre stelle,
alto suoni dei motori il saluto
a voi tutti che pagaste il tributo
ieri, oggi e domani medesimo
dall'intrepido stormo quindicesimo.*



S noccioliamo A ccidenti R abbiosi

Tirreno Centrale - Lo squillo continuo - "immediatamente al velivolo" - della campana d'allarme mi coglie di sorpresa. L'eventualità della partenza era nell'aria da un quarto d'ora, per una barca alla deriva lungo la costa laziale, ma i minuti erano trascorsi senza che accadesse nulla, tanto che ritenevo, risolta l'emergenza.

Corro verso il "15-21". Corrono il pilota ed il secondo, corrono gli specialisti e l'aerosoccorritore. I primi due schizzano via dalla O.P.S., mentre il coordinatore di turno, date loro concitatamente le informazioni essenziali trasmesse dall'R.S.C. schiacciava il pulsante rosso sul piano della consolle, gli altri, allo scoccare del se-

gnale, uscivano dalle loro "tane" nell'aviorimessa.

Il cielo è pieno di nuvole, grasse e gonfie, portate da un Libeccio cattivo e costante nei suoi cicli di soffiare da venticinque e più nodi, con punte fino a quaranta. Un piovasco mi coglie a qualche metro dall'elicottero. Mi bagnucchia soltanto.

L'operatore al radar m'informa che la barca è stata localizzata al largo di Santa Marinella. Ci sono sei persone in balia delle onde. Mi dico, troppo in fretta: oggi è pesca grossa. Infatti "sei" persone diventano tre.

Il pilota tira su l'HH-3F dalla via di rullaggio e punta verso la città di Roma, poi volta sull'Appia, verso il

mare. Va di corsa e prende certe pacche che producono sobbalzi da mozzare il fiato in gola. Ma non ho il tempo per soffrire. Sarà questione di minuti, arrivare in zona. Intanto l'aerosoccorritore presenta il suo numero di strip-tease, e ora, guarnitosi della pelle sintetica della muta bruno-arancio, fa sfoggio della linea e dell'atletismo, in saltelli e sbracciate per riscaldare i muscoli. Tanto, lo sa, tocca a lui.

Siamo sul mare. La superficie è un susseguirsi di cavalloni che si tirano su per vari metri e si schiantano in gigantesche valanghe spumeggianti.

"Forza sei... anche sette" - afferma qualcuno che se ne intende.

Io mi trovo improvvisamente a considerare come se la caverebbe l'HH-3F, laggiù. Meglio farseli passare subito dalla mente, certi pensieri.

Il pilota deve condurre di traverso per contrastare la deriva. Soffia sui trentacinque nodi e viene per "duecentoventi". L'orizzonte ed il mare fanno spavento. Costituiscono uno scenario da cataclisma, con i tratti, alternativamente distinti e confusi dell'intervallarsi dei rovesci, con gli ammassi neri dei grovigli temporaleschi e i buchi di rottura, attraverso i quali filtra qualche raggio stagliato di luce solare; con le ondate blu-notte fra i marosi di spuma biancastra e gli specchi dorati ed accecanti di quelle istantanee occhiate di sole.

L'elicottero va su, va giù, se ne va per conto suo, passa veloce da riverbero di un colpo di sole all'oscurità dell'ombra di una nuvolaglia pesante, color piombo, mentre scarica. Ecco, un momento gli ballano intorno tutti gli elementi irati e un momento dopo, quegli stessi elementi se lo prendono dentro nella furia di una sacca di pioggia che nasconde tutto.

Esplode una grassa bestemmia.

"Non è il caso di disturbare il "Capo"! - urla imperiosa una risposta che precisa: "perché se ci sta guardando è bene non disturbarlo e se sta guardando da un'altra parte, è meglio non richiamare la sua attenzione!".

"Ma io non ce l'ho mica con Lui... "

"E allora non rompergli i ..."

"Tiè!" - ribatte un terzo. Appena il lampo di un fulmine, manco un istante dopo, guizza immenso nel finestrino.

Va a sapere chi dei due "Glieli" stava rompendo.

"Guardate un pò in giro. Dev'essere qui intorno... "

Fra la pioggia che cade fitta, stendendo un velo grigio che mescola cielo e mare, si vede una linea informe, oscura, che emerge da un'ipotetica linea dell'orizzonte. Dev'essere la costa.

I piloti dirigono "Golf-Alfa" per la

ricerca, incrociando in cerchi sempre più ampi.

"A ore nove!"

Proprio dalla parte della costa. A quattro o cinque miglia da questa. A uno da noi. La vediamo quando emerge sulla cresta. Poi scompare affondando tra le onde.

"Gesù, quant'è grande 'sto mare!"

Con un guscio di noce in mezzo, come quello, sembra ancora più immenso. Facciamo un primo giro interno, abbastanza bassi. A poppa, vediamo le tre "anime" che cercano di non farsi scaraventare in acqua. L'albero - ad occhio e croce, una decina di metri - oscilla e rotea a mezz'aria, come un birillo impazzito. Non capisco se cada o resti dritto.

Il pilota si stabilizza a una cinquantina di piedi sopra. Scende l'aerosoccorritore. Scompare sotto il bordo del portellone, ma lo vedo rapidamente riemergere. Non afferro quanto dice con il verricellista, ma capisco, dai gesti, che il recupero dev'essere fatto in acqua, più distante, altrimenti l'albero della barca, così dondolando, rischia d'impigliare il cavo.

L' "HH" si ripositiona in hovering, in zona di sicurezza e l'aerosoccorritore ricala giù. Riesco a sbirciare fuori. Lo vedo sfilarsi dalla ciambella, nuotare dentro e fuori dell'acqua, arrivare alla sponda della barca, tenersi con una mano, parlare... Subito dopo, una delle tre figure che intravedo, ne discende. S'immerge.

Lui la sostiene, lotta con la corrente, tutti e due vanno insieme sotto, rispuntano, arrivano alla ciambella.



Lui l'afferra, gli sfugge, fa un gesto - ma già gli hanno mollato un pò di cavo - spiattella con le braccia sull'acqua, infila la ciambella sotto le ascelle del naufrago, entra a sua volta, lo tiene per la vita, dondolando a destra e a sinistra, mentre il verricellista spinge al largo la sagola d'acciaio - e giungono a spuntare nel portello. Quattro mani li tirano dentro.

Mentre l'aerosoccorritore prende fiato, accoccolandosi sul bordo del pavimento e concorda con il veri-

cellista il prossimo tuffo, il medico che è a bordo aiuta il naufrago a togliersi di dosso gli abiti inzuppati. Allora appare una graziosa e giovin signora, che, una coperta "insensibile" subito avvolge...

Ma già sta per risalire il secondo malcapitato e anche la mia attenzione deve distogliersi da ogni frivola visione.

Pare che salvo un paio di minuti di sosta tra una risalita e la discesa, lì sul bordo, da parte dell' "Angelo" - come talvolta è soprannominato l'aerosoccorritore - tutta l'operazione di salvataggio proceda con la massima speditezza e senza un attimo di respiro. Eppure, quando tirato a bordo il terzo naufrago e anche un cagnolino che era sulla barca, il pilota può battere le palpebre, la lancetta dell'orologio è andata avanti di quarantatre tacche. Quarantatre minuti.

Sono stremati i naufraghi che andavano in giro per quel mare da ieri mattina tentando invano nonostante il motore e la vela, un approdo al loro "sloop" di nove metri; è stremato l'aerosoccorritore per le tre consecutive fatiche, sono stremati il pilota ed il secondo, che hanno sudato tutto il loro sudore, per la tensione di tenere immobile, in condizioni impossibili, il velivolo.

Laggiù, il guscetto bianco rimpicciolisce fra le onde e tra poco l'ombra della notte, ne cancellerà la vista. Sono le diciassette e quindici di quest'imbrontatissima sera d'autunno e, nonostante l'infuriare del tempo, il ritorno sembra una tranquilla passeggiata.



Kenitra-Oceano Atlantico - Con il nominativo convenzionale di "Oscar Romeo" seguì la S.A.R. Task Force dell'Aeronautica nella gigantesca operazione di ricerca della motonave "Tito Campanella", scomparsa nell'Oceano Atlantico. La nave era partita il sei gennaio 1984 da Oxelund in Svezia con un carico di piastre d'acciaio destinate a Leusis, in Grecia, e aveva dato le sue ultime notizie il tredici durante la navigazione nel Golfo di Biscaglia. Avendo poi mancato il successivo appuntamento radio e non avendo attraversato lo Stretto di Gibilterra, il giorno sedici, come prestabilito, l'armatore di Savona segnalava le circostanze alla Marina Mercantile, che allertava subito tutte le navi transanti nella zona e promuoveva l'intervento dei Centri S.A.R. di Francia, Spagna, Portogallo con mezzi aerei e navali. Le ricerche da questi svolte nei tre giorni usualmente stabiliti per siffatte operazioni di soccorso, non davano alcun risultato. Allora il Ministro della Marina Mercantile si recava in quei paesi per constatare quanto fatto e più per sollecitare altri interventi.

È a questo punto che mi ritrovo il venticinque gennaio sul velivolo che trasporta il Ministro alla volta di Lisbona e poi nel rientro a Roma.

Quando, a tarda sera, dopo una giornata di volo, arrivo a casa, metto giù la borsa appena dietro la porta. Mia moglie se ne lamenta, ma prima che la renda partecipe delle mie previsioni, squilla il telefono.

Il O.P.S. del Quindicesimo mi informa che due HH-3F decolleranno a mezzanotte per rischierarsi in Marocco, a Kenitra, ad effettuare sortite di ricerca sull'oceano, sotto Gibilterra, potendo essere andata la "Campanella" alla deriva.

Rispondo "Arrivo".

E avendo una manciata di minuti a disposizione, mi ingozzo, mentre i familiari mi riempiono di vestiario pulito la sacca. Poi, nell'istante in cui sto per richiudermi la porta alla spalle, risuona il telefono:

"La partenza è rinviata alle zero-sei zeta".

Confermo che arriverò in tempo e mi butto sul letto, pensando che quattro o cinque ore di sonno valgono sempre qualcosa. E, invece, non sono così fortunato da dovermi subire venti ore di trasvolata, a balzi con gli elicotteri, perché alle quattro salgo già su un PD. 808, con due ufficiali dello stesso 15.simo, alla volta di Cagliari-Elmas, dove alle sei e quindici, decolliamo con l'Atlantic "I-SSGB", a doppio equipaggio, per Kenitra.

Mentre voliamo, comincia a delinearci la S.A.R. Task Force che sta convergendo, come noi, sulla 3° Base delle Forze Aeree Reali Marocchine: i

Sorvolando Acque



due HH-3F con i nominativi "I-SSGD" e "I-SSGC", un altro Atlantic - "I-SSGA" - da Sigonella e un primo G.222 con gli specialisti e le più indispensabili attrezzature di supporto.

Dopo cinque ore di volo, appena a terra in Marocco, nella 3° BAFRA di Kenitra, un bell'aeroporto esclusivamente militare presso l'omonima cittadina a venti chilometri dall'Oceano lungo il corso dell'Oued Sebou fin lì navigabile, ci rendiamo subito conto che siamo in un paese amico, accolti con simpatia dagli uomini della base e con assoluto cameratismo. Ci mettono a disposizione locali per l'improvvisata sala operativa del "Charlie 5", come si denomina la spedizione, e per lo stazionamento del personale, oltre a mezzi di trasporto con un albergo che viene pressoché requisito, mensa ufficiali per il pasto quotidiano in campo e per quelli fuori orario in dipendenza delle missioni, nonché ogni utile e possibile assistenza sulla linea di volo.

"Golf-Alfa" e "Bravo" escono subito dopo il rifornimento del carburante ed io con quest'ultimo, sull'Atlantic per incominciare il rastrellamento della zona stabilita, che partendo a nord dal 36° parallelo al traverso di Tangeri, scende fino al 31° 30 e dalla

costa si allarga in mare aperto per duecentotrenta miglia nautiche.

Procediamo a tremila piedi sull'acqua che sembra la solita acqua e invece si differenzia subito quando sorvolando una nave cisterna, che sembra una petroliera dal ponte basso e il castello a poppa, la vediamo quest'acqua, entrare ritmicamente con ogni cresta d'onda dalla murata sinistra e uscire oltre il margine di quella destra, e più avanti, osservando una media stazza che procede di traverso all'increspamento che non spumeggia, infila la prua in successione. Eppure eccetto l'aspetto dunoso e il suo saliscendi di falso piano in movimento, quest'acqua, a prima vista, non sembra neppure mossa.

I dieci uomini dell'equipaggio che sono usi ad osservare il mare, sono tutti ai loro posti a guardare fuori e a scrutare con le loro apparecchiature di scolta. Perché il "30-71", ora in veste pacifica, è un antisom della Riconoscimento Marittima armata, essi non s'annoiano per le lunghe tirate sull'acqua. Dieci ore così, per loro è ordinaria amministrazione. Per me un pò meno. Anche se le maggiori dimensioni del velivolo, rispetto al già grosso HH-3F, consentono di alternarsi agli apparati e di godere di un breve riposo in cuc-

Remote



cetta, scaldare un caffè al cucinino o prendere una bevanda fresca dal frigo e sorbirla in un salottino in coda, con tanto di tavolino e panche, io comincio a rimpiangere l'elicottero che alla più lunga, dopo sei ore, deve tornare a terra per rifornirsi. Questi stanno nell'ordine del doppio. E a prescindere dal fatto che sono in parte aviatori e in parte marinai, sembrano tutti uomini di mare. In maggioranza barbuti, taciturni, provati dalla solitudine.

Andiamo avanti fino alle ultime luci godendo almeno io, ma credo anche gli altri, del cambiamento del tempo che prima del tuffo definitivo di un immenso sole ci produce, con la grossa nuvolaglia che vien su dal lontano oceano, un tramonto di raggi stagliati fra le curve bizzarre degli ammassi oscuri, su una superficie che s'indora e s'arrossa. Intanto arriva dall'Italia un G.222 con tecnici e apparati di supporto.

Molto più tardi animiamo senza particolare enfasi il ristorante dell'albergo e poi ci accorgiamo che mentre noi dormiamo un sonno profondo e di stanchezza, piove. Ma l'indomani mattina, quando arriviamo in campo, si leva il sole più bello in una solleticante arietta frizzantina da gennaio... africano.

I due Atlantic partono subito per essere in zona al levarsi della bruma che impasta l'oceano. Questa la intravediamo guardando ad ovest, ma di più ce ne parla il "Meteo" della base.

Ci giunge intanto notizia che i due HH-3F, dopo il pernottamento a Malaga, stanno procedendo verso Kenitra, già in perlustrazione della fascia costiera. Nell'attesa, metto insieme una serie di carte di navigazione e compongo a parete tutta l'area della ricerca. Vi traccio i settori di perlustrazione per ciascuno dei "Sierra-Sierra", secondo il piano elaborato. Fa scena. Al centro dell'opposta parete, appendiamo il tricolore.

Mentre i due pattugliatori d'altura fanno giornata completa, riferendoci con lo "HF" ad ogni ora il loro progredire, i due elicotteri giungono in tempo per portare gli equipaggi a mensa e, fatto rifornimento, ripartire con altri uomini freschi per la ricerca. A tavola, i cuochi dell'aeronautica marocchina, ci portano un delizioso "cuscuss", la tipica pietanza araba a base di carni bollite con spezie e salse da accompagnare con farina granulosa cotta a vapore, legumi ed erbe aromatiche, di cui entusiasticamente chiediamo il bis. Unico rammarico è l'acqua genuina, con cui accompagnare i piatti, ma ci è di conforto il pensiero che corre alle bottiglie di bianco e rosso del Marmora Hotel.

Vado con il "15-11" che risponde a "Golf-Charlie". Voliamo seguendo segmenti di quaranta miglia dalla costa al largo. Quando ci allontaniamo dalla terra, perdendone la vista, l'acqua che scorre sotto dovrebbe essere sempre acqua... Eppure, questa dell'oceano mi fa senso ad osservarla. Se l'altra, quella dei nostri mari, talvolta mi pare amica, questa mi sembra proprio nemica. Pur trovandoci noi sulla via d'ingresso per lo Stretto di Gibilterra, nonostante tutto il traffico che globalmente vien su dalla costa occidentale dell'Africa, le navi sono rade e spesso prima di vederne un'altra, già scompare la prima. Tutto dà, è almeno la mia impressione, il senso della vastità. Entra nel nostro campo visivo una flottiglia di pescherecci. Ne contiamo dieci, dodici, forse più. Ebbene sono tanto sparpagliati da occupare tutto il giro dell'orizzonte. Ma sono puntini sull'acqua, che si vedono e non si vedono. Ad uno dei tanti centottanta, abbiamo una splendida visione di Al Dar Al Bayda, tradotto letteralmente dagli spagnoli e così poi da noi conosciuto come Casablanca.

Così passa anche questo giorno e a notte quando atterriamo, HH ed Atlantic in successione, troviamo che con un altro G.222 è giunto il Comandante

del 15° Stormo per assumere la direzione delle operazioni. Due marconisti giunti con lui hanno già attivato un collegamento "HF" e finalmente possiamo "parlare" quanto vogliamo con gli aerei in volo e con l'Italia.

Negli altri due giorni successivi, mi avvicinando in sortite e riposi in campo. Poi siamo all'ultimo giorno di ricerca in quel parallelogramma di duecentomila chilometri quadrati tracciato inizialmente. E siamo quasi al traverso di Agadir, ove concludere sottocosta per le solite quaranta miglia, mentre i due Atlantic si fanno le sbracciate al largo. Preceduti dal "15-19", che iniziando sotto la nostra area, fila a gran velocità, a centodieci nodi, per raggiungere il punto d'inizio, io sul "15-11", con a bordo il capo-missione, che viene a fare la sua parte di fatica oltre quella di organizzarla, mi sto pure godendo l'oceano azzurro di stamane. Non so se sia prima il "porca..." che si leva improvvisamente o il calare precipitoso dell'elicottero a scuotere la mia tranquillità, subito dopo stravolta dal "Mayday-Mayday" che lanciamo per radio, "per colpa" di un particolare strumento sul quadrato degli apparati, che illuminandosi, ci avverte cortesemente che una frangia di metallo s'è staccata da qualche ingranaggio del complesso della trasmissione. In sostanza quella spia luminosa dice senza tanti preamboli che sta saltando una delle rotelle dentate che in un bagno d'olio portano la potenza delle due turbine all'albero del motore, il quale vorticando funge da ala per il sustentamento. Su terra saremmo già a terra, ma su quell'oceano "calmo", il nostro bel HH finirebbe sommerso ancor prima di toccare.

Sui cinquanta piedi di quota - quindici metri - ove stabilizza il pilota, stiamo lì e lì per toccare le creste delle onde. Non possiamo fare proprio niente se non continuare a volare, sperare che il Padreterno non si distraiga e soffrire tutti i trenta minuti e passa in cui dirigiamo, in emergenza verso la costa. La nostra unica salvezza sta nella crinatura dell'ingranaggio che non aumenti fino ad interrompere la trasmissione o a bloccarla, ché in tal caso rocamboletteremo un pò a mezz'aria per continuare a rotolare, con la macchina impazzita, sulla superficie. E anche se non mettessimo fine alle nostre vite per questo impatto pazzesco, per quanto viste con occhi benevoli, le condizioni dell'acqua difficilmente ci consentirebbe di sopravvivere per le ferite, per la temperatura, per sopraffazione. Il "19" ci sta correndo vicino a spron battuto. Non sappiamo come possa esserci d'aiuto. Comunque ci conforta. Il pilota tiene i giri costanti per mantenere la tensione, per evitare contraccolpi dan-



nosi. Il mio pensiero, anche se non proprio con entusiasmo, va al Cielo, l'occhio sta sulle onde e l'orecchio teso al più piccolo cambiamento di rumore delle turbine. Tutto il corpo è sospeso a percepire il più lieve sussulto.

Ci raggiunge l'altro elicottero e siamo pressoché sulla costa. L'Aeroporto di Rabat-Salé è ad un'altra decina di minuti di volo e i piloti decidono di raggiungerlo, invece di precipitarsi fuori campo. Ci va bene e atterriamo nella parata dei mezzi antincendio. A rotore avviato, saltiamo giù tutti, eccetto i piloti che poi "tagliano".

Mi mancava per ricordare Ribat el Fath, ovvero sia Rabat.

Riesco con il "19", già "17" al suo primo inquadramento. E spaziamo tutte e due le aree destinate agli elicotteri. Al rientro, a sera, ci informano che per l'indomani, la fascia da perlustrare è stata estesa di un altro grado a sud e dal giorno successivo, ancora più al largo fino a 500 miglia dalla costa.

Per questo si cimentano gli Atlantic e mentre ad uno degli elicotteri viene data da svolgere un'ulteriore ricognizione sottocosta per la solita ampiezza di quaranta miglia, l'altro - dopo la sostituzione del gruppo che ci ha accelerato la palpazione - viene tenuto d'allarme a Kenitra, sia per interventi in caso di avvistamento e sia per prestare assistenza agli aeromobili in volo sull'Atlantico.

Siedo in prua, dietro il cono vetrato che taglia l'aria sul musetto davanti ai piloti. Nella foschia del mattino, lo asfalto della pista ha il colore del piombo. La terra sabbiosa ai lati sembra morta.

Una nave procede lenta, oltre un argine, parallela al nastro d'involo.

Entra in un'occhiata svelta, mentre la promenade su cui m'affaccio, sembra ingoiare i due chilometri pavimentati che corrono sempre più veloci, appena due metri sotto, passa uno squarcio di terreno brullo, con qualche cespuglio, poi la foce del fiume, larga, sparpagliata, che frastaglia l'immensa striscia della riva sabbiosa.

Lì ansa la lunga onda oceanica, neanche ora stanca. Lentamente saliamo sull'acqua in direzione dell'orizzonte più oscuro, mentre ancora non ci rincorre il sole sorgente. Avendo l'aereo totalmente alle spalle e davanti un solo schermo trasparente, per quanto mi protenda, il posto in prua mi staglia in un oblò circolare acqua sotto i piedi e cielo sopra con un'indistinta fusione al centro. Nella desolazione delle migliaia di miglia che si configurano nella mia mente, oltre il breve raggio della vista, sento lo spavento di quella dimensione gigantesca e ostile che si para davanti come s'è sempre parata davanti all'audacia dell'uomo pioniere che ha osato avventurarsi da quella stessa costa sui primi aeroplani. Ma mentre provo l'orgoglio di combattere l'ignoto, mi perdo con il pensiero nello stato d'animo dei primi trasvolatori oceanici e provo un incontenibile senso di struggimento. Mi distraigo dalle mie fantasticherie, per osservare quell'acqua trista che non vuole svelarci il mistero della scomparsa della "T. Campanella".

E così arriviamo alla conclusione dell'operazione, la sera del cinque febbraio. Con il rientro in Italia il giorno successivo, gli Atlantic avranno totalizzato venti sortite per 167 h e 45' di ricerca, oltre a diciannove ore per i trasferimenti e gli HH-3F, quindici perlu-

strazioni per 65 h e 55' nonché quarantacinque ore per il rischieramento e il ritorno.

Nonostante l'esito negativo della ricerca in se stessa, altamente positivo è stato invece il risultato dell'attività di "Charlie 5" e della S.A.R. Task Force, operante autonomamente per la prima volta a così grande distanza dalla madre patria e per giunta in pieno Oceano Atlantico. Nel suo insieme, questa Kenitra, è un'operazione "pacifica", promossa da una calamità che ha colpito la marineria nazionale, che

Sudiamo Amari Risultati

Corsica-"1/44" - Facciamo il primo intervento operativo sul mare, con l'HH-3F. Davanti all'aviorimessa dello Stormo "Onda 2" parcheggia sulla piazzola d'allarme. Sta crogiolandosi al sole - questo sole delle famose ottonate romane - tutto splendente nella sua livrea bianca a bande gialle e finiture in arancio rifrangente, con le coccarde tricolori dell'Aeronautica Militare sulle fiancate, quando andiamo a scuoterlo tenendo ancora in mano l'ordine che il ticchettio della telescrivente, inesorabile come il fato, ha poc'anzi messo in chiaro, nero su bianco.

Un veliero partito ieri da Porto Rotondo in Sardegna alla volta di Santa Margherita Ligure, con a bordo tre persone, non è giunto a destinazione e dalle prime ore di stamane è considerato disperso, tra la Corsica e l'Isola di Montecristo. E già due velivoli "ad ala fissa", uno italiano ed uno francese, assieme ad alcune navi, perlustrano la zona. Ora l'R.C.C. ci fa intervenire anche con questo grosso elicottero, che è particolarmente idoneo per compiere la ricerca, ma, soprattutto, a portare su quel mare "in forza", l'eventuale salvezza per i tre sventurati.

é stata attuata e vissuta da militari di diverse armi e specialità, secondo i canoni bellici. Perciò la "guerra" é stata pianificata e combattuta da tutti i componenti della spedizione come tale, premettendo il dovere e l'impegno ad ogni umana debolezza, e i mezzi aerei utilizzati secondo le loro specifiche caratteristiche e le loro peculiari prestazioni. E i piccoli inconvenienti tecnici risolti o... sopportati, purché non tali da compromettere le missioni o la sicurezza degli uomini e degli aeromobili medesimi.

E in questa atmosfera avviene pure il mio rientro notturno appena concluso il mio compito, tre giorni prima della conclusione definitiva, a bordo di un G.222 del supporto periodico.

Mi dice il pilota: "Abbiamo qualche noia con il riscaldamento...". Io gli credo, mi fido e facciamo il volo da Kenitra a Ciampino in saliscendi per non infilarci nelle perturbazioni che procedono sul Mediterraneo Occidentale. Passiamo da "meno dieci" a... "meno ventotto" rispetto allo zero. Ammucchiati, i quattro dell'equipag-

gio ed io, nella cabinetta di guida del velivolo, per darci un'illusione di calore reciproco, tiriamo avanti quasi quasi divertiti della circostanza e dello spettacolo che ci forniscono le folgori che danno istantanee forme agli ammassi temporaleschi. Finché in prossimità della Sardegna, abbiamo il massimo piacere di... volare fermi, almeno stando agli anemometri, gelatisi pure loro, che segnano velocità zero.

Ma i motori vanno e "in guerra" questi costituiscono l'unica cosa determinante.

Siamo in sei, compreso l'aerosoccorritore-sommozzatore. Ci infiliamo frettolosamente i giubbetti di salvataggio e poi, calcati in testa i caschi, diamo subito anima alla macchina, senza indugi. Ogni minuto é prezioso. Può sempre essere quello che precede l'ultimo. Mi ripasso a memoria e con una palpata, tasche piene di gonfiabili, colorante per l'acqua, luce di posizione, radiofaro,... per scaramanzia.

"E sta attento all'antenna autoscatante. Quando tiri la corda di sgancio, scansa la testa!" - mi urla uno che mi sta osservando. Pare che ce se ne ricordi sempre un attimo dopo.

Ce ne andiamo su subito con un involo appena rullato. Sono già le undici passate. I tre membri di cabina stanno controllando che le dotazioni siano tutte a portata di mano: fumatte, salvagenti, battellino, ciambella per il verricello, ancora, cassetta di pronto soccorso, arpione...

Il sommozzatore distende religiosamente sulla barella, la sua muta, per introdurvisi subito.

Usciamo sul mare a nord di Roma e dirigiamo, finché nel campo visivo, nel bel mezzo di tant'acqua appare una montagna di rocce con rade chiazze di cespugli verdi. É l'isola di Montecristo.

"Tutti gli occhi fuori! Entriamo in zona" - risuona così negli auricolari del casco, l'ordine di predisporre all'osservazione, dato dal capo-equipaggio.

E passiamo due ore, su e giù, a "rastrellare" l'acqua. Una volta il sole é a dritta, un'altra é a manca.

Nel riquadro trasparente del finestrino di fusoliera, attraverso il quale batto l'orizzonte, il mare luccica, diventa un metallo incandescente, abbaglia, poi torna azzurro, increspato, spumeggiante in un apparire e scomparire di rigurgiti bianchi, che sembrano rendere più blu il suo infido azzurro. Ritorna il sole e mille riflessi mi colpi-



scono gli occhi, torna l'ombra ed invece di riposarmi la vista, devo aguzzare maggiormente lo sguardo.

Osservo, di corsa, uno dei sottufficiali specialisti: é impassibile come un robot. Scruta il vasto mare. S'interrompe per dare un'occhiata allo schermo radar sulla consolle. Ritmicamente.

E così, andiamo avanti senza posa, fronte al cielo, spalle al sole e occhi puntati, in silenzio, finché repentino un grido:

"Laggiù! Qualcosa di giallo..."

"Dove?!"

"A ore tre, circa un miglio".

"Non perderlo! non perderlo..."

Seguo in parallasse il dito che punta. Non vedo niente. Poi nella precipitosa virata, il mare fa specchio.

"Non lo vedo più..."

"Guardate!... Guardate bene, deve essere qui intorno."

Guardiamo, i piloti fanno il girotondo. Trascorrono i minuti.

Con gli occhi attenti frughiamo tra i cavalloni e la schiuma. Il mare é almeno a forza tre.

"Eccolo! Eccolo! É a ore una..."

"Lo vediamo" - dice il comandante, contemporaneamente. Lo vedo anche io. L'HH, nonostante il vento che soffia forte, sembra docile. Ci abbassiamo.

"O é un canotto rovesciato o é..." - afferma qualcuno.

"Preparatevi, lo ripesciamo."

Sono tutto eccitato. Ondeggiamo per accostarci da dritta. L'"Emb" s'allaccia la braga che lo trattiene e afferra l'arpione. Per poco non m'infilza portando avanti l'asta metallica. Ero io che m'ero messo sulla sua traiettoria. Sono cose che capitano nei momenti di animazione. Un altro apre il portellone e mette fuori il pianerottolo grigliato. Ci investono soffi di venti e spruzzi. Le onde, di per se già grosse, s'infuriano al battere del rotore e si vaporizzano in un pulviscolo umido e salato, che entra nelle narici, che si deposita addosso come vapore sulla fredda lastra di vetro di una finestra. I piloti devono tenere un funzione i tergicristalli per poter veder qualche cosa.

Su tutto l'elicottero "piove" a dirotto. E noi sudiamo e ci bagnamo.

"É un materassino!" - urla qualcuno nel frastuono di onde e di turbine accelerate. Abbiamo toccato e nonostante il governo abile dei piloti veniamo sballottati.

Lo specialista che s'é sporto fuori, sul pianerottolo, combatte, afferra con l'arpione, fatica. Ancora uno sforzo congiunto ed il relitto viene a bordo.

Lo esaminiamo. Nessuna scritta.

Risaliamo, ma...

"Ho visto qualcosa di lungo in mezzo alle onde..."

"Dove?!"

"È stato un attimo, passando, adesso è a ore sei"

Andiamo avanti e indietro, tre quattro volte sullo stesso asse o spostandoci di poco, dopo strette conversioni di centottanta gradi. Sembra sparito. E poi nello stesso istante, lo vediamo, tutti insieme far capolino a filo di acqua.

È bianco. Luccica. Non è lo strambo spruzzare dell'onda. Siamo in luce buona, con il sole quasi alle spalle. Ci avviciniamo con tutta la calma e la precisione che soltanto l'elicottero consente.

È il veliero.

E non abbiamo più dubbi, dopo averne scorto e letto la sua sigla - "3 LI 54/D" - fra i marosi. È adagiato di fianco: presenta una larga falla sulla

fiancata destra. L'albero - la "cosa lunga" - è semisommerso, la vela è stracciata. Tante onde giocano tra la falla e gli oblò aperti.

Mi si secca la gola. Nessuno fiata. Guardiamo e riguardiamo attentamente. Restiamo sospesi ad un palmo dalle onde e i nostri dodici occhi frugano lo scafo, adesso meno sommerso, alla ricerca di un segno, di qualcosa che... non c'è. Il sommozzatore è in muta, pronto, ma il comandante ritiene inutile, anzi pericoloso, il suo tuffo.

Fatto il punto e data la posizione, risaliamo ad un migliaio di piedi e riprendiamo a scrutare la superficie. Ancora avanti e indietro, in girotondo, a spirale, a biscotto, in diagonale, per sfruttare ogni migliore condizione di luce, meticolosamente, striscia dopo striscia, per tutta l'infuriata superficie da considerare. Arriviamo a dare uno sguardo anche allo Scoglio d'Africa, alla Formica di Montecristo, un faro abbarbicato su un microscopico roc-

cione che spunta dal mare. Facciamo pure due giri dell'Isola di Montecristo, a bassa quota sopra gli scogli, nella vaga speranza di trovare qualche naufrago magari approdato.

Ripuntiamo sul mare aperto, questo mare che mi sembra sempre più senza confini. Vedo là in mezzo un unico piroscafetto, che solleva due modesti baffi arcuati, ogni volta che risale il beccheggio. Continuiamo a rastrellare, mentre il tempo trascorre lento, nella monotonia di questa operazione. Avvistiamo la fiancata mancante del veliero. Ondeggia piatta fra le creste. Ci giriamo intorno. Scendiamo, risaliamo per ottenere sempre un miglior campo visivo. Scopriamo dell'altro: carta, roba varia, una scatola. Ma nessuna traccia dei tre naufraghi.

Così andiamo avanti muti, con gli occhi dolenti, pieni di rabbia. Intanto le onde vanno continuamente aumentando d'altezza. Ora il mare è diventato veramente crudele. E il sole ha già fatto tanto del suo quotidiano cammino, ma noi cerchiamo e cerchiamo ancora.

"Finché c'è luce" - precisa il capoequipaggio.

Poi, ormai al limite dell'autonomia, dopo oltre sei ore e mezza, quando il sole è quasi spirato dietro le montagne della Corsica, puntiamo sulla base S.A.R. dell'Aeronautica Francese a Solenzara. Ci accendono le luci di pista per farci atterrare e i colleghi della "1/44" sono, come sempre, di un cameratismo squisito. Senza neppure preavvertirci, preparano le stanze per farci trascorrere la notte. Mi domando se siamo così apparentemente in cattivo stato.

Ci accontentiamo di un boccone in piedi, di un bicchiere durante quattro chiacchiere, con mimica e stupidi sorrisi, quando manca la parolina nell'idioma italo-franco-spano-inglese utilizzato. E così, fatto il pieno a credito, con un triste spicchio di luna a "ore cinque", riprendiamo a volare verso quell'unica fievole luce che, ad intermittenza, appare nelle tenebre, il faro della Formica, e poi per "centodieci" alla volta di Pratica di Mare e di Ciampino. Rimettiamo i piedi a terra verso le ventidue.

Corro a casa e vado di filata a letto. Ma, per tutto il resto della notte, mi sento rimbombare nel cervello lo "uuoow-uuoow" delle pale del rotore e il sibilo delle turbine che lo muovono. E sia che rimanga ad occhi sbarrati nel buio e sia che mi sforzi di tenerli chiusi, nell'impossibile tentativo di addormentarmi, vedo sempre onde spumeggianti, con mille e mille riflessi accecanti.

Però l'HH mi ha fatto una bella impressione.





Seguendo Antiche Regole

Lamezia - Oggi, giochiamo a rimpiattino con quella "signora" che ci corre dietro per tutta l'esistenza, fino a chiudere la partita e la circostanza è la "solita" storia in cui l'attore protagonista è - e non metaforicamente - più di là che di qua. Riguarda una ventinovenne di San Giorgio Albanese, in quel di Cosenza, la quale, subito dopo un parto cesareo nell'Ospedale di Paola, per mettere al mondo un settimino che gode ottima salute, non s'è più svegliata dall'anestesia. È in coma profondo.

L'appello lanciato dai sanitari calabresi per sottoporla tempestivamente ad un'adeguata terapia di rianimazione presso un centro più attrezzato, a Roma, rimbalza fino a noi, che provvediamo con l'impiego dell'unico mezzo aereo disponibile: un HU. 16.

Ma pure con il vecchio "Grumman" gliel'abbiamo fatte tante volte a quella "signora", anche quando la situazione

sembrava definitivamente e irrevocabilmente disperata, che...

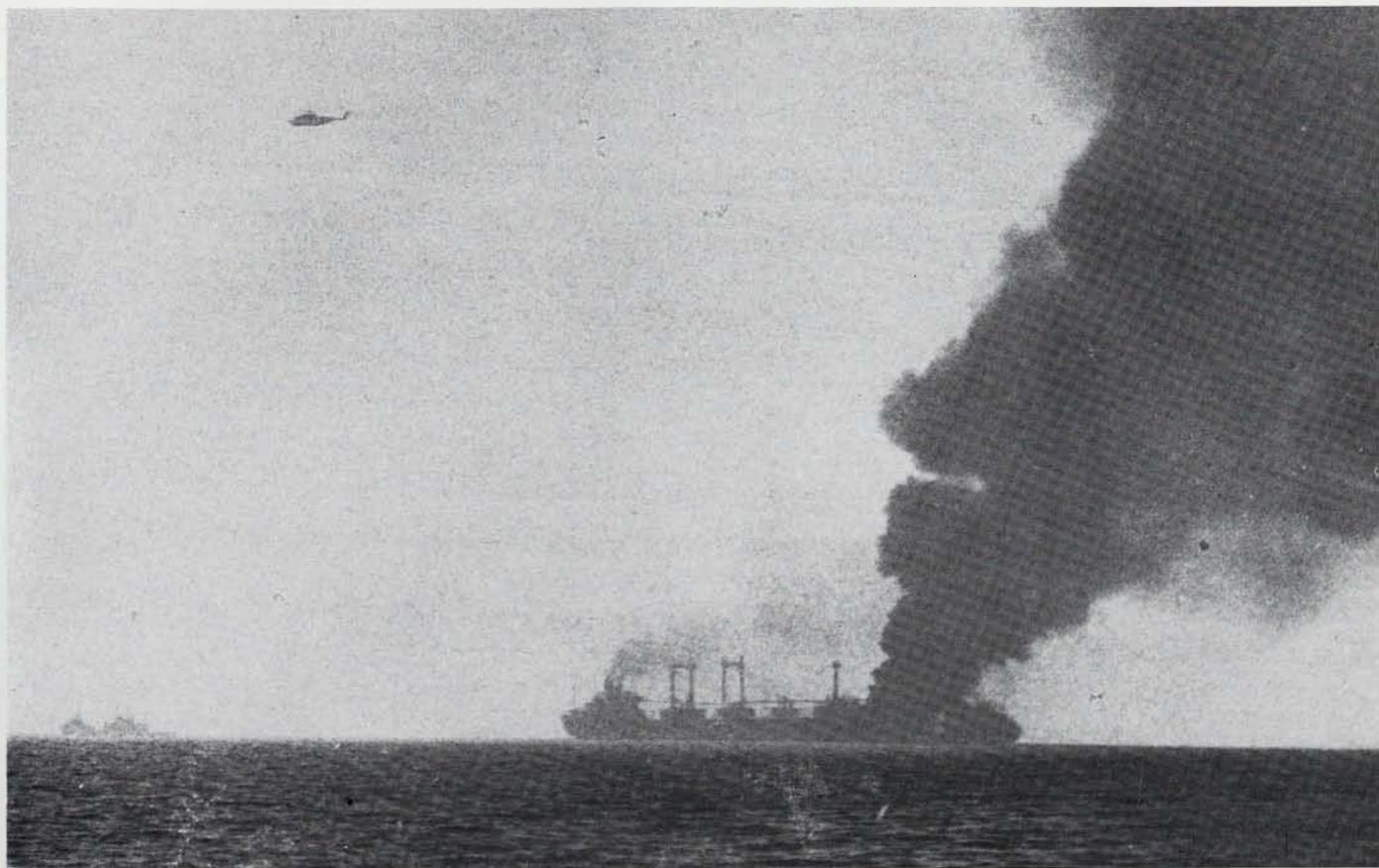
Corriamo a Lamezia Terme e la carichiamo subito a bordo. Il medico militare che ci viene dietro, esamina rapidamente la cartella clinica che accompagna l'infortunata. Le fa un pronto esame, le sistema l'ossigeno e ci dice che possiamo andare, ma... "a quota zero".

I piloti danno subito fiato ai motori e

l'"Albatros", distendendo le ali, sembra rilanciare pure la sfida, solidamente con noi che ce la mettiamo tutta. Ci cimentiamo in un Lamezia-Ciampino in linea retta, quasi a pelo d'acqua, ostacolati dal ventaccio di una furiosa perturbazione primaverile, che obbliga i due piloti a lavorare di fino con cloche e pedaliera. Fanno tutto quello che possono, tutto quello che sanno fare per guadagnare tempo, per non far incorrere in ulteriori rischi la traumatizzata. Portano avanti il percorso come se quest'aereo lo tenessero tra le mani, con la stessa attenzione verso un oggetto di cristallo, sempre sotto a "mille piedi" che, al massimo, equivalgono a trecento metri.

Procediamo in VFR. Il cielo è tutto ed esclusivamente nostro. Ce lo consente il "Sierra-sierra" del nominativo assegnatoci per l'occasione. Il medico continua a trafficare con la bombola e l'erogatore di ossigeno. La tiene sotto costante controllo. Non può far altro. E noi speriamo. La "signora" intanto è sempre lì in agguato, pronta per tutta quell'ora e cinquanta minuti fino a Ciampino ma se vale - come pare - quanto hanno diagnosticato i sanitari di Paola, che "fino a tre ore può resistere", al momento di toccare la pista romana dovrebbe restare ancora un margine di trenta minuti - per l'esattezza trentadue - a quel limite e a dire





Sanno Andar Raminghi

Roma Fiumicino - Va tutto così in fretta. Me lo dicono e mi vien da ridere. Non è possibile. È assolutamente incredibile. Dev'essere uno stupido scherzo ed io non ci sto a scherzare su certe cose.

Il pilota di una aereo di linea, appena fuori Fiumicino, ha segnalato un'alta colonna di fumo nero che sale da uno strato compatto di foschia sul mare. Sarebbe un aereo precipitato che brucia. Non mancano aerei all'appello. È una nave in fiamme. Non risultano navi mancanti. Nessuno ha captato SOS.

L'esperienza m'insinua il sospetto. La prima segnalazione dei "migliori" avvenimenti, lascia sempre interdetti e prima di far piangere, spesso fa sorridere. D'incredibilità.

Vien fuori che si trattava di due navi venute a collisione. Vien fuori da chi? Voci. E mi pare ancora più incredibile. In una limpida mattinata di giugno, con tanto sole che già scotta, qui a Ciampino, due navi...

Sto ancora fra il dire ed il fare, che scoppia l'impazzimento generale in terra, in mare ed in cielo. "Sembra" tutto vero.

Mi ritrovo su un HH-3F, il "15-07"

che corre da quelle parti. I piloti hanno indicazioni di massima, quelle disponibili: più o meno, nella direzione della "pista 25" di Fiumicino, "a destra".

Andiamo raminghi. Là, c'è proprio nebbia a banchi. Fino ad una certa distanza, sembrano dei grandi stagni di latte. Quando passiamo sopra, mi danno l'impressione di volare sul vapore di una gran pentola in ebollizione. E poi troviamo il mare. È sempre il solito, magari un pò più schifoso del solito. Grigio, impastato con il cielo, con l'acqua morta e tanta nebbia sopra. Il sole recita un altro pezzo del suo repertorio. Si vela, cambia colore, si delinea a mezz'aria tondo tondo, si ripresenta con un balzo in scena, prorompe, si ritira lentamente con gesti consumati, si riaffaccia, declama sullo scenario, conclude repentino l'apparizione, scompare. La sua presenza è là, aleggia nella varietà del suo fulgore, in un disco diafano. La terra, il mare, per un attimo inebriati, se ne stanno come stupefatti ed attoniti, in una desolazione esangue. Noi intanto cerchiamo e, fra le nebbie, troviamo ancora mare, quando lo troviamo. Vaghiamo nella foschia, vi saliamo sopra, scorgiamo solo un pò più di grigiame da una

parte. Pensiamo che sia il fumo che intorbida. Ci avviciniamo. Improvvisamente esplode qualcosa. Sale un inconfondibile fungo. Pare un geiger. È nero, proprio nero. Ci fa da faro.

Allora è tutto maledettamente vero. Ci immergiamo nell'atmosfera afosa, nella sfera di umidità di quell'aria pesante dalla visibilità velata e torniamo sotto, a pelo del mare. Sotto quello strano sole che filtra, è un mare cheto, bruno, con un blu che sembra pittato di rosso. E su quel mare c'è l'incredibile.

Per la prima volta in questa mia vita non proprio monastica, sto senza parole, incantato ed atterrito. È grande, più grande di tutta la mia immaginazione.

C'è una nave bassa, piatta, lunga, con il cassero a poppa e la coperta quasi sull'acqua, inconfondibilmente una petroliera. C'è un'altra nave, più grossa, un cargo, che le è montata sopra, a manca, ad un terzo dalla prua e le è quasi arrivata dall'altra parte. Cosa sia successo ai due scafi, per effetto della collisione, ancora non lo vedo. Sottovento, le grasse volute lentamente sparpagliate di fumo morchioso nascondono gli scafi, innal-



zando una barriera dall'acqua al cielo; sopravvento, lingue di fiamma, qui rossa, là incandescente, guizzano tra gli scorci delle navi e si perdono in grossi sbuffi di altro fumo nero confondendo la vista. Altre fiamme sgusciano fra le murate, si levano sul pelo dell'acqua, altre ancora s'insinuano, entrano ed escono dalle chiesuole, tra le finestre del castello. Io vedo che tutto fantasticamente brucia.

Una volta avevo visto andar a fuoco un'autocisterna di carburante, la vidi esplodere; al confronto era un maldestro tentativo di far scoppiare il fuoco. Un'altra volta avevo visto consumarsi nel rogo delle sue ottanta tonnellate di carburante, un quadrigetto; al confronto potrebbe essere un focherello. Ma questo che mi si proietta sotto, nel passaggio dello "Zero-sette" è un incendio.

Mi alita in faccia con il suo acre sbuffare, forse mi tinge pure con la sua caligine catramosa che riempie tutto il cielo. M'avvampa, pur lassù a discreta quota, con le sue ebollizioni ondegianti. È davvero un gran bel fuoco.

Qualcuno mi dice, perché ormai si sa, che la petroliera è la "Vera Berlingieri" e che l'altra nave, quella che sembra averla speronata, è un cargo francese, l' "Emmanuelle Delmas". Giriamo lì intorno, secondo il nostro compito di ricercare e dar soccorso ai

naufraghi, ai superstiti, se sono in mare, se hanno fatto in tempo a lanciarsi in mare. Cominciamo a rastrellare sistematicamente, dal punto in cui ci è più possibile avvicinarsi alle fiamme e al fumo, allargandoci sempre più sull'acqua limacciosa. Ci allontaniamo e ci avviciniamo all'ammasso di navi, fiamme e fumo, che mai rimpiccioliscono alla vista. Cerchiamo per quattro ore, e mai mare mi sembra più grande e tutto da setacciare metro per metro, in lungo ed in largo, nell'atmosfera che a fatica dirada. Cerchiamo invano sfortunatamente. Con noi ci sono altri due HH-3F ed un AB.204, che è senza galleggianti e non dovrebbe avventurarsi sull'acqua. Ci sta, ci stanno fino a sera. E l'indomani ricomincio da zero.

Esco con il "15-03", che è il secondo a sortire con il nominativo di "Golf-Bravo". Cerchiamo gli stessi naufraghi, i medesimi superstiti che non riusciamo a trovare.

Del cargo francese, quattro sono stati ripescati da un traghetto di linea. Nessuno ha idee sulla sorte degli altri. Noi li cerchiamo, ma questo mare non ci è amico. Non è stato e non è amico neppure a loro. Penso che non è amico di nessuno. È il mare e fa il mare.

C'è l'altro HH, quello partito poco prima di noi, che pure rastrella senza fortuna. Ci sono motovedette ed altre

navi intente alle ricerche. Ne scorgiamo una a metà di un segmento, poi scompare; ne scorgiamo un'altra alla fine di un braccio. Torniamo soli ad andare avanti ed indietro sull'acqua, oggi abbastanza ripulita. Ci abbassiamo per qualcosa che traspare tra le onde. C'è. Non c'è. C'è. È un corpo, no, è un tronco. Il salmastro levato dal rotore ci si appiccica come la pelle addosso. Vela il trasparente dei finestri. I piloti devono mettere in funzione i tergicristalli per le due lastre anteriori. Lateralmente aprono i finestri. Noi che osserviamo ai laterali di cabina, ci sguerciamo per tenere a fuoco lo sguardo, oltre le deformazioni della patina oleosa.

Ciò nonostante, siamo bombardati dai riflessi. In certi punti dello svolgimento del rastrello il sole, che è ad una inclinazione ancora non tanto elevata, sembra concentrarsi in un unico punto, tanto da trasformare quell'unico punto della superficie del mare, in un crogiuolo incandescente, su cui non è assolutamente possibile orientare lo sguardo. E per il movimento dell'elicottero, al traverso, tutto il mare che sta da quella parte, diventa per qualche istante un gigantesco, immenso specchio. Si ripete ad ogni braccio.

Abbiamo qualche problema tecnico, per cui, al completamento del settore assegnatoci, ci fanno rientrare.

Restano l'altro ed uno che sopraggiunge. Passando per le pendici dei Colli Albani, i piloti decidono per un tuffo nell'acqua dolce del lago di Albano e levano il sale di dosso all'epidermide di "15-03".

È poco più di metà mattina. Sta per uscire pure un idro-anfibo HU.16. Vado con questo. È il "15-9", - Mare Nove - nominativo "C" come "Charlie".

Sta venendo su un giorno terribile. Infuocato. Sudo e siamo appena partiti. La cabina dell' HU non è climatizzata. I finestrini, di concezione anni quaranta, non contribuiscono con le dimensioni, a dare un senso di respiro. Giro il bocchettone dell'aria, come sugli aerei di linea. Mi manda il suo soffio sulla nuca, dentro il colletto della tuta. È un pò meglio di niente. Posteriormente, sulle fiancate della carlinga di questo aereo, si aprono girando su cerniere interne, i due alti portelli, uno dei quali, quello di sinistra, funge pure da porta d'accesso. Con il benessere dei piloti, si possono anche tenere aperti in volo. E avvicinarsi solo se ancorati. Possiamo aprirli. Entra un pò d'aria. È tutta un'altra cosa.

Adesso la nostra ombra ci corre sotto, oscurando l'acqua con un profilo di ali e fusoliera, che scivola, contorcendo appena appena i bordi sulla superficie grinzosa del mare. Se capita fra le ondicelle scintillanti produce l'effetto di un incantesimo. Mi dimentico e mi ricordo insieme, che cosa stiamo a fare lì. Qualcuno mi grida:

"La "Delmas", quella francese, a ore dieci".

Stiamo per incrociarla, al rientro da un altro braccio fuori. È al traino di due rimorchiatori che arrancano appoppati e filano due lunghi cavi che sembrano le anse viarie di una strana teleferica.

È malconcia. Mostra le erosioni causate dall'incendio. Ad una certa altezza il tagliaacqua è rosicchiato. Indica il punto dell'impatto. Di lì si è esteso il fuoco.

La dirigono verso Civitavecchia. Passiamo oltre. Avrei un po' fame e anche sete. Fumo. In assenza d'altro mi riempio lo stomaco. Sulla cheta superficie, si profilano tre o quattro punte che tagliano veloci in linea retta. Levano appena appena delle scie. Sembrano le cime dei periscopi dei sommergibili, quando tentano di scrutare, ma sono squali, le pinne degli squali. Se il motorista non me le avesse indicate, probabilmente in tutto quel mare non le avrei notate. Me ne indica altre, più in là, che tagliano a tratti. Appaiono e scompaiono. Ci sono e non ci sono più. È un piccolo o un grande branco. Girano qui, probabilmente per una ragione.

"Gli squali non toccano i corpi morti".

"Gli squali non toccano i corpi

vivi".

"Per non farsi aggredire, bisogna agitarsi".

"Per non farsi aggredire, bisogna fare il morto".

"La cosa migliore - dico - è star fuori dell'acqua". O poterci non finire. Giriamo. I piloti girano per scoprire insieme a noi, se qualcosa muova gli squali lì. Tirano su e giù l' "Albatros" come se fosse una rondine. Il giallo galleggiante subalare traccia un arco in cielo, poi la chiglia per tagliare l'onda. Se vogliono metterlo alla prova, questo vecchio Grumman, pare che se la cavi bene. Cabra ringhiando, vira stretto ad almeno sessanta gradi d'inclinazione e regge immobile il volo rettilineo a quattro dita dall'acqua. Riprendiamo a rastrellare da maggiore quota. Lì non c'era niente. Da quassù non c'è niente lo stesso, se non un altro pò d'acqua.

Poi vedo un'orrida magia. Sulla distesa del mare, ormai scevra delle due navi collise e degli altri natanti, l'acqua brucia in un cerchio di lingue fiammeggianti che guizzano e serpeggiano prima di soffocare in un torrione fuliginoso alto quanto il cielo. Dagli

abissi risale il petrolio e la benzina del carico della cisterna affondata e lì, sulla superficie, alimenta il rogo.

Per i rigurgiti del carburante, esplodono di tanto in tanto delle palle di fuoco ed io, al portellone dell' HU.16, sobbalzo come colpito dalla vampa.

Così l'acqua brucia. Continuiamo a volare, fino al termine dell' autonomia. Senza fortuna.

Rientriamo a Ciampino e ci dicono che abbiamo volato, l'ultima missione dell' HU.16 perché, con quest'ultimissima fatica, ha terminato le sue ore di volo. Il "15-9" era l'ultimo ancora a volare. Gli altri sono già a terra definitivamente.

Così finisce il terzo giorno di questa grossa, sistematica operazione di ricerca. Il "Quindicesimo SAR" totalizza due missioni con HU.16 per nove ore e quindici minuti di volo, nove missioni con HH-3F per trentadue ore e dieci minuti, nonché due missioni con AB.204 per tre ore e cinquantacinque. E io metto insieme cinque ore di HU, sette ore e cinque di HH e due ore e dieci di AB.

Posso accontentarmi.





Sempre Altri Rischi

Italia Centrale - Un giorno l'avevo visto operare. Bruciava il versante orientale di Monte Cavo, nei castelli romani, quello che verde di castagneti precipita poi nel lago di Albano e di Castel Gandolfo, come lo chiamano altri. Dato lo spettacolo, ero corso da Ciampino ove mi trovavo, con lo stesso spirito di quegli automobilisti che bloccano la strada per curiosare sull'incidente. Quando ero arrivato su una balconata della Via dei Laghi, che costeggia sul crinale, proprio in quel momento, il giallo-rosso bimotore, con i motori ruggenti che rimbombavano, si staccava dall'acqua che aveva increspato. Lo guardavo. Nello specchio così piccolo quell'aeroplano sembrava un moscerino nell'oceano.

Eppure, appena levatosi, s'inclinò sull'ala sinistra, e sempre così sbilenco fece due giri completi della conca prima di arrivare al margine e quindi puntare sul braciere. Lì proteso, sembrò picchiare per quei pochi metri di vantaggio di cui godeva, dopo di che, sciorinando dal suo ventre una grossa secchiata bianca, prese subito a cabrare in virata, indi scivolando in spirale, come un falco sulla preda si rigettò giù verso il cratere con l'acqua sul fondo. Arrivato in prossimità della parete più ripida, si lasciò andare con l'ala sempre più verticale e con i motori sfiatati, a precipizio, riequilibrandosi sol prima di toccare. Lì cadde con una schizzata fugace e riaccelerò; disegnò una scia e come preda di un estroso capriccio, si involò subito, rabbioso, per ripetere il carosello.

Lo avevo seguito con tanta curiosità in questo suo funambolesco piroettare, ma debbo pur dire che tutto il mio interesse finì lì. Era pari a quello verso i saltimbanchi d'un circo equestre: un emozionante passatempo per soddisfare l'insaziabile curiosità umana. E poi stavano spegnendo un incendio e non mi era passato per la testa né allora né prima, di pensarci, di immedesimarli nel lavoro dei pompieri. Tanto più che i pompieri costituivano una cosa naturale. Ce li avevo trovati venendo al mondo. E se adesso andavano in aereo, mi incuriosivano. Come aviatori, poi, quando fanno levare gli occhi al cielo questi? Quando procedono rettilinei e immobili nello spazio

o quando spericolatamente vorticano su e giù? Allora in veste di aviatori, suscitavano la mia considerazione.

Se fosse un "mestieraccio", quello di quei piloti di bombardieri d'acqua, non me lo chiesi e né avevo intenzione di chiedermelo. Perciò mai e poi mai mi sarei aspettato di fare quest'esperienza, e che andare a spegnere gli incendi boschivi con gli aerei potesse diventare una cosa mia.

Intrapreso all'inizio in una forma ibrida, l'esercizio italiano dei Canadair CL.215 passa a noi del 15° Stormo e a tal fine rinasce il "Quarantaseiesimo Gruppo" dell'antico Quindicesimo da bombardamento degli anni trenta, con l'attualizzata specifica di "Protezione Civile".

E debbo dire che, nonostante quell'impressione che accalora il ricordo del primo impiego osservato, la mia introduzione al "46°" è abbastanza stuzzichevole per la mia mai sazia voglia di volare. Per prendere la mano con questi Canadair ce ne andiamo sulle acque del Lago di Bracciano. Ammiamo, flottiamo sull'acqua che spumeggia ad un palmo dal portello, proviamo quel senso di piacere fisico di stare così immersi fino alla cintola. C'involiamo corti, riempiamo il ventre, viriamo, proviamo sganci.

Personalmente, mi scapriccio da matto su quest'idrovolante. Un pò meno quando i piloti provano le conseguenze del "taglio" improvviso di un motore e restiamo con uno solo efficiente. L'aereo sembra annaspire finché riequilibrato vola, pur a metà



spinta, di nuovo tranquillo. Comunque, se l'emozione mi emoziona, mi piace di più volare senza eliche "a bandiera".

Poi il divertimento diventa un pò più serio. Cominciamo a frequentare tutto quel mare che circonda il nostro paese, or mosso, con onda stramba, or imbronciato, e una moltitudine di laghetti "più laghetti" che esistono, per abituarci a succhiare l'acqua ovunque, il più vicino possibile agli obiettivi. E qui il divertimento diviene un "bel divertimento" per infilarsi tra gole, per fiutare bene il vento al fin di uscire poi dai buchi, a saltellare fra gli elettrodotti e le teleferiche mal segnalate o coperte dalla luce sbagliata, a correre a sganciare l'acqua e tornare in fretta e furia al palo. Un "bel" divertimento in crescendo con virate al raggio minimo dei trecento metri che ci concede l'aereo, con picchiate anche di quarantacinque gradi d'inclinazione, con salite a milleduecento-millecinquecento piedi al minuto.

E siccome in questo lavoro - perché adesso diventa lavoro - dobbiamo intenderci sempre bene, prendiamo l'abitudine di fare equipaggio fisso. Sempre gli stessi insieme. Il Salto, il Turano e pure quello di Vizzini, tanto per citarne alcuni, si susseguono quali mete ordinarie ed abituali del nostro addestramento.

Così siamo pronti, qualificati e incominciamo il servizio di immediato impiego, ventiquattr'ore su ventiquattro, a disposizione del Centro Operativo aereo Unificato del Dipartimento della Protezione Civile.

Or dev'essere che io ho un particolare legame con quel catino d'acqua che è il Lago di Albano perché è proprio di lì che faccio la mia prima sortita operativa. Viste da quest'altra parte, quelle cose che tanto interesse mi avevano suscitato quella volta, vanno all'incirca così.

In piazzola, a testata pista di Ciampino, facciamo la prova motori. Rispondono in pieno.

"Quebec-Alfa pronto al decollo" - dice al microfono il secondo.

"Autorizzato ad entrare in pista e a decollare" - ci risponde subito il controllore di torre. Dopo il "Sierra-sierra", abbiamo il "Quebec" a non farci perdere tempo.

Me ne sto "distrattamente" con gli occhi fuori, quando quei due che hanno le mani sulla cloche, appena staccato, tirano e vanno su da mozzarmi il fiato. Dicono che fa parte della tecnica. A fatica non sono andato a gambe all'aria. E non ho neppure il tempo di rimprendere il ritmo, che già spiraleggiando a motori affiatati, ci buttiamo nel Lago d'Albano. A precipizio, appena saltato il crinale, sfiorando i tetti. Giù. Mi vien meno l'appoggio

sotto. E la superficie verdastra, neanche increspata, mi si erge davanti attraverso i finestrini della cabina di pilotaggio. Guardo di lato. Il galleggiante, l'ala gialla, di già, si riflettono. I motori esalano.

Toc!

Mentre il pugno nella pancia dell'aereo ripercuote per tutta la sua struttura e mi risale dai piedi alla testa, il guizzo della pinna solleva un baffetto spumeggiante che vola via.

Tttoc!

È un altro... pugno diretto in pancia. Si crea un'altra scia. Vola via



pure questa.

Poi il colpo è più duro, pieno, e i due motori che stanno sull'ala s'arrabbiano, s'inferociscono.

Per un istante ingigantiscono i due baffi arcuati attorno al solco che traccia il galleggiante. Si fondono con la scia che divarica alla carlinga-scafo, poi l'acqua schizza dappertutto, inondando i vetri laterali. Attraverso questi mi nasconde tutto. Solo frontalmente ho la visione. L'aereo s'ingoffa, odo tanti rumori che sembrano strani.

Cigolii che echeggiano da non si sa dove. E abbiamo "bevuto" seimila litri. In cinque secondi. Nell'effluvio che scola sui trasparenti, riprende forma il galleggiante subalare... Diventa nitido.

Ci stiamo staccando.

Adesso la parete del degrado dei colli verso il lago, ci si va parando di fronte. Noi ci andiamo contro. Scorre via inclinata per due "eterni" trecentosessanta che dobbiamo fare per uscire a livello e vi scorriamo sopra, con il fiato sospeso, a filo.

Dopo questa tirata, i piloti danno un attimo di pausa ai motori mentre dirigiamo verso l'incendio, che scorgiamo subito profilarsi, poco distante. Con la loro esperienza i piloti in base all'o-

rientamento del fumo e alla situazione orografica, che non presenta particolari difficoltà, decidono di procedere direttamente, senza giro di ricognizione. Perciò teniamo il colle fumeggiante, incollato nei finestrini di prua, come traguardo in un ideale mirino. Prendiamo ad affondare. Ci viene incontro. Ingigantisce, viepiù distinto con le lingue guizzanti di fuoco.

Quando sembra che stiamo per schiantarci sopra, per balzarci dentro, l'inferno sprofonda sotto e andiamo dritti in cielo, mentre gorgheggia rumorosamente lo scarico. Ci

becchiamo un "3G" che ci schiaccia come una mazzata.

Liberiamo in virata a salire, mentre il secondo tenta di sbirciare fuori per valutare l'azione.

Per arrivare a spegnere l'incendio, in due ore di saliscendi, collezioniamo una sarrabanda di picchiate, di scivolate, cabrate e volteggi, scampanate, giravolte e sbandamenti, per cui la mia testa sembra andare dappertutto, meno che restare sul collo. Si succedono nel campo visivo, squarci di terra che rolla, linea d'orizzonte che dondola o corre parallela ai montanti fra i vetri anteriori, nuvolaglia e case che si alternano, or accelerate or rallentate, seguendo l'urlo e il sospiro dei motori strapazzati. Tanto che ad un certo punto, mi par di non realizzare più che il bianco che sostituisce l'azzurro nel riquadro dei finestrini, sia proprio fumo o siano nuvole, se la terra sia ancora quella cosa su cui poggiamo i piedi o il soffitto, se la pianure siano ancora distese o siano elevate a pareti.

Ci faccio l'abitudine.

Cagliari-Capoterra - Lo squillo del telefono spacca - Dio sa in che punto - un meraviglioso primo sonno. Realizzo piuttosto imbambolato. Afferro la cornetta.

"Tra mezz'ora si parte per la Sardegna".

"Eh... Perché?!" - farfuglio.

"L'aeropostale-passeggeri Alghero-Cagliari-Roma risulta disperso. Non é sceso ad Elmas - precisa la voce concitata che si leva dall'altra parte, in mezzo ad un'atmosfera, a giudicare dagli echi che la circondano, già surriscaldata - e..."

"Arrivo".

Scuoto la testa, secondo la mia abitudine, per cacciar via l'intontimento che mi pesa sugli occhi e mi avvolge il cervello. M'infilo nella combinazione e afferro la borsa. Ho il rimbombo di due campane: l' "aeropostale-passeggeri..." e il tic-tac dell'orologio che divora la mezz'ora. Per il resto, dormo pigiando il pedale dell'acceleratore.

Tengo il finestrino tutto aperto e cerco di farmi dare una mano dalla corrente fresca ed umida che entra. Svegliandomi, mi si riempiono gli occhi di sabbia.

Arrivo.

Il "Dodici" sta già avviando le turbine. Mi metto il giubbotto e salto su.

Sbaglio casco. Il legittimo proprietario me lo dice, raccomandandomi di non degenerargli la razza, ha un pedigree di sette generazioni. Sono ancora tonto.

"Buongiorno a tutti" - blatero e mi accovaccio al mio posto in testa alla panca di tela, alle spalle del navigatore. Guardo l'orologio: qualche minuto alle due. Non mi sono sbagliato con il "buongiorno".

Usciamo da Pratica e l'elicottero incontra le prime avvisaglie della "fogna", che mi pare sia stata nominata, ma non mi ricordo esattamente quando.

Poi mi sovviene che era stata nominata a proposito dell'aereo in discesa a Cagliari. Mi sveglio e vedo e sento. I fulmini sorgono improvvisamente nelle tenebre, restano per qualche attimo a tracciare il loro strano disegno luminoso e scompaiono. È un succedersi ininterrotto che s'alterna ai bagliori della nebbia piovigginosa della nuvola in cui finiamo dentro e ai lampi che ci delimitano i buchi fra le grasse volute di un mostruoso complesso temporalesco. Tra il ticchettare violento di una grandinata sul metallo della fusoliera e il rimbombo squotente di un tuono levatosi vicinissimo, nel momento di "pace" che intercorre fra i due eventi, risuona una voce che dal tono non sembra voler fare dell'ironia:

"Mi piace!"



Stomaco Assai

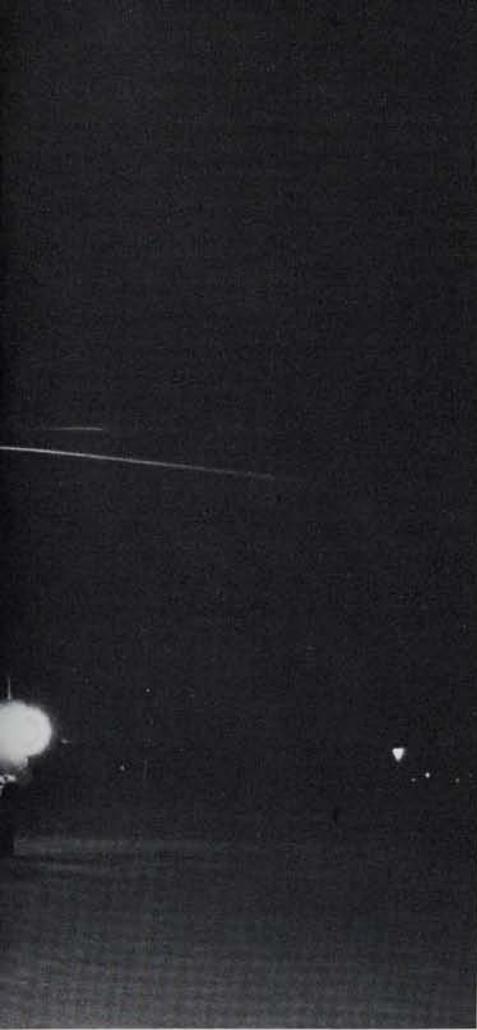
"Se non ti basta quello che abbiamo intorno - gli ribatte un'ombra - pensa un pò al mare che c'è sotto. Non so proprio che ci trovi di bello stanotte!"



Un altro tuono copre il resto dello scambio dei pensieri. La traccia dell'aeropostale, un DC.9 - tra l'altro fuori rotta - sembra scomparsa dallo schermo radar a sud di Elmas, durante un'irregolare procedura di discesa per l'atterraggio nel maltempo. Perciò o è finito tra i monti dietro La Maddalena, Capoterra, Sarroch o s'è infilato nello specchio d'acqua del golfo. I piloti dicono che lo cercheremo lì e là, come intende l'R.C.C..

Mi viene di riflettere che in questa missione, c'è tutta l'essenza del S.A.R. quella spirituale, umana e professionale e anche l'abnegazione e il rischio... Eppure, allo stesso tempo, così in mezzo al Tirreno, nell'infuriare del temporale, mi pare quasi una sortita d' "ordinaria amministrazione", magari un pò da matti, ma...

Adesso "I-SSGA" ci porta dentro "dentro". E sono guizzi accecanti che vanno tessendo le maglie sempre più fitte di una rete che mi sembra stringerci dattorno; e son rimbombi che si succedono come il rotolio delle pietre in una frana da cui non v'è scampo; e



Robusto

son raffiche intermittenti di vento pesante, che soffia, sbuffa, spintona senza pietà; e son scrosci violenti, burrascosi, che s'alternano ad altri di pioggia e di grandine irruente.

Fra i piloti siede il neo-comandante dello Stormo, alla sua prima sortita operativa. È uno che ha volato con la "Quarantaseiesima" in Congo all'epoca di Kindu, ma, sarà per i guizzi di luce abbagliante che ci sorprendono, sarà per quello che ci ruota intorno, è bianco in volto come un lenzuolo di bucato. Stanotte non è uno scherzo. Il S.A.R. va, con S.A.R. si va pure così, più spesso così che altrimenti.

Dopo una buona mezz'ora di sferzate violente, mettendocela tutta o quasi, il grosso elicottero, grazie pure a due "piloti S.A.R." comincia a superare il fronte occluso e a procedere tra nuvole più rotte, tra qualche squarcio libero in cui mi appaiono angolini di cielo stellato. Gli ulteriori sbalottamenti mi sembrano carezze, piacevoli variazioni dell'estro di un compositore di musica. Ed è tuttavia un gran sollievo l'apparizione in prua dell'altro "cielo

stellato" sotto, che è l'insieme delle lucette di Cagliari e del lungocosta.

I piloti dirigono subito per un'occhiata in giro. Non scorgiamo tracce di incendio, di segnali o di altri richiami. Perciò andiamo ad atterrare ad Elmas. Ci fanno un rapido rifornimento, mentre i piloti pianificano con il locale R.S.C. e ripartiamo. Le squadre di soccorso - ci sono pure due elicotteri tedeschi di servizio S.A.R. a Decimomannu, si vanno concentrando ai piedi dei monti di Sarroch, ove "tutto" porta là.

Per quanto cerchiamo, fra il vento e qualche sgrullone, sul mare o avvicinandoci alle montagne d'ombra che non si distinguono dalle nuvole, non scorgiamo traccia, poiché ove si vede niente appare e dove potrebbe esserci, non vediamo. È ancora notte fonda e almeno per altre due buone ore.

"Guidati" dal pilota di un elicottero della Luftwaffe, scendiamo barcamenandoci nello stesso parcheggio di auto in sosta, tra raffineria petrolifera, tra le auto in sosta, tra i diversi mezzi dei soccorritori, tra gli stessi soccorritori. Salto giù per cogliere subito un pò d'atmosfera e panoramando... mi vengono meno le gambe. Sull'elicetta anticoppia di coda, quasi sopra, dondolano i cavi di un elettrodotto. Li indico al pilota, che è intanto disceso.

Resta a guardarli.

Imbarchiamo qualcuno che afferma di conoscere bene la zona e di poter dare indicazioni. Si siede tra i piloti. Torniamo su. Non vediamo niente. A me sembra che avventurarsi fra le nuvole, con un tempo così, è rischiare un bis.

"Certo sarebbe meno rischioso se non ci fossi sopra pure io".

Recito un "Pater, Ave e Gloria", che può sempre aiutare. Albeggia. Quel

che si mostra nel grigiame della penombra, or che tutto comincia ad avere forma e dimensioni, è ancora peggio. Il cielo è completamente chiuso, avvolge ogni sommità e insozza le valli. I piloti, fatti due o tre giri alla ricerca di un sentiero, non nascondendo l'estrema pericolosità di qualsiasi tentativo a seguirlo poi, tornano al parcheggio della raffineria - guidandosi da soli stavolta - per scaricare la "guida". Andiamo a "svernare" nel non lontano aeroporto di Cagliari-Elmas.

Un'ora dopo il cielo va riaprendosi, pur restando ottenebrato da una copiosa nuvolaglia che, a tratti, scarica violenti scrosci di pioggia. Tuttavia, da qualche parte, spunta pure il sole che lancia magnifici raggi di luce fra gli orli delle nuvole nere e crea qua un'aureola di candore e là un arcobaleno.

Ci avventuriamo di nuovo.

"Golf-Alfa" s'infiltra tra monte e monte, sotto le cime tuttora avvolte, in mezzo alle valli, appena sopra la melma. Tutti gli occhi sono "fuori".

Anche i miei.

Rocce e boscaglia si avvicinano a boscaglia e rocce. Capre bianche, capre dal vello marrone, saltellano e fuggono tra i cespugli, spaventate.

L'elicottero sguscia fra i trecento e i cinquanta piedi.

Verso le otto e mezza, lo segnala l'urlo di qualcuno ai finestrini della cabina. Lo vediamo subito. In faccia al sole momentaneo, sul costone scosceso di un'altura, a poco, pochissimo dalla cresta, verso un punto ove la vegetazione è più rada, sta il mucchietto di rottami, di briciole, di teli dell'arredamento, di indumenti, di fogli di carta, che le correnti vanno svolazzando distante. Un pò più giù è lo estremo cono di coda del DC.9. È il pezzo più grosso.

Giriamo e rigiriamo intorno. Andiamo in sospensione sempre più vicino. Nel portellone spalancato, fra gli osservatori, c'è un buco pure per me. Lo spettacolo secca la bocca, produce un dolore pungente che attanaglia lo stomaco. Impossibile sopravvivere ad un simile impatto. Neppure un miracolo - e sì che i miracoli ci sanno fare con le cose impossibili - avrebbe potuto fare qualcosa. Il DC.9 ha cozzato in pieno e si è disintegrato.

Non possiamo atterrare. Se ci fosse un "segno" opererebbe il vericello, ma non serve. Allora secondo prassi, il capo-equipaggio segnala il rinvenimento, dà la posizione, indirizza le squadre terrestri. E il medico che è a bordo ripone le attrezzature sanitarie che s'era predisposto a portata di mano.

Per il S.A.R. è tutto.



Sino Alla Ruggine

Terra d'Irpinia - A noi del "Quindicesimo", che di solito siamo sempre sparpagliati ai quattro angoli dell'Italia, ci vuole - purtroppo - la solita sventura nazionale per ricomporre l'intera forza efficiente dello Stormo e ritrovarci, almeno una volta, tutti insieme appassionatamente.

Ieri sera un gigantesco sisma ha sconvolto l'Irpinia e stamane convergiamo in fretta da Rimini, Brindisi, Milano e Ciampino a Napoli-Capodichino, dove in mezzo al campo erboso dell'aeroporto, ci rischieriamo attorno ad un vetusto carro radio in funzione di R.S.C. mobile. Un ufficiale e tre marconisti, in tasto e in fonìa, già fanno miracoli per tenere i collegamenti con i diversi aeromobili in movimento, con i centri di soccorso che si vanno allestendo e con chiunque riesca ad aggrapparsi a quelle frequenze per lanciare un appello, per richiedere un aiuto.

Come arriviamo, troviamo subito già preordinate le sortite per portare nelle zone più impervie o dai collegamenti interrotti, soccorritori e generi di prima necessità. E senza frapporte, fra arrivo e partenza, il tempo di respirare.

Io vado con il "15-21" a Teora, con tende, coperte e indumenti. E disonestamente prego che pure al "Ventuno" tocchi qualche altra cosa. La mia preghiera la raccoglie il Cielo, perché siamo appena da qualche momento sulla via tra i monti, che ci ordinano di prelevare proprio a Teora, un sopravvissuto, estratto malconco dalle macerie, che ha bisogno di ospedalizzazione. Ma ce lo soffiano, e non rimane che vederlo partire, mentre giriamo a bassa quota sopra il paese distrutto nell'attesa d'infilare l'improvvisato eliporto. È un mare di macerie, con una febbrile opera di escavo in corso.

Ritornando, ci mandano in ricognizione sulle più piccole frazioni e sulle case isolate, a vedere quello che si deve, che si può fare in loro aiuto. Ne approfitta il secondo pilota che ha in



consegna un paio di sacchi "straordinari" di maglioni, datigli da uno sconosciuto benefattore, perché li distribuisca direttamente. Li distribuisce un pò qua e un pò là, uno a testa, misurandone approssimativamente le taglie sulle spalle.

Facciamo una seconda andata a Teora e lasciando poi il colle erboso, dove siamo atterrati stavolta, ci comunicano di correre su Sant'Angelo dei Lombardi. Sarà il Cielo che mi strizza l'occhio un'altra volta, il girotondo che facciamo sopra, è un'attesa in aria per rilevare un caso gravissimo. Ma il povero terremotato muore prima che la salvezza scenda dal cielo. Ci dirottano su Conza, dove è posizionata l'Unità Mobile di Rianimazione e Chirurgia d'Urgenza dell'A.M. per avviare a Napoli un ferito. La nostra discesa, stavolta, è più facile poiché godiamo di un collegamento radio diretto con i "nostri". Tuttavia non è agevole per i piloti imboccare la piazzola fra il pietrisco, i tralicci di ferro e i macchinari del cantiere per la costruzione della nuova autostrada. Per giunta è pure a ridosso di un colle.

Imbarchiamo il terremotato che porta i segni del crollo da cui è stato investito e sepolto, e ci fermiamo per pochi minuti onde portare via pure un altro traumatizzato che sta per arrivare da qualche altro posto che non ci precisano.

L'unità Sanitaria è al suo battesimo del fuoco, essendo di recente realizzazione. È costituita da alcuni automezzi,

tra cui un pullman trasformato e totalmente attrezzato a sala chirurgica.

Inoltre è autosufficiente per almeno una settimana. È insomma un piccolo efficiente ospedaletto, elaborato per iniziativa della Seconda Regione Aerea, che sembra fatto apposta per questa situazione d'emergenza.

Preceduto dall'ululato di una sirena arriva il secondo infortunato; è una donna dall'età piuttosto avanzata che trova comunque il fiato per significare chiaramente che ha paura di volare.

Ci leviamo da questo cantiere a fondo valle e spuntiamo sulla distesa di macerie che è il paese. Scorgo un formicaio di uomini e mezzi in alacre attività. Procediamo per l'Aeroporto di Capodichino. Il medico che è a bordo s'alterna fra i due feriti sulle barelle poste a destra e a sinistra della fusoliera.

Il giorno dopo...

Non capita a tutti, e a chi capita, non capita tutti i giorni, d'andare in giro senza formalismo con il Papa. Ma con questo terremoto, poi, può succedere pure di diventare lo... steward dell'aeromobile che lo trasporta.

Ambedue le cose accadono a me.

Con la sua presenza pastorale, Giovanni Paolo II viene a portare un tangibile segno della sua partecipazione alle sofferenze di questo gregge martoriato.

Rientrando da una sortita, scendiamo a Capodichino e ci dicono che tocca proprio a noi, con il "15-04" di



trasportarlo a Potenza, a Balvano, a Castelgrande, ad Avellino e nuovamente a Napoli. Ripuliamo immediatamente il nostro HH di tutte le apparecchiature di soccorso e... spazziamo il pavimento. Non possiamo far altro per accogliere Sua Santità. Ma capirà che siamo in piena guerra. Ci annunciano che il corteo pontificio, compreso Lui, è ristretto a quattordici persone e, dato che la capienza dell'elicottero li supera di altre dieci, ci conviene far salire anche un giornalista ed un fotografo impegnati al seguito dei nostri elicotteri.

Ma quando quelli al seguito del Papa finiscono di salire a bordo e il pilota ne fa il conteggio, deve innanzi tutto sbarcare quei due extra e a me... mi salva, mettendomi in pratica a sostituire il quarto dell'equipaggio.

Terremoto consentendo si fa pure questo. Così succede che il motorista deve stare davanti con un occhio ai pannelli e l'altro agli ospiti, ed io, in coda, con uno ai miei arnesi e con l'altro a loro.

Il Papa s'accomoda al posto del navigatore, preferendolo alla più spaziosa poltrona girevole presso il portellone. Se ne sta seduto nel ristretto vano, sacrificato dall'antistante pianetto di lavoro, pensieroso e taciturno, forse a pregare. Non ascolta la mia insistenza per fargli occupare la poltrona girevole. Controllo che siano tutti legati e raggiungo il "mio" posto in fondo. In verità sono senza posto a sedere, perciò mi tengo con il palmo di

una mano contro una parete e con l'altra ad un tubo che corre lungo le centine.

C'è un container metallico con panini e bevande messo a bordo all'ultimo momento dal "collega" steward del DC.9 con cui il Papa è venuto da Roma. Lo apro per Sua Santità, lo faccio passare tra le due panche di tela, che stanno ai lati della cabina, e lo riporto indietro vuoto. Lo rimetto a posto sul pavimento. Il capo-equipaggio mi chiede in cuffia come me la cavo. Lo rassicuro. Anzi mi fa pure i complimenti. Mi informa che stiamo per passare su Sant'Angelo dei Lombardi. Ne informo i passeggeri. E il Papa s'incolla al vetro del finestrino. Ci rimane.

La discesa a Potenza nei pressi dell'ospedale richiede due tentativi. Soffia vento forte. C'è tanta gente intorno allo spiazzo ove atterrare, ci sono edifici vicini, il terreno è ricoperto di sterpaglia ed è fra blocchi di pietra ammonticchiata. Riesce impeccabilmente. Si verifica un pò di parapiglia allorché il Papa mette i piedi a terra. Continua quando percorre il tratto di strada verso l'ospedale.

Sono passate le quattordici. Nell'attesa del ritorno parliamo come di un sogno, del desinare, magari pure presso la solita cucina da campo. E mi ricordo che in borsa ho quattro pacchetti di quattro crackers ciascuno. Faccio uno a testa con i membri dell'equipaggio, compreso me, che rappresento il quarto. È poco, è niente, ma è meglio di niente.

Riprendiamo il volo. I passeggeri mi chiedono dell'acqua. Rispondo che sfortunatamente non ne abbiamo neppure una goccia e che tenterò - tanto per dire - di procurarmela a Balvano. Ma soggiungo che ne dubito. Non

sanno che m'hanno messo il dito sulla piaga. Io non tocco liquido da ieri sera e sarà per le sudate, nonostante sia novembre avanzato, o per la continua agitazione, ho la bocca tanto impastata, che per un bicchier di qualsiasi cosa, mi venderei l'anima.

A Balvano andiamo a scendere su un pianoro a ridosso della cima di un monte, che appare ancor più tetro per il fatto che è contro il sole e per le nuvole che si sono addensate intorno. Non mi piace per niente la riattaccata che deve fare il pilota al primo tentativo. Per indicare la zona di atterraggio, alla recinzione di un campo lungo la vicina strada, hanno messo una bandiera. È tesa e rigida come una lastra di metallo. La scorgo dal finestrino quando "Onda 4" finisce d'andar giù e si impenna di nuovo. Ci dev'essere un vento della malora. C'è un gruppetto in attesa. Sono tutti piegati da una parte. Atterriamo.

Il pilota, come richiesto dalla "sicurezza", dopo Potenza, m'apre la rampa posteriore per far discendere qualcuno prima del Papa. Non davanti al Papa. Devo assicurarmi che non si facciano spaccare la testa dal rotorino che gira al lato del trave di coda. Così faccio sbarcare il Papa, senza fretta. Sento la tramontana. Fa spavento. Rasa la pelle. È gelata. Colgo uno straziante abbraccio del Papa con il parroco piangente, dalla tonaca incalcinata, e tanti volti tirati, cogli occhi arrossati, senza più lacrime, che gli si fanno attorno tremanti. Il Papa s'attarda fra tanto inconsolabile strazio. Poi va con loro. Così salta la prossima sosta a Castelgrande. Il capo-equipaggio lo fa presente: non andiamo per aeroscali, ma per prati e fa notte. Nessuno obbietta.

Ad Avellino, scendiamo nello sta-



dio sportivo e il pilota concede quindici minuti di tempo per compiere la preannunciata visita ai sinistrati raccolti in quell'ospedale. C'è ancora da tornare a Napoli.

Terzo giorno...

Mi succede su un monte sopra Balvano. Me ne rimprovero mentre lo faccio, ma non riesco a frenare l'impulso.

C'è un casolare, o meglio c'è un mucchio di pietre che doveva essere un povero, sperduto casolare di montagna e lì s'aggirano tra le galline, un quadrupede da soma, qualche pecora ed un maiale al laccio, i componenti delle tre generazioni di una famiglia.

Appaiono inebetiti. Sono intirizziti. Ciò che non capisco è perché se ne stiano con le mani in mano a guardare per aria. Tremo pur io dal freddo e infatti:

"Tenite freddo, he!" - mi dice uno di loro, che sembra rappresentare il nonno e batte i denti. I denti li battono pure gli altri, tutti quelli che li dovrebbero costituire i figli, le nuore o i generi e i vari nipoti che vanno cianciando "pà" e "mà".

"Perché - dico loro, con cordialità - non fate una specie di riparo, usando quelle pietre, in senso contrario al vento e con quelle travi, quelle assi e quelle porte, non vi fate un tetto e a seconda di come tira il vento, non vi ci riparate da una parte o dall'altra?"

Mi guardano come se avessi pronunciato delle eresie, delle cose dell'altro mondo.

"Ma racimolate un pò di legna, per dio! Prendete quelle fascine, fateci un focheraccio e scaldatevi!"

"U guvierno ce tiene a pensà!" - mi ribatte impassibile il vecchio e tutt'intorno gli altri scuotono la testa in segno di approvazione.

È più forte del mio buonsenso:

"E allora gelatevi!"

Mordendomi la lingua, mi dico: sarà perché non sono stato terremotato.

Più tardi, salta fuori che...

"A Lioni stanno tirando fuori un ferito gravissimo: "Zero-quattro" - gracida la radio.

Al concitato ordine, scattiamo dall'erba su cui siamo seduti in attesa e voliamo via, tagliamo diritto, valli e monti. L'elicottero vibra.

Sembra procedere convulso a centotrenta nodi di velocità, che sono la massima prestazione. Il medico si prepara. Passiamo su un'autocolonna militare che arranca sui dorsali. Vediamo un attendamento già innalzato, ma tutti i nostri pensieri ci precedono a Lioni. Sembra trascorrere un'eternità per arrivarci.

Vorrebbero farci discendere su un largo al centro delle rovine. C'è lì una tenda con il simbolo della croce rossa. Ci sono pure altre tende. I piloti tentano di obbedire, pur sapendo che cosa producano gli effetti del grande rotore. S'avvicinano. Vedono andare in burrasca l'attendamento, ritirano su e vanno a posarsi su un pendio alle spalle di quello che era il paese.

Il ferito non è ancora fuori. C'è da attendere, ma il percorso per portarlo fino a noi è lungo e vizioso. Ce lo viene a dire un soldatino tutto trafelato. Ci spostiamo sull'altro lato. È una pianetta inclinata. Il pilota tentenna, osserva le file degli alberi, fa saltar giù uno specialista. Si posa con estrema cautela. Restiamo a rotore avviato. Viene un altro soldato a dirci di aspettare. Stanno quasi per estrarlo completamente. Medico ed infermiere occhieggiano dalla rampa posteriore aperta. Uno specialista s'avventura fino alla strada alla sommità del campo. Dovrebbe arrivare da lì, se abbiamo ben capito. Ci vado anch'io. M'azzardo fino alle prime macerie, guardo verso un gruppetto distante che fa circolo. Allora vedo una barella a ruote. Odo voci concitate, urlate. Ma un'accelerata del rotore e il cenno che incrocia la mia occhiata, mi trattengono. Il gruppetto non dista molto, ma va fuori della vista dell'elicottero, oltre

il dosso. Potrei rischiare di rimanere a Lioni. Qualcuno da distante, riconoscendo la mia tuta da aviatore, mi urla che sta per arrivare. Me ne rendo conto dall'agitazione nel circoletto delle persone fra le macerie. E vedo la barella che avanza tirata, sospinta da due militari, con la mascherina asettica.

C'è un uomo sopra. C'è gente che corre al seguito. La barella sobbalza sulle pietre, venendo dalle macerie. Un altro con il camice verdino da ospedale corre a lato. Sorregge la bottiglia della flebo. Altri ancora fanno ala, tendono una mano.

Mi vengono incontro, con questa barella, li precedo, li seguo. Mi passano affianco. Li inseguo giù per il pendio. Evito a malapena di ruzzolare, scivolando sull'erba bagnata. Li precedo di nuovo, ansimando e continuo con il frenetico trasferimento a bordo. Sale pure quello che teneva la flebo, sale pure una donna che faticosamente cercava di tenere il passo.

Ho il mio bel da fare durante il volo e mi passa la pazzia euforia che provo per l'"evento"!

Con la bocca sempre più riarsa, con lo stomaco vieppiù rattappito e attanagliato, seguo ogni flebile respiro del terremotato, ormai in coma. È esangue. Pare che muoia. I medici - anche quello con il camice verdino - un medico - gli applicano i sensori dell'apparecchio di monitoraggio cardiaco, trafficando con il defibrillatore.

Manipolano, controllano. Improvvisamente s'agitano. Scuotono la testa, riprendono ad agitarsi. Osservo quello che posso, quanto mi riesce, incuneando gli occhi tra mani, braccia, testa e spalle.

Il povero corpo fa un sobbalzo. Riprende a vivere. Ma era morto! Salto sul volto della donna. Dipinge tutta la disperazione del mondo. È pallido, con gli occhi spaventati. Scarmigliata, affranta, buttata a sedere sull'orlo della panca di tela, come un cencio. È tutta in apprensione.

Inquadro la traccia del battito, la somministrazione dell'ossigeno. Non mi perdo un primo piano di una siringa che va ad infondere un pò di linfa, attraverso il polpastrello dell'alluce, proprio tra l'unghia e la carne, le gocce di sudore che imperlano la fronte dei due medici e dell'assistente di sanità. E anche le faccie tese dei piloti alla cloché.

Ritorno sopra le azioni che si susseguono e allo sguardo di quei occhi spiritati della donna. Siamo ormai a Capodichino. Il piazzale dell'aeroporto è in agitazione. Scendendo, qualcuno mi sussurra che il cuore di quel corpo emaciato batte bene. Se la caverà.

La mia "giornata" del terremoto nell'Irpinia non finisce qui; ma dopo il terzo giorno non tengo più il conto.



Seducente Attività Ricreativa

Pisa-S. Giusto - Questo "Sierra-Sierra-Golf-Alfa" che tocca al "15-21" pare incominciare senza storia e senza gloria. Riguarda il trasporto di una ragazza che per infortunio sul lavoro, s'è tranciata la mano sinistra, verso un centro ortopedico specializzato a Pisa. E assolutamente prima dello scadere delle sei ore, che costituiscono il termine della vita vegetativa, altrimenti è inutile tentare il riattacco dell'arto.

C'involiamo da Ciampino con questo carico di disperazione, mentre il sole tenta d'affacciarsi nel grigiame nebbioso di tanta nuvolaglia sfaldata. Non piove, ma, di lì a poco l'informe foschia si materializza in gravide e fitte nuvole che mollano rovesci su rovesci.

Il mare che intravedo è tutto una schiuma bianca. Ribolle in alti e bassi. Come appare davanti a Torvaianica non promette niente di buono. Andando avanti, poi, un pulviscolo nebbioso si leva da terra al cielo. La visibilità scende. Il pilota cerca di mantenere il contatto visivo con superficie e scende. Scende ancora la visibilità e scende ancora pure lui. Si stabilizza a cinquecento piedi.

E tra un'imprecazione e una giaculatoria, mi risuona in cuffia pure la verità:

"Perdio! Ma non ci si vede un ...!"

Il 2° Pilota, carta al 100.000 alla mano, cerca di seguire passo passo il contorno della costa che si staglia abbastanza chiaro su scuro nel riflesso luminoso dello schermo radar. In cabina sembra notte. I volti in giro sono tesi e taciturni, sembrano ancora più scuri.

Con noi, al seguito della povera ragazza, c'è anche un medico, che tutto poteva immaginare, eccetto quello che gli sta succedendo. Era di turno alla "Rianimazione" di un ospedale romano, quando gli hanno affidato il pronto soccorso della traumatizzata. Poi, deciso il tentativo di riattaccare l'arto tranciato e l'immediato avvio a Ciampino, al "Saccorso Aereo" per il trasporto a Pisa, supponeva di dover estendere la sua assistenza fino all'aeroporto e così sarebbe stato, se, per un malinteso della fretta, da una parte non si fosse compreso che veniva accompagnata nel volo da quel medico, mentre dall'altra, s'intendeva soltanto dire che sull'ambulanza - ma di questa non venne fatta specifica menzione - era assistita da un medico. O press'a poco così. Di conseguenza, sull'elicottero, per il volo, era stato pre-

disposto un infermiere con l'attrezzatura sanitaria e i medicinali. E poi, chiarito il tutto, pur di non perdere quei pochi altri minuti necessari a far giungere il medico militare dalla vicina infermeria, era stato imbarcato lui.

"Tanto, torniamo subito indietro" - gli aveva detto il pilota.

La ragazza si risveglia dal torpore dei sedativi. Deve soffrire tremendamente con il moncherino sanguinante.

Medico e infermiere le praticano un'iniezione. Una sorella della ragazza, che è pure giunta all'aeroporto correndole dietro, ed è stata imbarcata, le tiene amorevolmente il volto. Soffre anche lei e forse anche di più?. Le condizioni del volo, poi, le mettono a proprio agio? Ci mettono tutti a proprio agio.

Dire da parte mia che stiamo facendo del volo cieco, è un bell'eufemismo. Il "15-21" si muove nella bambagia, nella stoppa, sbattuto e strappato. A tratti, vedo anche il mare. Lo vedo diritto, storto e di sgimbescio. Vedo sempre lo stesso grigio, soltanto a momenti più lattiginoso. Altrimenti, abbonda d'inchiostro. Osservo il profilo dei volti rivolti verso quel pò di luce che filtra dai finestrini. Sono spettrali, poco bianco su tanto nero. Pare che l'HH si impengoli den-

tro quella roba che è e non è nuvole, che è e non è pioggia, che è e non è foschia. L'unica cosa che nella sua glaciale freddezza ha il colore, è il giallognolo in gradazioni della stramba immagine da interpretare sul piccolo schermo radar, perché anche le panche di tela rossa, sui lati della cabina, appaiono quasi nere.

Sul quadrante luminoso, si delinea una traccia. Grosso modo ha la forma dell'Isola del Giglio, come è disegnata sulla carta geografica che il navigatore tiene stesa sul tavolino che ha davanti.

Adesso il navigatore cambia scala di ricerca. E lei, diventa più nitida e più precisa nel suo contorno. I piloti la scartano a sinistra, perché la sua altitudine supera la nostra quota di volo.

Dal battente del portellone filtra acqua, quasi un rivoletto. Il motorista vi inzeppa dentro, forzandolo con la punta del cacciavite, uno straccio rimedia in coda. Non tiene del tutto, ma arresta il rivoletto. Sembra che gli strumenti non riescano a captare, neanche saltuariamente, neanche incertamente, i radioaiuti alla navigazione aerea. Troppo bassi e troppo brutto tempo. I Piloti lanciano in continuazione messaggi allo spazio, ma nelle cuffie ci risuonano solo gracidii e scariche atmosferiche.





"Finché abbiamo il radar..."

Sul radar si profila ormai ad un palmo da naso l'Isola d'Elba e il promontorio, ove sta Piombino, a cinque miglia di fronte.

"Correggi dieci gradi a sinistra".

Riducono la velocità a novanta, poi ottanta nodi. Sento meglio le soffiature del vento. Ristabiliscono il contatto vivo con il mare.

"Attenti, ci andiamo dentro".

L'elicottero dovrebbe essere proprio in mezzo allo stretto. Il radar dice così.

"Stai pronto!"

"Pronto a che?"

"A bloccare"

"Ma che... dici! Con 'sta visibilità, a ottanta nodi, sai che blocchi?! Prima ci sbatti il muso e..."

"Il radar dice..."

"Allora andiamo con il radar".

M'ero assopito. Devo aver sognato.

Un pilota sta girando sistematicamente lo sguardo come un faro nella notte: schermo radar, carta geografica, esterno oltre il pendolare dei tergicristalli e lateralmente in cerca dei marosi che s'infrangono sulla costa. Ma il sipario grigio sfuma le onde meno prossime e confonde tutto.

"Correggi cinque gradi, mi sembra che... la deriva. Il piede! Porc... Dolce con quel piede."

"Ma..."

"Scusa, lo so che era un colpo di vento".

Lentamente, un millimetro ogni giro del raggio elettronico, la punta del tozzo promontorio a sinistra e il fianco di quella specie di grosso rognone che sta di fronte, sfilano ai lati ai nostri fianchi.

Così il capo-equipaggio infrange il mio incantesimo. E come Dio vuole, arri-

viamo a Pisa. Mai ho accettato più volentieri la pioggia che vien giù a rovesci, mentre faccio la mia parte durante lo sbarco della ragazza. Indi, sfiliamo uno dietro l'altro per andare a mangiare un boccone prima di rimettersi sulla via di casa.

Fa freddo. A Ciampino il termometro segnava diciotto gradi, qui quattro.

Facciamo due passi allontanandoci dal "15-21", e un rumore "familiare" ci fa voltare. Quattro quatto sta sopraggiungendo un altro HH-3F, bianco e giallo sulla fusoliera e con il musetto rosso, come il nostro. E poiché gli HH-3F non li ha che il "Quindicesimo", un pò per curiosità di trovarselo lì, quello "03", e un pò per il piacere di vederselo parcheggiare affianco, in quella schifezza di cielo, a mò di fraterna e reciproca solidarietà, restiamo per un pò lì sotto l'acqua che vien giù, e da buoni compagni di... sventura, aspettiamo gli altri.

Mangiamo quanto rimane in mensa. Poi i piloti dello "zero" - a bordo di questo secondo vola il Comandante dello Stormo - prendono accordi per un volo di rientro in coppia. Il motivo è che sono momentaneamente ciechi per avaria radar e semi sordo-muti per altre inefficienze. Ma vogliono tornare a casa.

L'insperata fortuna del "Sierrasierra" che gli è andato incontro, li ha fatti muovere da La Spezia. Ed ora che qui l'hanno afferrato, se lo tengono ben stretto. A ragione, con quel po pò di roba che c'è tra terra e cielo.

Girano le turbine. Sfrenano i motori.

"Torre Pisa da Golf-Alfa chiede l'autorizzazione a decollare seguito da "Onda-Zero" che s'accoda".

"Golfalfa mantenete posizione.

L'RCC di Montevenda vi richiede un trasporto d'emergenza..."

"Che?!"

Con i rotori che girano al minimo, attendiamo che di minuto in minuto specifichino. Trascorre mezz'ora. I piloti spengono. In una fugace schiarita m'appaiono i monti che si elevano a est dell'aeroporto. Sotto le cime, dentro il tetto nuvoloso, mostrano i fianchi imbiancati fino a sei-settecento metri. È nevicato.

Arriva qualcuno dell'altro elicottero. Apre il portellone e con lui entra uno spiffero di vento tagliente che porta via tutto quel pò di tepore che s'era creato a bordo. Il pilota sollecita delucidazioni al blocco della partenza, gli rispondono approssimativamente circa un trasporto per Parma. La voce corre. Non c'è bisogno di consultare le previsioni meteo o le sibille. Piove e nevicata su mezza Italia e non è neppure da dirlo, come battuta di spirito, di attraversare gli Appennini in elicottero, con tale tempo. Non c'è visibilità per infilarsi nelle gole, tra l'altro è ormai notte, e avventurarsi in mezzo o sopra alle intemperie e con lo "zero-termico" assicurato, significherebbe far ghiaccio e andar giù come un sasso.

Un pilota va alle "Operazioni" della base a sentire, e sembra non tornare più. Uno specialista ricambia la visita all'altro elicottero e ci resta. Uno di quei piloti va pure lui alle "Ops".

Con l'apri e il chiudi dello sportello il freddo supera sempre il caldo. Il medico civile che si era mosso dall'ospedale, credendo di dover assistere l'infortunata fino all'aeroporto, prende il succedere abbastanza goliardicamente. Tuttavia batte i denti, nel camice bianco che indossa. Getta sguardi interrogativi. Non sa che con il S.A.R. c'è sempre da stare poco allegri, può capitare di tutto, anche quello che non si arriverebbe mai a pensare, non perché incredibile ma perché al di là delle capacità fantasticatorie dei comuni mortali. Se credeva poco poco, che quelli del S.A.R. fossero gente che va a spasso lanciando di tanto in tanto ami per abboccare naufraghi delle domeniche d'agosto, questa è la volta che si ricrede. Se non gli passa la voglia di volare. E invece... gliela fa venire.

Comincia a far domande, sempre più interessate, sempre più appassionate e finisce con il chiedere come si potrebbe fare per vivere "qualche avventura".

Il secondo pilota, che non si muove dal seggiolino di sinistra, richiama per radio la torre. Niente di nuovo. Considerato allora come vanno 'ste cose, ce ne andiamo tutti, compresi quelli dell'altro elicottero, nell'edificio, ove sono i servizi della base. Almeno finiamo di

stare al freddo e all'umido. Il giubbotto di salvataggio, tutto stretto e serrato sulla combinazione di volo, non copre molto. Tuttavia con le sue tasche rigonfie degli "aiuti" dà un certo senso del riparo. Se non altro per il peso.

Ci aggiornano. Un bambino di cinque anni è caduto nell'acqua bollente e l'ospedale di Pontedera ove l'hanno trasportato, né quello di Pisa e di Firenze e neppure quelli degli altri capoluoghi vicini, dispongono di un centro attrezzato per grandi ustioni infantili. Ritengono necessario trasferirlo a Parma. Ma le intemperie sono quelle che sono e condizionano la capacità di operare del pur dotato HH. L'R.C.C. ha tentato un coordinamento con un velivolo della "46^a" da Pisa fino a Rimini e di lì con un altro HH-3F del locale Centro S.A.R fino a Parma. Ma, a prescindere dalla temperatura umida e piovigginosa che sull'Emilia è sotto lo zero, la visibilità è meno di cento piedi. Trenta metri. Così c'è il rischio di bersagliare qualche campanile e gli elettrodotti. Bologna è totalmente inoperativo. Ora, tramite il C.I.R.M. hanno messo in contatto due ospedali, quello di Pontedera e il S. Eugenio di Roma, per farcelo trasportare lì, eventualmente.

Intanto noi si attende. Pare sorgere il problema dell'assistenza medica durante il volo. Il medico che sta con noi, come medico è completamente disponibile, ma si preoccupa della responsabilità del suo ospedale, nel caso che...

"La precettiamo manu-militari" - è la soluzione.

L'R.C.C. di Montevenda ribattezza

"Onda 21" come "I-SS-Lima-Alfa" e noi andiamo a metterlo in moto. Preceduta dall'ambulanza militare che la scorta all'ingresso dell'aeroporto, giunge quella di Pontedera sotto l'elicottero. Il resto è roba d'ordinaria amministrazione, eccetto le sferzate di vento ormai gelato e di pioggia durante il trasferimento del bambino barellato e "incelofanato" a bordo. Il medico cerca di fare del suo meglio, soprattutto per farlo stare buono, senza rompere l'involucro asettico che lo racchiude. M'appare spellato, "ben cotto", da far pena. Ma il medico ci assicura che è tutta roba abbastanza superficiale, salvo "qualche punto"...

Partiamo. Con i tergicristalli che spazzano le gocce d'acqua, la notte sembra meno buia davanti al velivolo. Il capo-equipaggio manovra in pronta rispondenza alle istruzioni del secondo, che occhi allo schermo radar e alla carta appena schiarita dalla luce rossa, gli dà continuamente la prua. Alle loro spalle, in cabina, con l'ausilio tremendamente interessato di tutti gli occhi inutili disponibili, il navigatore sta fisso sul suo radar e sulla sua carta. Con l'esperienza del volo di andata i passeggeri "stanno tranquilli". Comunque il primo respiro di sollievo sibila al completamento del passaggio tra l'Argentario e l'Elba. Voliamo a mille piedi "ground".

Un momento d'emozione ce lo causa l'"Onda zero" che s'orienta sulle luci del "21-Lima-Alfa", quando sembra perdersi, ma qualcuno non fa in tempo a suggerire che "se non ci vedono, biso-

gna fermarci e fare un tressessanta con il radar", in quanto davanti c'è il Giglio, che tutto si risolve e continuiamo a vista reciproca, quasi alla pari.

Questo ritorno è una missione più unica che rara: mentre s'opera il trasporto di un ustionato in critiche condizioni fisiche, prestiamo assistenza ad un altro aeromobile in difficoltà, guidandolo nella notte e fra le avverse condizioni meteorologiche. Il bambino... non sta peggio, ma ha bisogno di qualche cura. Con l'aiuto dell'assistente di sanità dell'Aeronautica Militare, il medico gli somministra qualche cosa e gli aggiusta la flebo. Di maggiori cure avrebbe bisogno, a questo punto la madre che è stata imbarcata. Soffre di mal d'aria e, come sempre succede, il sacchetto arriva un istante dopo. Non è il proceder del volo, un gran ballo per chi balla tutti i giorni o quasi, ma è un bel ballo e la povera donna, già provata dai dolorosi eventi, crolla. Sopravvive.

Il "Lima-Alfa" taglia diritto per Fiumicino-Eur-Ciampino con l'"Onda Zero" che sembra rinfrancato al punto da mettersi in pattuglia abbastanza serrata. Le luci verdi, bianche e rosse di posizione e i guizzi di quella dell'"anticollisione" - eguali alla sfavillio giocoso e cromatico dei fuochi pirotecnici - corrono allegre sulla distesa urbana più luccicante e più viva, per una recente pioggia. La frenesia nevrotica del tumulto cittadino sembra rimbalzare nell'oscurità della cabina.

Ma non ho il tempo di godermela perché di lì a qualche minuto siamo al suolo.



Fabriano - "Vengo anch'io?"
"Kappa"

A prevederlo, io che rientravo dalla "Tritone" - un'esercitazione aeronavale - mi risparmiavo la doppia faticata di trasportare armi e bagagli dall'elicottero all'hangar e viceversa. Soprattutto perché è una partenza di corsa.

Prima destinazione Fabriano, meta Modena. A Fabriano, un bambino s'è tranciato il piede sinistro fra gli ingranaggi di una moto e quell'ospedale ne richiede l'immediato trasporto in un centro ortopedico a Modena per sottoporlo alla ricongiunzione dell'arto, entro il tempo limite delle solite sei ore dal momento dell'incidente, che è avvenuto alle quindici e trenta circa. Due ore fa.

Altri mezzi idonei per il trasferimento da Fabriano, in quanto a rapidità, non ce ne sono.

Perciò, l'R.C.C. interessato, Montevenda, richiede l'intervento dell'HH-3F del "Quindicesimo" da Ciampino.

Saliamo sull'elicottero, ma l'elicottero non va. I piloti imprecano, il motorista impreca. Non va lo stesso. Eppure era "più" efficiente di quello d'allarme, che ha qualche piccola noia, perciò era stato sostituito con questo che rientrava dalla "Tritone". Non c'è niente da fare. Cambiamo rapidamente macchina, tornando a quello che era d'allarme ed era stato poi rilevato, con il relativo trasferimento delle attrezzature di pronto impiego, per farlo diventare di immediato utilizzo. Conseguenza, ognuno si porta il proprio indispensabile. I piloti corrono portandosi dietro la borsa di navigazione e nient'altro, il montatore la cassetta dei suoi preziosi ferri, l'assistente di sanità il "SAN 2"...

Non possiamo proprio perdere altri minuti, a considerare se c'è qualche altra cosa di utile. E poi, Ciampino-Fabriano-Modena-Ciampino, al più tardi a mezzanotte, abbiamo già cenato e siamo già a letto.

I piloti fanno un avvio-rullaggio-decollo e tagliano diritti, rumore o non rumore, sopra Roma.

Dalla tuta di volo sta evaporando l'ultima umidità del sudore secreto durante la movimentata ed agitata partenza e tutta la pelle, in gran parte ormai asciutta e secca, sembra nuotare flessuosamente negli indumenti, come tra coltri leggere e fresche di bucato in un sonno d'aprile. Di fronte al fradiciume della precedente sudata, gli indumenti riasciutti combinano siffatti scherzi.

Ho lo stomaco né pieno né vuoto, per la colazione digerita bene e per la piacevole scorribanda sul Tirreno con la "Tritone", ma più di ciò per nessun crampo da strizza. Oggi non sento neppure d'averlo questo mio ventre.

Anche la lingua pulita rimescola un



cenno di saliva nella bocca dolce.

Sono in piedi sulla pedana dell'operatore al verricello e guardo attraverso l'ampia finestra del portellone, le vallette, i pendii, i paesotti abbarbicati lungo i preappennini. Sto inoltre percependo tutte le stuzzichevoli sensazioni di un volo tranquillo. In giro ci sono delle nuvole sparse ed ammonitiche, ma non danno fastidio.

A Fabriano arriveremo ancora con la luce. C'è dramma in questa missione, ma non c'è corsa con la morte. Possiamo, posso respirare.

Con la mano sinistra tengo, senza presa eccessiva, il maniglione sul sof-

Signore Aldilà Ricordatene



fitto sopra il portellone, e mi beo del quasi impercettibile formicolio sull'epidermide del palmo, trasmessomi attraverso la struttura metallica, dalla regolare vibrazione del moto. I piloti non sono eccessivamente occupati in comunicazioni radio o nella consultazione delle carte. Possono respirare anche loro, almeno un pò, finché saremo più vicini. Andiamo a centoventi nodi costanti di velocità all'aria, di più non possiamo fare, nè in speditezza, nè in altro.

Ho il corpo che gravita con tutto il suo peso sulle piante dei piedi e le gambe rigide non devono sottoporsi ad acrobatici esercizi per bilanciare gli ondeggiamenti. Mi trasmettono pure loro, una confortevole stabilità del pavimento. I polmoni mi sgonfiano e mi rigonfiano il torace, alternando pacate e lente aspirazioni a lunghe ed assaporate inspirazioni di un'arietta di brezza, frizzantina e pura, che soffia per tutta la cabina, entrando dai finestri socchiusi dei piloti.

A tratti, sembra sapere di monti e di fieno, di quelle cime di placidi monti con il fieno che il "15-16" sta sorvolando.

Aggrappato ai duecentottanta metri quadrati di "ala" formata dal roteare ritmico delle cinque pale, gli oltre diecimila chili di fusoliera dell'HH-3F, costituiscono fisicamente per me, in questo momento, un'oasi di vero e proprio benessere, a dispetto della ragione che li muove.

Improvvisamente ricevo un colpo nelle viscere. L'intestino mi si contrae tutto in un groviglio di corde nodose. È una pacca secca. L'hanno presa e me l'hanno trasmessa quei diecimila chili. Il mio cervello si domanda che cos'è. Ma non ha il tempo nè per risponderci, nè per farsi dare una risposta.

Il pavimento cessa di essere un fermo e stabile piano orizzontale, su cui stare in piedi. S'inclina precipitosamente alle mie spalle. Le gambe mi si piegano sulle ginocchia. La mano sinistra che teneva il maniglione, non se lo trova più tra le dita. Comincia, come l'altra mano, ad annaspire. I polmoni cessano la loro funzione di mantici e la respirazione si blocca, lì, nella gola dura, nella bocca amara dalla lingua secca e rasposa. Gli occhi scorgono di traverso il sottufficiale che oziava, pure lui, sul sedile dell'osservatore

di dritta.

Do una cornata alla parete contro il metallo della carlinga, sopra il finestri. Nel riquadro trasparente non ci sono più monti, valli, paesi. C'è il cielo, il cielo più alto e di già cupo all'ora passata del vespro. Nella testa leggera e vuota, mi si forma un pensiero che m'agghiaccia. Mi sento dire mentalmente: "Così sia. Amen".

E mentre par tutto roteare in uno spaventoso ruzzolone, cui assisto e partecipo, semiconscio ed attonito, di colpo, rapida e tempestiva un'altra pacca mi risolveva il pavimento dietro. Barcollo. Un braccio vagante mi offre appiglio. Vedo nella finestra il succedersi repentino di cime, paesi, colli, valli, pianure, strade, erette come in pareti davanti e... torna tutto pacificamente nel livello d'orizzonte.

Non accade altro.

L'HH-3Fn sigla "15-16", in missione "I-SSLF" continua a volare tranquillo e spedito.

Mi risento i piedi sotto, sento la mano sinistra che stringe il maniglione, mentre ho lo sguardo, incredulo, che osserva dentro e fuori.

Dovrei risistemare le mie cose andate all'aria, ma ho le gambe floscie. I rivoletti gelidi ancora scendono per le curve del corpo. Tra le voci che animano ancora un certo trambusto, percepisco quella rassicurante, seppur velata, del capo-equipaggio:

"Allora noi che ci stiamo a fare?"

Vorrei tanto sapere se lo dice solo per me o... anche per se.

Ora "15-16" procede sculettando, condotto a mano, perché un certo giroscopio che lavorava ad intermittenza - quella "piccola noia", poco fa diventata causa dello "scherzo" testé compiuto con un suo segnale bizzoso - ora non lavora più. Era dell'AFCS, del Sistema di Controllo del Volo, Dio l'abbia in gloria.

Un certo fuoco prende a bruciarmi dentro. Non so se d'ammirazione o d'odio per questi piloti del S.A.R. che "vanno". Vanno comunque. Vanno sempre. E per me che vado loro dietro.

"Guardate un pò se vedete qualche luccioletta azzurra..."

Nel trecentosessanta di quell'abitato, non c'è traccia di lucciole guizzanti a richiamar l'attenzione. Non era Fabriano. Fabriano sta ancora dietro il dosso.

'... 'sti paesi sembrano tutti uguali".

Infatti. Le lucciole richieste ed assicurate per radio, tramite un vizioso collegamento di telefoni, ponti radio e trasmettenti, non ci sono, ma raggiungono l'elicottero poco dopo che questi, fatto un giro su tutto l'agglomerato per farsi ben vedere, va ad appoggiare le ruote nell'unico campicello che s'in-



travede libero nei paraggi. Le poggia sulle spaccature di un acquitrino riarsi, dietro la stazione ferroviaria.

M'è difficile guardare con distacco un bambino di sei anni che se ne va in giro con il bagaglio appresso di un suo mezzo piede in un cestello di ghiaccio. Ma m'è ancor più duro soffermare gli occhi sulla faccia di quel padre che sta portando in giro un così conciato figliolo. Dopo il trambusto dell'imbarco fra stoppi e rovi, piedi che affondano su chiazze di terra molle, inciampi su pietre nascoste, nel momento dell'involo, ci rammentiamo del secchiello, che nessuno di noi ricorda d'aver portato a bordo. C'è, è sul pavimento, sotto la barella.

Vien notte, ma il passaggio degli Appennini non sembra più un problema. Nonostante la piccola noia che continua, sale, e passiamo sopra, poi ci viene incontro la vasta piana con la rettilinea Via Emilia, e le luci in un senso bianche, in quello inverso rosse.

A Modena non è possibile andare? Le dimensioni del campo indicato non sono sufficienti. E per giunta è notte. A quanto pare s'aspettavano un elicottero e non un "calabrone" di venticinque metri. Dall'RCC coordinano per Bologna-BorgoPanigale, ma, poi, secondo consuetudine, tocchiamo la pista del "Guglielmo Marconi" e dobbiamo rinvolarci per saltare la rete di recinzione e discendere sul piazzalino dell'eliporto della Polizia Stradale. Al resto, al proseguimento, ci pensa questa facendo strada ad un'ambulanza.

"Mettiamo su i paracadute" - dice il pilota predisponendosi al ritorno.

"I paracadute stanno... a Ciampino, sull'altro elicottero".

"Come non detto".

Il motorista attinge all'autobotte dei "206" della Polizia. Si accontenta dell'indispensabile. Dà fondo alle loro riserve, insomma. E...

"Alle undici siamo a casa" - annuncia trionfalmente il secondo pilota, che non ha fatto i conti con la sua macchina. O meglio i conti li ha fatti, solo che non si sono capiti: lui intendeva di questa sera e lei intendeva di mattina, quella successiva, quando, minuto più minuto meno, ci riporterà a Ciampino. perché con l'elettromeccanico, perdiamo intorno a quell'AFCS più di due ore, ma non ne vuol sapere di farci partire e andare in giro così, di notte, fra i monti, ora che non è più questione di vita o di morte, sarebbe da pazzi, da incoscienti, perché nel S.A.R. c'è solo gente pronta, assennata, che non esce facilmente di senno.

Con l'aiuto dei nostri ospiti, verso l'una dopo mezzanotte, andiamo in città a divorare una pizza, prima di piombare, sparpagliati in differenti edifici e camere d'alloggio, in cinque ore di sonno agitato.

DIVENTARE UN UOMO DEL S.A.R.

Roma-Ciampino - Come sia finito in questo "15.simo", non ne ho idea. Doveva esser destino. Comunque io non ho fatto niente per evitarlo. Certo che dopo aver fatto il "339" a Galatina e il "91" ad Amendola, ritrovarmi a Frosinone su quel trabiccolo che è il "47" - che neppure la fantasia di Walt Disney avrebbe potuto immaginare per le avventure di Topolino - mi ha fatto sentire così così. C'è tuttavia una cosa che non m'è dispiaciuta. Assomiglia a quel desiderio recondito di ogni pilota, di fare un salto col paracadute, per poi "raccontarla", mentre si augura sempre di non doverlo fare mai. È stata la discesa in autorotazione, che in fondo non è niente o meglio soltanto una prova, un'esperienza da immagazzinare per la... bisogna. Comunque, dentro, mi ha fatto impressione a pensarmi appeso all'inconsistente ala creata, senza spinta, dalle pale in avvitamento.

E adesso, con una abilitazione in più, mi ritrovo in questo 15° a "pelar patate", che è sostanzialmente la mia impressione, trovandomi a ricominciare da zero.

7 aprile

"Ciabatto" nello Stormo. Seguo le lezioni e, di tanto in tanto, scaldo la sedia del "B.O.C."

Imparo, imparo ed ancora imparo tutti i centomila pezzetti dell'HH-3F, il funzionamento di tutto, di ogni singolo apparato e i comandi di volo, il carrello, i parametri di esercizio, il portellone, il verricello, la rampa e... come se questo "bestione" avesse tre collettivi e due ciclici e non uno ed uno come tutti gli altri elicotteri. Sempre a tavolino.

Ne avrò ancora per tre settimane con l'"MTU" per rispondere poi ad una sequenza di quiz.

21 maggio

Dopo esser stato "promosso", oggi sono andato per aria. Per mezz'ora mi hanno fatto sedere tra i piloti del "15-07" sul seggiolino ribaltabile del motorista, da dove ho visto gli strumenti. Quando siamo tornati a terra, l'istruttore mi ha trattenuto al posto del secondo per farmi giocare un pò con gli apparati. Poi ha messo su un equipaggio e mi ha fatto provare. Ha fatto tutto lui.

Così comincia l'abilitazione del passaggio sull'HH-3F. Prima di arrivare all'esame teorico finale e alle due ore di prova in volo, dovrò acquisire, su terra e su mare, la capacità di volo a vista, volo strumentale, volo notturno ed in formazione.

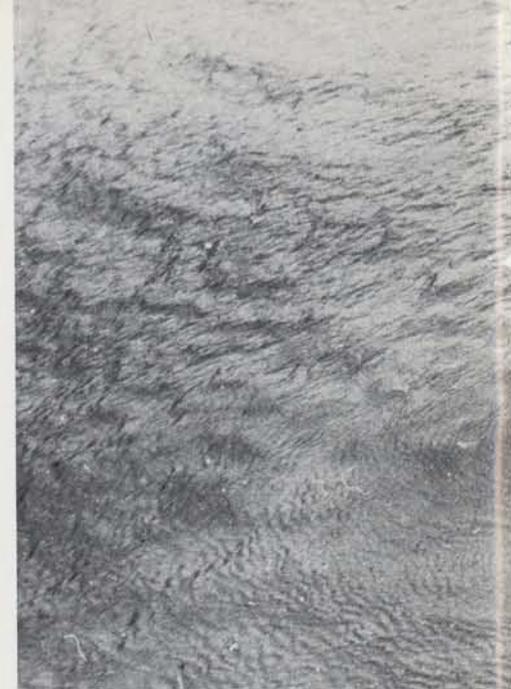
Mi pare che la facciano proprio lunga.

3 giugno

Mi "rompo" perché prima mi hanno insegnato a guidare le "Ferrari", mi ci hanno fatto prendere gusto e adesso mi vanno insegnando come andare in bicicletta. Il capo della Sezione Addestramento mi fa stare per aria fino... alla noia, per farmi "acquisire" la dovuta padronanza. Pedantemente. Eppure io con il ciclico, con il collettivo e con le pedalieri - dice lui - vado bene. Magari, tornando a terra, "battito", preferisco il decollo rullato a quello verticale; se molla un pò le redini, mi dimentico subito che l'"Acca-acca" non è il "339" e nemmeno il "Siai" della Collegamenti. Però vado "bene".

10 giugno

Ormai so condurre e l'istruttore mi porta a fare un "lavoretto di fino" nel





Lago di Albano, con il "15-14", sotto il paese di Castel Gandolfo.

Questo lago é poco più di uno "sputo", con i suoi sei chilometri quadrati di acqua in un perimetro di diecimila metri lineari. Ma sta dentro ad una conca vulcanica, con una buona metà del vaso che finisce precipitosamente nell'acqua assieme alla vegetazione cespugliosa.

Ci involiamo dalla via di rullaggio parallela alla "pista 15" e al termine di una trasvolata di... cinque minuti, nel barzello sul crinale, lui mi taglia un motore. Supero l'imprevisto, con il cuore in gola, e faccio un tuffo di cento metri; richiamo e mi poso tranquillamente sulla placida superficie. Da questo momento son un idrov... elicotterista. In mezzo alla serie di onde circolari fioritemi intorno, comincio a "sguazzare", a flottare, a muovermi come mi insegna e come mi ordina. Indi mi porta ad "impratichire la mano" lungo il bordo lacustre, a qualche metro dall'acqua. Ci stiamo tre ore.

21 giugno

Stasera faccio "nottata", su e giù per la pista di Ciampino, con avvicinamento IIs, con atterraggi ed involi rullati e da "piazzola" in verticale. Non li conto neppure, tanto vanno avanti finché lo dice lui.

14 luglio

Ho fatto tanti di quei voletti, di quei decolli, di quelle crociere, di giorno e di notte, di voli ciechi, che il seguire per la prima volta, in coppia, un HH-3F - il "15-20" - mi fa esultare. Almeno "cambio". Sento che comincio ad avere la mano, perché me lo credevo più difficile a star dietro con il "bestione". Per la fine del mese dovrebbero farmi l'esame teorico e sottopor-

mi alla prova di abilitazione in volo.

1 settembre

Sotto la data del quindici agosto - dopo l'abilitazione al pilotaggio sul "15-21" - sono stato assegnato al Reparto, l'85° a Ciampino. Devo ora conseguire la capacità operativa S.A.R. ... Se ho ben capito l'antifona, ricomincio ancora da... zero.

12 settembre

Tanto per incominciare... mi combinano un bella giornata. Il Lago di Bracciano presenta un'onda un pò dif-

9 ottobre

Da un mese sono sotto "terapia intensa" e non guarisco. Ogni giorno -

ficile da capire in volo. È arricciata. Faccio lanciare una fumata per verificare la direzione del vento e scendo con la prua all'aria. Obbedisco; ruoto sull'asse di 360° in senso orario. Apro il portellone sotto il trave di coda. Mi dicono in cuffia che l'acqua sciabecca sul pianale. Lo faccio flottare un pò, lo "06" e decollo in verticale. Virando, convergo in velocità. Nel riquadro dei finestrini scorre obliquo il filo della riva. Vado sul mare, tra S. Severa e S. Marinella, prima lungo la costa, in ricognizione, e poi all'aperto per un immaginario "rastrello". Faccio giocare gli uomini con la griglia sporgente, mentre tengo l'elicottero fermo ed in asse, nonostante l'arietta che vorrebbe portarselo. Vado via e torno sul lago di Bracciano a levare un pò della salsedine marina, che é dannosa per il metallo. Faccio il giro dei boschi e delle macchie. Scappa al frastuono ravvicinato una mandria di mucche pezzate. Incontro un campicello difficile, tra un elettrodotto ed un filare di alberi d'alto fusto. Scendo. Mi avvicino lentamente, lo tasto con il tocco delicato di una ruota. Mi poso. Si perdono nell'aria i fili di fieno, che il vortice del rotore solleva in una specie di polverone. Ci ricalo più volte. E mi metto in hovering su una buca, tra i dossi e far salire e scendere l'aerosoccorritore. Ho obbedito. Torniamo a Ciampino.





la neve e a sentire qualcuno che se ne intende, pare che occupi un buon posto. Ci vado, per la prima volta, con lo "03" per rintracciare due dispersi che non sono tornati a casa da una gita sul Terminillo. Valli a trovare quei due! Mi studio per bene la carta e, andando là, penso che se non mi spiccio a trovarli, quei due me la fanno scontare al bar dello Stormo. Le guglie così imbiancate sembrano più uguali e le valli non meno.

Le borgate, i paesi poi... tutti da presepe. Entro in zona, ordino di guardar fuori e comincio un sistematico andirivieni, in pratica a vista e sperando nel Cielo. Mi stremo a lottare con il vento, a destreggiarmi tra virate e saliscendi, per più di un'ora e poi li trovo dall'altra parte, dove erano stati calati con il verricello, simulando un loro procedere disorientato.

20 febbraio

Prendo parte alla "Squalo" che è un'esercitazione di soccorso aereo-navale dei S.A.R. di Francia, Spagna ed Italia. Per tema, c'è la ricerca di un velivolo, partito da Bastia in Corsica e andato disperso, ma attendibilmente precipitato in mare, per non esser giunto a destinazione su un aerscalo italiano dell'Italia Centrale - nè su altri aeroporti diversionali - entro i limiti dell'autonomia. E, ovviamente, salvare i suoi occupanti.

Mentre è in corso il rituale briefing del mattino, "una nostra gallina va a depositare in mare le uova", costituite da un simulacro in più pezzi dell'aereo e da alcune sagome a rappresentare i sopravvissuti dell'incidente. Ma, questo, ufficialmente, non lo si sa. E neppure ufficiosamente, o confidenzialmente, dove.

L'R.C.C. di Monte Venda dà l'allarme e assume la direzione delle operazioni dal Sottocentro di Ciampino. In base agli elementi forniti dal Controllo del Traffico Aereo, che gestiva il volo,

e l'altro pure - mi ripeto. Se non è Vigna é Furbara, se non è fondo campo è i Pratoni, se non è il Terminillo è Ponza. Andiamo con il "10" verso i Monti Prenestini. Giro attorno al Monte Guadagnolo con l'abitato abbarbicato sulla vetta e mi fermo - sempre su precise indicazioni - sul pianoro di una creticiola ove c'entrano si e no i carrelli.

Neanche una capra selvatica si arrischierebbe fin lassù, ma un nostro ipotetico "cliente" si per farci una brillante ascensione. Salvo poi a tornare giù. Intorno c'è il baratro. Il capo-equipaggio me lo indica, con entusiasmo. C'è il vento, un vento della malora. Mi si rattrapiscono le piante dei piedi, andandolo a spolverare. Rotolano dei sassi. Ma lì abbiamo il cliente e il cliente ha sempre ragione. Mi pagano per accontentare questi clienti. Lo faccio tre volte e lo vado a fare altre tre volte nel punto più disgraziato che ci sia, fra i castagneti di Monte Cavo, per far delle prove, ma belle prove, di volo stazionario ad un palmo dalle cime degli alberi "a prescindere dalle sferzate". Con lo stesso vento, vado anche sul mare a tenere il passo con una motovedetta della Capitaneria di Porto.

12 novembre

Mi sa che nel raggio di duecento chilometri da Ciampino, non c'è un canalone, uno specchio d'acqua lacustre, mare calmo o mare mosso, scoglio crinale, campetto od eliporto cittadino - perfino il laghetto dell'Eur a Roma - piazzale d'ospedale o che altro non mi viene in mente, che non abbia provato. Credo che in Italia non esista altra situazione diversa. Il capo-equi-

paggio, con cui sono fuori oggi, dice che ce ne sono ed ancora tante e che lui con le sue duemila ore di attività operativa, deve ancora ripetersi. Però, comincio a crederlo pure io, perché a pensarci bene, sembrano tutti uguali o, per lo meno, simili i luoghi che vado provando, ma su quello di ieri c'era il vento buono e oggi quello cattivo, su quell'altro era mezzogiorno e poi, invece, è sera, dall'altra parte c'era il sole e ci ritrovo la nebbia, le nuvole, piove, il mare è in burrasca, il vento è a raffiche, la nave sotto beccheggia, una tratta di fili sta proprio dove non dovrebbe stare...

Mi dice che sono un pò più avanti della metà. Ho fatto trenta missioni, così variate, per una cinquantina di ore di volo. Ma che altro devo imparare?

16 dicembre

L'inverno, la neve ampliano i miei orizzonti. Non ci pensavo proprio che in questo mio mondo ci entrasse pure



indica un'area di ricerca nel Tirreno, a sud dell'Arcipelago Toscano, che va espandendosi attorno all'ultima posizione segnalata e la circonda nel raggio che l'influenzano, oltre tale punto di sorvolo - salvo errore di rotta - le condizioni meteo e del mare, i venti, le correnti marine e le destinazioni verso cui avrebbe potuto tentare di orientarsi il pilota al sopraggiungere delle difficoltà.

Tale allarme di categoria "disastro", che è la più elevata in gravità, è pure trasmesso ai centri S.A.R. limitrofi, che immediatamente mettono a disposizione del coordinatore di Monte Venda i loro mezzi di intervento.

Così, questi muove da Ciampino due "Elisar" HH-3F, da La Spezia il dragamine "Platano" della Marina Militare, da Nimes nella Francia Meridionale un aeropattugliatore marittimo Atlantic della "Marine" francese e da Las Palmas un bimotore F. 27 del S.A.R. spagnolo. E assegna a ciascuno una zona di ricerca.

Esco con lo "I-SSLA" che è il "15-14".

Al momento non è una bella giornata. In cielo ci sono tante nuvole e poco, pochissimo sole. Per aria c'è vento e il mio elicottero non se ne perde un alito.

In terra, c'è un mare che è trattarlo bene, a definirlo "forza quattro". Ma come non c'è scelta per le sventure, non ce n'è neppure per le prove generali. Dirigiamo per la nostra zona, un venti per quindici miglia, che ad est, include il versante occidentale dell'isola del Giglio.

Arriviamo qualche minuto dopo la prima ora di volo ed iniziamo dal mare aperto con segmenti di salita e discesa lungo il senso dei meridiani. Il tetto nuvoloso qui non è compatto. È di passaggio sotto la spinta di un "Maestro" piuttosto discoloro e sui tremila piedi.

Io volo a mille e ad ogni giro, la massa ombrosa dell'isola spunta un pò di più dalla foschia. La vedo apparire qualche istante dopo la conversione e la vedo risparire prima della successiva inversione. Intanto il sole mette fuori il naso e tinge di blu il mare. Dà però anche una spolverata di "più bianco" alle creste spumeggianti. Arriviamo sotto l'isola. La sua cima più alta - il "Poggio della Pagana" - ci supera. Conduco per un'osservazione lungo la costa. Con il sole che pare ce la stia facendo a spogliarsi dei grigi veli, le rocce gialle, gli scogli con le onde che vi si infrangono con violenza, offrono la visione di una natura selvaggia, ma invitante.

Scocca la seconda ora. Ci spostiamo più a sud, in un altro spazio assegnatoci dall'R.C.C.

Comprende anche l'isoletta di Giannutri, la più meridionale dell'Ar-



pelago. È meno di tre chilometri. Da Bastia a Ciampino, Montecristo, Giglio e Giannutri sembrano le pietre miliari della rotta inconclusa dal monomotore scomparso. Passiamo sopra ad un mercantile. Al prossimo segmento è già sul filo dell'orizzonte. Poi non c'è più.

Le nuvole si sono dissolte. Il cielo è diventato sereno. Il sole splende. È rimasto solo il vento di "Maestro" a sballottare l'elicottero ad infuriare il mare che, sembra ancora più cattivo. Sento, in frequenza "Lima-Bravo", l'altro "HH", che va avanti ed indietro come noi. Verso la conclusione della terza ora di volo "F-SSUG" che è il "Sierra-sierra" della "Marine" segnala l'avvistamento di alcuni relitti che posiziona con successive fumate rosse. L'R.C.C. mi dirotta là. E vedo l'Atlantic che sfiora le onde nei suoi passaggi sulle fumate.

Appena in vista, libera per lasciarci campo. Vedo il relitto. Interviene il "Platano". Arriva sollevando due alti baffi di spuma che nascondono a tratti il codice "5516" che ha sulle fiancate di prua. Ci comunica il contatto e noi torniamo a perlustrare l'area momentaneamente lasciata. All'Atlantic viene detto di rientrare.

E siamo alla quarta ora. Lo F.27 "E-SSCA" scorge qualcosa. Segnamo sulla carta il punto. Non è distante da quello del ritrovamento del precedente relitto. La zona dell'incidente comincia ad essere circoscritta. Il "direttore" dall'R.S.C. di Ciampino dirotta l'altro HH-3F, il "Bravo", sulla zona di avvistamento. Invia pure noi a circuitare nei paraggi ed assegna un livello di volo superiore allo spagnolo per continuare l'osservazione. "Lima-Bravo" è sopra i "naufraghi". Non può scendere per il mare troppo mosso e faticosamente potrebbe mantenersi in

hoovering per verricellari. In circostanze reali, non si andrebbe così per il sottile, ma stante l'esercitazione e la propizia presenza del "Platano", si posiziona e li tiene a vista, in attesa del giungere della nave. Vedo il battito del suo rotore che schiaccia le onde, mentre il pulviscolo acqueo scompone nei diversi colori dell'arcobaleno. Quasi sotto c'è il battellino dei superstiti. A tutta forza sopraggiunge il "Platano", accosta. Li recupera.

"Quattro anime a bordo dell'aeromobile incidentato, quattro tirate a riva. Procediamo per La Spezia".

Mi metto in pattuglia con il "16" e alla velocità massima dei nostri centoventi nodi all'aria, procediamo uniti. Lo F.27 dell'802° Squadrone S.A.R. ci fa un passaggio a lato e scompare all'orizzonte. Rimetto i piedi a terra che sono trascorse cinque ore e quarantacinque minuti. Non mi pare possibile, ma l'elevazione del sole, ancor prima dell'orologio, mi toglie ogni dubbio.

26 febbraio

Oggi mi hanno fatto "combat ready", C.S.A.R....

Non voglio sbilanciarvi troppo, ma comincia a piacermi questo C. S.A.R., perché... perché è come non me lo sarei mai immaginato, d'una tattica e d'una strategia singolari, in cui l'esperienza pratica è tutto, perché si decide sempre all'impronta, perché la realtà di ogni evento supera la fantasia più fervida. E la sua realtà, quella del S.A.R., gioca con le vite umane in pericolo. E noi si combatte sempre dalla parte giusta, quella della vita.

Da domani, monto d'allarme. Dovrò sgobbare per diventare capo-Equipaggio, per avere la completa responsabilità della missione, ma non ho più fretta. Mi paga quello che ho.

La 615^a, una ditta seria

Napoli Capodichino - È a causa di impreviste ed imprevedibili circostanze che un mio girovagare s'interrompe a Napoli. Ma non devo preoccuparmi, perché la "mamma" - il Quindicesimo - mi fa sapere che verrà a rilevarmi con un "Piaggione" della Collegamenti. Ci sono pure altri della "famiglia" lì, in attesa del passaggio o di uno strappo.

Così comincia il pomeriggio. Ad infrangere la noia, a tenere a bada il nervosismo, di tanto in tanto, qualcuno ci butta là un "È arrivato un piano di volo per le 14.30 Z", "Abbiamo chiesto a Ciampino: non è ancora partito, ma sta per partire" - e sono le quindici e quindici - "Hanno comunicato che viene direttamente da Pisa. È dovuto andare prima là".

A me, questa "615^a Collegamenti" sembra proprio quella che è: un "pingo-pingo", come dicono i brasiliani a proposito dei loro servizi aerei per l'Amazzonia o fra il Centro e il Nordest. Ma non ho mai ben capito se con il pingo-pingo - goccia a goccia - appioppato dapprima ai Dakota e poi agli altri aeroplanini sulle tratte secondarie, ma addirittura di altri mondi, come sono il Sertao o il Mato Grosso, vogliono intendere la stilla che ripetendosi forma il fiume e arriva al mare, quindi come loro che vanno dapper-

tutto e fino in fondo pur "senza fretta", oppure il gocciolare del loro saliscendi di volanti autocorriere verso periferie di borghi dimenticati, portando e trasportando promiscuamente uomini, bestie e cose.

Io e gli altri abbiamo fiducia nella mamma, anche se verso le diciassette cominciamo a disperare.

La nostra ultima richiesta di notizie sul procedere del P.166 trova ancora posto nella bolgia degli altri messaggi più importanti, grazie alla solita buona volontà degli operatori, ma la risposta non dice di più di un laconico "arriva".

Intanto vien sera. E finalmente, dopo tanto scrutare del cielo, la caratteristica linea della sua ala a gabbiano si staglia inconfondibilmente nel bigio rossore del tramonto avanzato. Il "Piaggione" fa una stretta virata sottovento, s'allinea alla pista per un corto finale e tocca. In velocità, con i motori brontolanti al minimo, libera sul raccordo e ballonzola sull'erba. Giravolta. Si ferma. Porta il numero "15-16".

Ora la sua presenza consola me e gli altri candidati al viaggio di rientro, ma, contemporaneamente, giunge pure la sorpresa di una "buona" novella. Viene dalla radio: un elicottero sta portando una partoriente che bisogna trasferire subito a Roma. E per fare ciò, han poco da scegliere,



perché lì, immediatamente, c'è disponibile solo quell'aereo.

L'unico ad esultare è il pilota, perché farà "qualche cosa" pure lui con quella sua sempre bistrattata carriola tuttofare. Ma a dispetto di tutti i miei impegni, ciò significa ulteriore attesa e incertezza d'imbarco. Il pilota controlla l'ordine delle priorità per gli imbarcandi, calcola il carburante minimo necessario, verifica i pesi...

"È barellata?" - s'informa a proposito della partoriente.

"Pare di sì".

"È accompagnata?" - Chiede di nuovo.

Nessuno lo sa.

Al momento i posti disponibili si riducono a tre. Alle proteste, alle preghiere, lui - che il "posto" ce l'ha - taglia corto:

"Questo è l'aereo di... Baracca! Che vi credete che possa far miracoli? È già tanto che vola. Comunque, non disperate. Caso mai ritorno e vi garantisco che per mezzanotte sarete tutti a Ciampino".

Calà la notte e l'elicottero non si vede. Nella confusione che talvolta impera in cielo, non se ne trova traccia. E neppure di chi abbia esattamente preannunciato l'arrivo di questa partoriente. Ci sono sempre tanti di quegli elicotteri in giro, tra l'altro in frettolosa ricerca della via di casa, adesso che stanno sopraggiungendo le tenebre, che risulterebbe impossibile contattarli tutti. E poi se non è dell'Aeronautica - come s'accerta - è della Marina o dell'Esercito? Dei Carabinieri, della Polizia o della Finanza? O dei Vigili del fuoco, del Corpo forestale dello Stato del...

Ad un certo punto è evidente che la brava donna o non è mai esistita o ha già fatto naturalmente il suo dovere o ha pensato bene di rinviare tutto a tempi migliori. Perciò ci danno l'ordine di partire. I sedili tolti vengono rimessi al loro posto. Vengono ritrovati tutti i previsti passeggeri e anche uno in sovrappiù, saltato fuori all'ultimo momento. "Baracca" assicura che c'entra nel peso, ma viaggerà in piedi o... sederà, a sua scelta o sul pavimento o



sulle ginocchia di qualcun altro. E non sarà neppure una cosa eccezionale, se durante la scorsa guerra mondiale, monoposti da caccia ne hanno evacuati anche quattro insieme: due al posto di guida, uno seduto sull'altro, e due abbracciati fra le centine della fusoliera, verso la coda.

Per "migliorare" il tutto, sopravviene anche un pò di tempaccio, ma il nostro "Baracca" scrolla le spalle. Perciò, con tutto il fracasso di cui è capace e a forza di balzelli, il "vecchio P" - che abitualmente ha lo stesso significato della medesima parola al femminile - infila la corrente giusta e si solleva.

Più che vederla, comincio a sentirla la presenza di un basso strato di nuvole. La lancetta dell'altimetro aranca ancora verso i mille piedi di quota e quasi al passaggio della costa, in vista dello specchio del Lago Patria, sento le prime soffiate in faccia. Il "Piaggione" se lo prende, va su e giù. Sbarella.

Inizia pure a piovere. D'andar sopra, il pilota non ne intende proprio, sia per la quota da fare e sia per il rischio del ghiaccio. Dentro, nemmeno a pensarlo, perciò sotto. Il tetto cala a ottocento, a settecento, a seicento e lui scende a cinquecento, a quattrocento e va al largo, tanto da intravedere appena qualche lumino a terra.

Nel buio della cabinetta, ove due sedili si succedono nello stesso ordine alle spalle dei posti di pilotaggio affiancati, ciascuno dei passeggeri ha un finestrino di lato, eccetto il sesto che s'è sistemato nel vano posteriore ove sono alloggiati le radio e il "clandestino", in quanto non incluso nella lista, che s'è seduto sul pavimento con le gambe lunghe nel corridoietto centrale.

Abituati gli occhi al buio, riesco a distinguerli. Sono ombre contro luce nel riquadro meno tenebroso dell'oblò opposto. Io siedo in seconda fila a destra. A tratti la luce rossa che guizza

sul dorso, crea un bagliore nella pioggia o nello sfaldamento di qualche nuvola più bassa.

Le ali dondolano, all'alternarsi dei colpi di vento. L'estremità dalla mia parte, con il "siluro" del serbatoio di carburante in punta, s'abbassa più del solito. Scorgo un certo biancore, appena percettibile, che sorge, muta, scompare e risorge.

"Gesù! Ma quelle sono onde!".

"Non le avevi viste?" - Mi risponde tranquilla l'ombra che mi siede davanti, al posto del secondo pilota.

Allungo il collo e per un attimo mi par d'intravedere la lancetta sulla terza tacca. Trecento piedi. Cento metri nella lingua dei comuni mortali. Se non avessi la bocca già contorta in una smorfia di spasimo per un principio di mal d'aria, credo proprio che la tirerei così. Una pacca dopo l'altra, sbattuto da tutte le parti, rollando e beccheggiando, il "166" probabilmente va pure avanti nel previsto percorso e, forse, nonostante tutto guadagna pure metro dopo metro agli altri ed a me, il ritorno. Alterno lo sguardo tra quelle macchie un pò meno nere che appaiono e scompaiono sotto, le ombre che mi circondano, la pioggia che schiaffeggia il vetro e affonda nella fiffa. Ciò nonostante resto a galla. Sopravvivo.

Il pilota punta verso terra. Le luciolette prendono forma e cominciano a dare sembianza alle cose. Le nuvole riflettono il chiarore che si leva dai centri urbani e assumono la tonalità dell'ocra o del caffelatte con tanto caffè. Gli acquazzoni appaiono come improvvisi batuffoloni di nebbia indistinta o più distinta allorché nascondono, con la loro massa, porzioni di superficie tempestata di luci. Nel sereno, le strade appaiono lucide, riflettono il luccichio dei fari delle automobili in movimento; i lampioni si specchiano nelle pozze, duplicando la loro immagine.

Mi sembrerebbe un bello spettacolo se ci potessi star dentro tranquillo

e non preso dal vortice della danza celeste. La specie di sicurezza che mi cominciava a dare la terra illuminata, mi vien bruscamente meno, seguendo il percorso del volo sulle zone che meglio riconosco, quando il pilota piega sensibilmente ancora a destra, verso le propagini dei Colli Albani. E proprio per la presenza di questi, sento che sale. E con la salita andiamo dentro alla buriana.

Il "sedici" scricchiola, miagola e sbuffa.

S'affanna e resiste. Dove sia lo sa il Cielo e, m'auguro, il pilota. Ma un cosa è certa, non va all'indietro. Però se procede, va diritto, di traverso, cabrato, in discesa o, forse, inanellando "tonneau". Non saprei dirlo, nel ripetersi delle virate, degli sbalottamenti, delle impennate, delle cadute, delle scivolate...

Improvvisamente il velo si quarcia e un "cielo" stellato di milioni di luci riquadra i finestrini. È un pezzo di Roma o della sua periferia. Ma, nell'impegno di tenermi ben stretti gli intestini dilaniati e sparpagliati non ho tempo di considerarla per orientarmi, poiché questo "cielo" il pilota, che se la fischietta pacificatamente, me lo fa piroettare nei riquadri, con brusche e repentine manovre.

Infine, questa "tigre volante" si butta letteralmente giù, vira, va avanti di tre quarti, spinge, tira le manette dei motori, s'inclina, s'abbassa, livella, corregge ed affonda in gran velocità su Ciampino. Richiama e tocca, o probabilmente, prima tocca e poi richiama.

Dirige per la grande aviorimessa dello Stormo, illuminata a giorno, e vi entra diffilato. Scende saltellando dall'aereo, solo lui, con il sorriso che gli irradia il segaligno volto, ed esclama:

"Ditta seria la mia, eh!"

Mi metto a sedere sul trave di traino, per ascoltare in silenzio, l'inno stagionale battuto dalla pioggia a diretto sulle lamiere dell'hangar.



Lampedusa, - "C'era una volta un Albatros dalle ali d'acciaio che sfidava cieli tempestosi e mari infuriati..." - così cominciava la nenia di un menestrello del profondo sud.

Io non credo di saper altrettanto ben favoleggiare la storia, ma i venti anni di soccorso aereo italiano dell'HU.16 - Albatros sono così ricchi di avventure da non richiedere davvero l'ausilio della fantasia, perché il racconto ne assuma i toni più avvincenti della leggenda. Comunque non m'avventurerò qui a parlare di tutte le incredibili imprese compiute dall'HU.16 e neppure di quelle, che, di volta in volta, hanno caratterizzato la sua attività, tanto da farle annoverare fra le più singolari avventure verificatesi fra cielo e terra, ma sola dell'ultima, dell'ultimissima di cui è stato protagonista e alla quale ho partecipato.

Dopo l'eccezionale e festoso raggiungimento con le proprie ali, ossia ammarando nel Lago di Bracciano e raggiungendo autonomamente il piazzale di sosta del museo dell'Aeronautica, da parte di "Mare 5"; dopo la cerimonia ufficiale di addio, il trentun agosto 1979 sulla base del 15° Stormo, a Ciampino, alla presenza delle più alte Autorità, per esternare formalmente a "Mare 9", in rappresentanza di tutti gli altri, la riconoscente gratitudine dell'intero paese per l'attività svolta e farlo così partecipe di un ideale abbraccio da parte di tutti coloro che ne hanno condiviso gioie e dolori, sacrifici e soddisfazioni; e dopo il privilegio di veder sparsi per tutta l'Italia, quali cimeli ambitissimi, quasi tutti i componenti della sua "sporca dozzina" - tanto per abusare del titolo di un film d'eroismo - pensavo che il vecchio, caro Albatros potesse finalmente godersi tranquillo riposo.

Ma il menestrello andava ancora cantando: "... lo vedevamo spuntare all'orizzonte, arrivava imperterrito con il suo rombo più forte dell'ululato del vento...".

Così "il sottoscritto Policardi Giovanbattista, Sindaco di Lampedusa, a nome della cittadinanza", avendo avuto notizia della radiazione del velivolo HU.16 Grumman Albatros, "al quale siamo particolarmente legati da sentimenti d'affetto per essere stato esso per lungo tempo l'unica ancora di salvezza della nostra isola" pregava lo Stato Maggiore Aeronautica di prendere in considerazione la possibilità di lasciare uno di quei velivoli nella lontana isoletta "a perenne ricordo dell'opera prestata in favore della popolazione di Lampedusa".

Talvolta sembra proprio che basti chiedere, poiché la richiesta dei quattromilaottocento abitanti dell'estremo baluardo nazionale, venne accolta e,



L'ULTIMO RAID DI

"MARE 4"

dopo la rimessa a punto, fu concesso a "Mare 4" uno speciale certificato di navigabilità per compiere l'ultimissimo raid.

Era il primo sabato del mese di novembre del 1979 sul piazzale di Ciampino, davanti al protagonista; il comandante del 15° Stormo Col. Giampaolo Chiappini, incaricato della consegna, radunava tutto il personale per un commovente addio all'ultimo che se ne andava... presso altri amici.

Il motto dello Stormo - "Mammaiut, Aiut, Mammaiut, Aiut, Mammaiut, Aiut, Aiut, Aiut!" urlato a gran voce, accompagnava l'avvio dei motori, prima del decollo con rotta sud verso quel minuscolo granello di terra.

Era una bellissima giornata di sole, come si addice per augurare un radioso avvenire a chiunque si metta definitivamente in pancia, come si addiceva all'ultimo "muso rosso" che si levava per portare se stesso in singolare dono a gente che lo amava. Su un percorso antico - Ponza, Ustica, Trapani, Pantelleria - sul quale la sua "voce" aveva riempito infinite volte l'aria per annunciare la sua tranquillizzante presenza, per assicurare sventurati in balia di avverse circostanze. E a confronto delle antiche navigazioni concitate, questo volo pareva trascorrere monotono senza la presenza a bordo del marconista Pietro Livolsi, testé andato pure lui a riposo, che con

le sue settemila e più ore di volo, era stato chiamato a rappresentare in questa occasione tutti gli anziani aviatori del S.A.R.

Nei suoi occhi arrossati di commozione, io vedevo passare i diciannove anni della sua attività sull'Albatros, così come negli improvvisi, irrefrenabili scoppi di pianto, vedevo di tanto in tanto rivivere le più drammatiche delle trecentottantadue missioni di soccorso, cui aveva partecipato. Come una "tavoletta" in mezzo al mare sconfinato, quella isoletta, che ancor non si distingueva, egli, con l'esperienza dei suoi cinquecento voli faticosi, con gli occhi rigonfi e la voce velata, fu il primo ad indicarla, or che era in vista, per l'ultima volta, dal "suo" vecchio Grumman al suo ultimissimo raid.

Dirigendo da sud-ovest, "Mare 4" nel pieno del frastuono dei suoi due "stellari", si presentò per un giro d'onore. Passò su quel pugno di terra che non fa cento chilometri quadrati e si eleva ad appena qualche decina di metri sul mare. A volo d'uccello circuitò i trenta chilometri di coste frastagliate che cadono a picco nei marosi, che mostrano rose tutte le falde dei sedimenti geologici e con qualche ultima "licenza" dei due veterani alla guida, venne in finale.

Al momento che posò le ruote a terra, la folla convenuta per l'avviso ufficiale affisso nell'albo comunale, l'accolse con un eccitato battimano e

al termine del rullaggio, nel punto di fermarsi davanti all'aerostazione, la "forza pubblica" costituita da un isolato brigadiere, nonostante la sua autorità affiancata da quella del sindaco, dovette faticare non poco per trattenere lo slancio incurante delle eliche ancora in movimento.

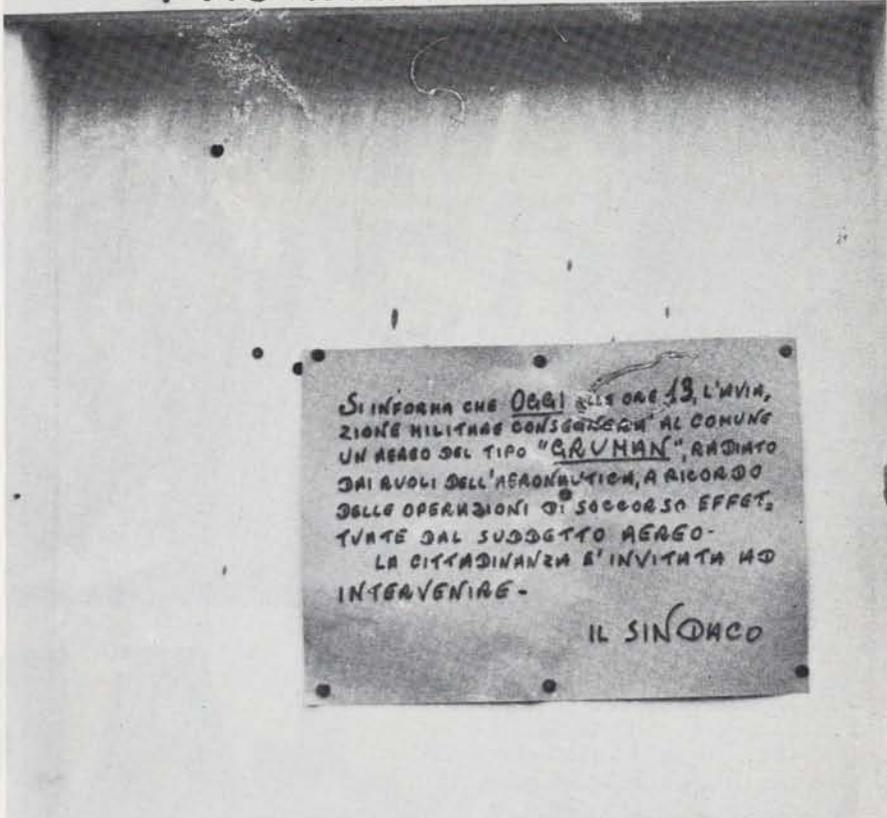
Intorno all'Albatros che aveva appena ripiegato definitivamente le ali, c'era tanta aria di festa intima, pudibonda. Forse bisognava esser stati lì sulla "tavoletta" lontana da Dio e dagli uomini, con gli occhi pieni di salmastro, a scrutare con l'animo in pena dalla costa a strapiombo, l'infinito, per comprenderla in pieno, per capire a fondo che cosa fosse stato - e fosse nel ricordo di tante persone - quell'aeroplano.

Comunque, ne ebbi, tra quella folla, di che scapricciarmi. Vidi scorrere lacrime sulle gote di volti segnati dalle rughe, udii improvvisi silenzi di gole strette da nodi di ricordo.

Scorsi una donna di mezza età che parlottava eccitata ad un "picciottello" di prima elementare. Parlava in dialetto. Tuttavia capii che gli stava spiegando che quella era la "cicogna" che l'aveva portato al mondo. Più in là, oltre i convenevoli, c'era un vecchietto che ormai procedeva a tre gambe. Stava avanzando con il suo faticoso incedere zoppicante, mal alleviato da un rustico bastone nodoso, e arrivò fino alla fiancata del velivolo per baciarne la lamiera. Era un altro che gli doveva la vita. Qualcuno mi disse che quella volta l'avevano imbarcato "già morto".

Conoscevo delle 53.098 ore di volo totalizzate in ventuno anni di servizio S.A.R. dai dodici Albatros italiani, già ricordate nel precedente addio e delle 20.832 in missioni di soccorso traspor-

COMUNE DI LAMPEDUSA E LINOSA PROV. AGRICENTO



tando oltre tremila naufraghi, traumatizzati ed ammalati gravi, nonché della sua costante presenza in ogni calamità abbattutasi sul paese, in ogni sciagura accaduta sui mari circostanti, ma dovevo venire fino a questa punta d'Italia che sta quasi in capo al mondo, nell'ultimo fremito delle sue ali, in mezzo all'affetto che gli serbavano i lampedusiani, per conoscere il vero Albatros.

Così il menestrello aggiungeva alla

sua cantilena: "... adesso vecchio e stanco, s'è venuto a posare per sempre su questo scoglio lontano d'Italia, per stare fra amici sinceri coi quali, nell'eterno alternarsi delle albe e dei tramonti, ricordare le sue gloriose imprese di cielo e di mare...".

Quella sera a Lampedusa, mi cadde lo sguardo sulla data del calendario. Era proprio il due novembre, giorno dei defunti.

Va a veder le coincidenze.

"Mare 5" al Museo dell'Aeronautica. E gli altri?

| | | |
|-----------|---------|--|
| MM 50174 | "15-2" | All'Aereo Club di Biella |
| MM 50175 | "15-3" | F.u.d. |
| MM 50177 | "15-4" | Agli abitanti di Lampedusa |
| MM 50179 | "15-5" | Al Museo dell'Aeronautica |
| MM 50180 | "15-6" | All'Aereo Club di Cuneo-Levaldigi |
| MM 50182 | "15-7" | All'Aeroporto di Guidonia-Roma |
| MM 51035 | "15-8" | Al 15° Stormo Ciampino "Gate Guardian" |
| MM 51037 | "15-9" | All'Aereo Club di Gorizia |
| MM 517157 | "15-10" | All'Aeroporto di Brindisi |
| MM 517175 | "15-11" | All'Aeroporto di Brindisi |
| MM 517252 | "15-12" | All'Aeroporto di Brindisi |
| MM 517253 | "15-14" | Al Museo Aeronautico di S. Pelagio-PD |





"...vi fermate e aspettate..."

Il nostro "aviere"

a

LAMPED

Lampedusa. Correvano gli anni cinquanta e la prima volta che dovetti espletare un soccorso aereo a Lampedusa, fu gioco-forza che chiedessi a qualcuno che c'era già capitato, come andassero le cose da quelle parti. Non che mi spaventasse la prospettiva di scendere in mare aperto presso quel granellino roccioso al centro del Mediterraneo o che andassi ad affrontare imprevedibili cose nuove, ma stante la voce corrente che tale destinazione stesse a metà strada fra uno sperduto villaggio del gebel sahariano e qualche mitica isoletta dell'arcipelago australe, ove l'aviazione s'avventurava ancora tra il pionierismo e i sogni più arditi, intedevo prendere le mie precauzioni.

"Andate tranquilli - rispose l'interpellato - là c'è Italo".

"Italo?" - dissi.

Ne avevo sentito parlare e riparlarne di questo Italo a proposito di Lampedusa, ma si parla di tante cose che non vedevo il nesso immediato fra Italo e l'espletamento della missione. Io sapevo per certo che su quell'isola non avevamo presidi, non usufruivamo dell'assistenza di altri enti e che "ordini, raccomandazioni, consigli e precisazioni" potevano essere ben compendiate dal categorico "arrangiarsi".

"Passate lentamente lungo la costa orientale. Più o meno all'altezza del porto, vedrete appena al largo, ma abbastanza isolata, una barca con un uomo che tiene alta una bandiera bianca con un fregio rossastro che è poi l'emblema del C.I.R.M.

Quella bandiera vi fa primo, da manica a vento, secondo, se la barca è là vuol dire che il mare è buono o è abbastanza buono. Allora ammarate, poi vi

avvicinate a quella barca nei limiti di quanto sia opportuno. Vi fermate ed aspettate. Italo, che è l'uomo della bandiera, vi si farà sotto, si sbraccerà a salutarvi e... vi parlerete. Di solito, lui traina l'idro in porto e sottocosta al riparo. Comunque lo sa lui..."

"Ma è un nostro specialista, questo Italo?"

"Macché specialista! È un isolano, un amico che si presta! Ma... badate che se non c'è la barca di Italo con la bandiera, pensateci due volte prima di ammarare perché lì il mare è "mare".

Così mi involai per Lampedusa e puntualmente trovai ad attenderci Italo che, come se non avesse mai fatto altro in vita sua, trascinò l'idrovolante in rada, ci ragguagliò sull'imbarco dell'ammalato e quasi ce lo imbarcò con una serie e non finire di saluti "da Italo" per tutti i colleghi, che conoscevo, dell'intero Soccorso Aereo. Senza dimenticarne nessuno. Ci fece quasi l'organico.

Insomma, posso dire che senza problemi, portai a termine il "turn-Around".

"...e quasi ce lo imbarcò..."

In seguito, andando e riandando a Lampedusa, cominciai a conoscere Italo, che aveva pure un cognome - Scozzari - e per mestiere faceva lo spedizioniere doganale al porto. Non gli chiesi mai come fosse entrato in collaborazione con il Centro Interna-



zionale Radio Medico, che coordinava i nostri interventi, ma stava il fatto che tanto era l'appoggio che ci forniva e tante erano le sue premure di corrispondente locale di quell'ente, da sollecitare autorvolmente tutto ciò che doveva muoversi per il "rendez vous" con noi. Da quel pezzo d'uomo che era, faceva e faceva fare. Su una traballante barella portata a mano vedevo arrivare con un mezzo paese dietro - mentre l'altro mezzo era già sul ciglio della costa a rimirarsi l'aeroplano - lungo le sconnesse stradine, l'infortunato che rapidamente passava, con scossoni e rimbalzi vari, su una lancia a motore, ma più di frequente su una barca a remi, fino a noi.

Allo stesso modo come quasi a guidarci per mano, a sollecitarsi a mezza voce, ci faceva fiduciosi gesti dalla barca per discendere tranquilli, altre volte l'ho visto sconcolato con le braccia pendenti, assistere, scuotendo la testa, ai nostri vani tentativi sul mare

USA

"...portai a termine il "turn-around"..."



ingeneroso. Sulla sua faccia che così scongiurava la nostra audacia, allorché stavamo per virare definitivamente e poi allontanarci sull'orizzonte, mi sembrava di scorgere lo spuntare delle lacrime per i suoi compaesani, per noi, per se. E noi ce ne andavamo, consolati dalla speranza che se la flotta inglese era intorno a Malta, un elicottero della Royal Navy - che era l'unica a disporre - si sostituisse a noi per il prelievo. E ogni tanto accadeva.



E una volta atterrati, noi seguivamo la sua moto in funzione di "follow me" zigzagando fra le pozze d'acqua e il fango. Ma il vero problema era atterrare, evitando, nonostante tutte le sue indicazioni, quelle maledette pozzanghere che ci nascondevano la melma. E come altri, una volta anche noi ci impantanammo fino ai mozzi delle ruote. In quella situazione, l'unico a non smoccolare, anzi a contaggiarci con la sua filosofeggiante tranquillità, fu ancora Italo, turbato soltanto dal ri-

Fu proprio per ovviare alla totale dipendenza dal mare, dato che volavamo già con gli anfibi SA.16, che finirono con l'ascoltare le sollecitazioni lampedusiane e prendere seriamente in considerazione il riutilizzo del campo aeronautico di fortuna, d'origine bellica. Era una spianata di terreno polveroso con pietrisco, allestita nel millenovecentoquaranta come base per una squadriglia di caccia a protezione degli aeroconvogli fra l'Italia e la Libia, poi utilizzata pure come riparo per quei velivoli che uscivano malconci dalle battaglie aeree e infine, per qualche tempo, pure dagli alleati.

E anche lì in mezzo a tutto il polverone sabbioso dell'estate o sotto lo scrosciare della pioggia nelle altre stagioni, ogni volta che il C.I.R.M., tramite la radio costiera privata, gli preannunciava lo stimato di arrivo del nostro aereo soccorritore - perché non avevamo altri modi per collegarci - Italo era imperterrito sul campo a indicarci la direttrice più sicura per l'atterraggio.

tardo per il "suo" infortunato.

Per lui il Grumman nel fango, non differiva dal Cant Z. in mare aperto. Era soltanto un traino. Perciò corse via sulla sua schioppettante motocicletta e tornò di lì a poco precedendo un camion e con funi cavi e braccia più o meno gratuite, ci tirò in secca.

Fu la volta che in uno slancio di confidenza - di cui ancora mi mordo la lingua - gli chiesi:

"Italo, ma perché fai tutto questo?"

"Io faccio? Ma "voi fate" che rischiare la vita, ogni volta che noi quaggiù gridiamo aiuto!"

Se i nostri ammaraggi facevano accorrere sulla riva metà abitanti dell'isola, nessuno mancava all'atterraggio e al successivo spettacolo dell'involo con i razzi sul corto campo.

In un'occasione che per questioni tecniche dovevamo inaspettatamente trattenerci sull'isola, che allora era ancora più "isola", risolse tamburo battente tutti i nostri problemi, compreso vitto e alloggio, più che fosse stato nostro fratello. e questa fu la cir-



costanza in cui curiosi fra la sua passione per noi del soccorso, che, però, in sostanza rappresentavamo tutto il mondo della sua aviazione.

Sull'isola di Lampedusa, lui ragazzo nel 1940, se alzava gli occhi al cielo, dopo il sole, la luna, le stelle e le nuvole, poteva vedere gli stormi degli uccelli marini e migratori, ma per quanto riguardava gli "uccelli di metallo" - secondo la sua definizione -, tutta'al più doveva accontentarsi di qualche tavola a colori sulla "Domenica del Corriere". Poi, un giorno del millenovecentoquaranta, mentre me lo raccontava la sua voce tradiva ancora l'emozione, successe il fini-

*"...ma più di frequente
su una barca a remi..."*



mondo. Un biplano a scarpone centrale, goffo e ronfante, volteggiò sull'isola e mentre tutti gli isolani correvano fuori fra lo spavento e lo stupore, era ammarato. Quando s'era appropinquato alla riva, quelli che non erano schierati sulla terrafema, Italo in testa, facevano multipla corona nell'acqua circostante. Fu la folgorazione, l'amore della sua vita - Magari dopo qualche bella villeggiante, seppur seppur... - e se le forze armate non lo vollero far militare in aviazione, lui si battè fino allo stremo per passare almeno dall'artiglieria ai paracadutisti.

Poi passò altro tempo, Lampedusa, pur sempre agli estremi confini



dell'Italia, rimase con tanti suoi atavici ed eterni problemi, ma fu anche toccata dal progresso e noi del "Soccorso" non avemmo più bisogno delle sue preziosi segnalazioni, del suo insostituibile aiuto, ma abbiamo continuato e continuiamo a trasmetterci, equipaggio dopo equipaggio, come un amato vessillo, Italo di Lampedusa, che diventato adesso panettiere, quando ode il sibilo di un aereo o il pouw-pouw di un elicottero, fuori dell'orario del servizio di linea, lascia bruscare i filoni per mettere la testa fuori dal forno e se siamo noi, correre all'aeroporto per un reciproco affettuoso abbraccio.

*"per ovviare alla totale
dipendenza del mare..."*

Vita sull'isola



IERI: *Dopo che mani volenterose aiutavano ad imbarcare la barella nell'angusta cabina dei piloti*



con il rapido decollo, la sofferta speranza cominciava a trasformarsi in salvezza.

OGGI: *Con le loro prestazioni, gli HH-3F trasportano i traumatizzati direttamente dalle più sparse isole ai nosocomi specializzati. Nella foto, l'atterraggio sulla piazzola dell'Ospedale San Camillo a Roma di un HH-3F al compimento di un volo da Ponza.*



A tutti gli Uomini del 15°.

Noi, ideatori e redattori di quest'opera, non abbiamo la pretesa di aver scritta tutta la storia di questo grande settore dell'Aeronautica Italiana rappresentato da XV Stormo, Gruppi e Squadriglie R.M., Soccorso Aereo a 15° Stormo per il S.A.R. e la Protezione Civile.

Compilarne la storia, dalle origini ai nostri giorni, ci inorgoglierebbe, ci entusiasmerebbe, ma ci spaventa.

Oggi, mentre preghiamo tutti i lettori e i protagonisti della "Storia", di comprenderci e di perdonarci le involontarie, tante omissioni, diciamo loro di aver voluto con quest'opera, ritrovarci per un attimo, tutti insieme, con lo stesso stato d'animo, con le medesime emozioni, che ci hanno fatto, nelle varie epoche, "uo-

mini del Quindicesimo".

E inoltre non sappiamo se in un domani, ci imbarcheremo nell'impresa di compilare la "storia"; tutte le fulgide e meravigliose storie che l'hanno fatta; ma, se quanto abbiamo fatto, vi pare degno da spronarci per l'avvenire, vi chiediamo di inviare, prima che sia troppo tardi, testimonianze, ricordi, racconti, date, documenti, foto e ogni altra cosa possa esser utile a quella storia, al "Comando del 15° Stormo 00040 Aeroporto Ciampino-Roma" con l'annotazione "Per la storia del 15°".

Ci sarà, - sarà a chi si cimenterà nell'impresa - utile, indispensabile e se mai quest'idea non si realizzi, con noi, tale materiale resterà lì ben conservato per un più fortunato futuro.

IDEAZIONE:

Goffredo Chiavari
Romano Nodari
Maurizio Pastorino
Valtero Pomponi
Mario Sorino

COMPOSIZIONE:

Romano Nodari
Mario Sorino

DISEGNI:

Roberto Bologna
Massimo Orlandi
Carlo Sabbatini
Gianfranco Trinca

FOTO:

Antonio Antonucci
Wan Dick Carelli
Gaetano Carrozzo
Vito Cucci
Antonio D'Alessandro
Arturo Mari
Nevio Mazzocco
Romano Nodari
Roberto Prosperi
Diego Recagno
Italo Scozzari
Giuseppe Vicinanza
Elio Vergati
C.I.R.M.
Fotolaboratorio-Aeroporto Ciampino
Ufficio Documentazione 5° Reparto S.M.A.

RICERCHE:

Goffredo Chiavari
Michele Fucci
Pasquale Merola
Romano Nodari
Mario Sorino
Ernesto Vicinanza

HANNO COLLABORATO: Nicolò d'Amato
Gianfranco Trinca

Proprietà letteraria ed artistica riservata

