



Associazione Arma Aeronautica  
*Aviatori d'Italia*

*Sezione Ladispoli Cerveteri*  
*"Cap. Pil. M.O.V.M. Valerio Scarabellotto"*

# Premio Letterario

## "Volando con la memoria"

2<sup>a</sup> Edizione

***I NOSTRI RACCONTI***

*Ottobre 2023*

**ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA**  
*Aviatori d'Italia*  
**SEZIONE LADISPOLI CERVETERI**  
"Cap.Pil. M.O.V.M. Valerio Scarebellotto"

**PREMIO LETTERARIO**

**"VOLANDO CON LA MEMORIA"**

**2<sup>a</sup> Edizione**

**I NOSTRI RACCONTI**

**Ottobre 2023**



## PREFAZIONE

L'Associazione Arma Aeronautica – Sezione di Ladispoli Cerveteri in occasione del Centenario dell'Aeronautica Militare e del Quindicesimo anniversario della sua costituzione ha promosso il secondo concorso letterario con l'obiettivo di raccogliere, diffondere e premiare racconti inediti riguardanti eventi significativi e personali della vita in Aeronautica o più in generale, Aviatoria propria o tramandata dai propri cari, che abbia suscitato emozioni e desiderio di condivisione.

La difficoltà trovata dalla commissione nello scrivere questa prefazione è stata notevole, in particolare la prefazione ha il suo scopo primario nell'illustrare al lettore il romanzo o saggio che sta per leggere, presentare l'autore, le tematiche affrontate e le emozioni suscitate dal racconto.

Presentare gli autori?

Al momento della stesura di questa prefazione come da regolamento non conosciamo il nome degli autori e quindi il nostro compito è più difficoltoso, abbiamo ricevuto i racconti in maniera assolutamente anonima.

In questo libro, sette sono i bravissimi autori che con la loro disponibilità e coraggio si sono cimentati nel raccontare eventi significativi della sfera aviatoria, trasmettendo particolari a volte intimi che vengono invece condivisi senza remore, scrivendo un racconto inedito, sicuri di essere giudicati per il contenuto e non per la forma.

Nel primo racconto "Arrivo alla scuola specialisti dell'Aeronautica Militare di Caserta" ci si ritrova con le emozioni vissute da tutti i giovani che lasciano, serviti e riveriti dalle mamme, le proprie famiglie e si ritrovano nel nuovo mondo militare in particolare in una scuola di formazione.

Il secondo racconto "Enuresi iuvenilis" rappresenta un momento dell'addestramento delle reclute molte volte duro e forzato con un inaspettato finale sperato da molte reclute per le angherie subite.

Il terzo racconto "Fire" è il classico evento di lavoro da affrontare in emergenza, che con spirito di iniziativa si risolve brillantemente ma che può nascondere delle sorprese.

Nel quarto racconto "Il primo reparto dopo la S.S.A.M." si respira a pieni polmoni la tensione per l'arrivo al primo reparto d'assegnazione, la tensione nell'incontrare i superiori e la realtà di non essere più alla scuola di formazione. Lo spirito di iniziativa aiuta gli audaci.

Con il quinto racconto "La guerra fredda in quel freddo febbraio del '75" si racconta con dovizia di particolari le tante esercitazioni che in quel periodo venivano svolte dalle forze armate per prepararsi a contrastare il nemico, esercitazioni quasi reali.

Il sesto racconto "Quella mattina a Guidonia" è descritto, con affetto ed ammirazione dal nipote del protagonista, un avvenimento di volo con una fine tragica. Descrive l'entusiasmo, il coraggio e la determinazione del protagonista nell'affrontare l'incognita della sperimentazione aerea.

Nel settimo racconto “Ricordando quel giorno del 1973” si descrive l’ansia e lo stress del protagonista nell’affrontare una realtà di quegli anni di “terrorismo” che purtroppo ancora oggi siamo costretti ad affrontare senza nessun preavviso.

Tutti gli autori hanno descritto con passione momenti, esperienze, luoghi ed aspettative del protagonista. Sono riusciti a raccontare episodi significativi della loro vita militare e hanno trasmesso le sensazioni provate in quel momento consentendo al lettore di immedesimarsi nell’evento.

La commissione nell’affrontare la lettura e la successiva necessaria classifica ha trovato non poche difficoltà, in quanto tutti i racconti rispecchiavano lo spirito e le indicazioni del bando che dovevano contenere “un evento significativo e personale della vita in Aeronautica o più in generale, aviatoria, proprio o tramandato dai propri cari, che abbia suscitato emozioni e desiderio di condivisione”.

Leggendo questi racconti, forse qualcuno si può commuovere, ma sicuramente, per chi ha svolto il servizio militare, i ricordi belli o brutti sono riaffiorati alla mente. Senza esitazione alcuna, è doveroso riconoscere agli autori il merito di aver contribuito a far meglio conoscere alcune “figure e situazioni” della vita militare.

L’interesse e il valore di questa raccolta non si trova solo nell’ammirazione estetica e nel fascino che emana ciò sa di antico, ma è anche una riscoperta di radici, schegge del passato e frammenti di cronistoria che ci richiamano momenti della vita trascorsa. Le descrizioni, le attività descritte e le occasioni di vita comunitaria diventano, leggendo questi racconti, vicini e lontani come sanno essere i ricordi. Sono immagini che evocano vecchie memorie! In un pianeta che sempre più intensamente si pone inquietanti interrogativi sul proprio futuro. Fermarsi ogni tanto e guardare com’era il Nostro piccolo mondo, può aiutarci a capire chi siamo e qual è la strada da seguire.

La giuria, in base alle linee guida del bando di concorso, ha dovuto con fatica stilare la classifica finale, non potevamo premiare tutti, ma questo secondo premio letterario deve stimolare tutti ad aprirsi ai ricordi, raccontare i fatti, valorizzare le proprie esperienze, quindi un invito a prepararsi per il prossimo anno per la terza edizione.

*La Giuria*

*Enrico Righetti - Presidente*

*Laura De Meis*

*Claudio Giorgi*

*Stefano Visione*

## LE OPERE

- “Arrivo alla Scuola Specialisti dell’Aeronautica Militare”  
di Alessandro Degortes
  
- “Enuresi Iuvenilis”  
di Antonio Mariani
  
- “FIRE”  
di Antonio Mastroianni
  
- “Il mio primo Reparto dopo la SSAM”  
di Altiero Staffa
  
- “La Guerra Fredda in quel freddo febbraio del ‘75”  
di Francesco Vizioli
  
- “Quella mattina a Guidonia”  
di Mauro Romano
  
- “Ricordando quel giorno del 1973”  
di Domenico Raucci
  
- Fuori Concorso*
- “Un giorno qualsiasi”  
di Stefano Visione



# **ARRIVO ALLA SCUOLA SPECIALISTI DELL'AERONAUTICA MILITARE DI CASERTA**

**di Alessandro Degortes**

Erano quasi le otto del mattino, quando feci il mio ingresso alla Scuola Specialisti dell'Aeronautica Militare di Caserta, nella maestosa Reggia Vanvitelliana. La stanchezza, per il viaggio non aveva diminuito l'interesse e la curiosità per quella che sarebbe stata per circa un anno la mia nuova casa.

Ero conscio di quello che mi aspettava e sin dal giorno in cui mi arrivò la lettera di convocazione presso la scuola, per iniziare il corso di formazione, cercai di prepararmi con lo spirito a questo nuovo tipo di vita, per quanto numerose siano state le descrizioni della vita militare che tante persone mi avevano fatto, ora posso realmente rendermene conto.

Entrato alla Scuola mi ritrovai su un piazzale grandissimo, dove si affacciava una parte della Scuola, presentati i documenti e la lettera di convocazione dopo le varie registrazioni, fummo inquadrati per sezioni, e accompagnati dal barbiere per il taglio dei capelli, fu una bella rasatura, diventando autentiche lampadine, primo gradino gerarchico della vita da allievo.

Dopo tutti al magazzino vestiario per la vestizione e il ritiro del rimanente corredo della divisa, dopo carichi di zaini, uno a valigia e l'altro di tipo alpino, ci avviammo alle camerate, situate nel sottotetto, (dove si trovavano le camerate e anche le aule) dopo una scalata di 196 scalini stanchi e trafelati arrivammo alla meta, dopo aver percorso dei grandissimi corridoi, eccola la mia camerata (che poi andai a rivedere non senza emozione, dopo sette anni, durante gli esami finali del corso "C" per il passaggio in SPE) poteva ospitare dieci allievi, il mio posto branda era il n°4 quindi in alto, le brande erano organizzate a castello, il n° 4 era anche l'armadietto metallico dove sistemare con l'ordine stabilito il corredo della divisa, così iniziammo a familiarizzare fra noi, scambiare conoscenze e chiedere consigli gli uni agli altri, cucire fregi e distintivi, non senza le immancabili punture degli aghi, lucidare scarpe, sistemazione dell'armadietto e organizzare la branda con il famoso cubo.

All'ora stabilita l'adunata, per noi era la prima, ci recammo a mensa per il rancio di mezzogiorno, ce ne erano diverse sale tutte grandissime che potevano ospitare un gran numero di allievi, e lì feci subito l'impatto con il primo ordine ricevuto dal Sott/le di servizio, così mi ritrovai a fare il Capo Gamella, cioè distribuire il rancio agli allievi, circa dodici, del mio tavolo, mi adattai abbastanza bene, così entrai nello spirito e clima della mia nuova vita.

Tutto era scandito da suoni di campanello, primo suono sull'attenti, secondo seduti e consumazione rancio, altro suono smettere di mangiare, se non avevi finito non importava e rimettersi sull'attenti, suono successivo deflusso dalla prima sala e a seguire le altre sale, per recarsi in sala convegno per comprare le sigarette, la carta delle lettere con relative buste, con lo stemma della scuola e fare consumazioni varie.

Poi ricreazione sul piazzale, a fine ricreazione ancora in camerata per la sistemazione finale della divisa, perché già all'indomani avremmo avuto la rivista/ispezione di come indossavamo l'uniforme e se tutto era in ordine secondo regolamento, non si poteva perdere tempo perché dovevamo già andare in aula per le lezioni e sul piazzale per l'istruzione formale, impegno giornaliero dalle dieci alle dodici ore. Dopo ancora sul piazzale per l'ammaina bandiera inquadrate alla meglio e su un attenti approssimativo partecipavo alla prima cerimonia, solennizzata dall'inno nazionale, seguivo con lo sguardo attento lo scendere lento della bandiera, sino alla fine.

Ormai la giornata volgeva al termine e dopo il rancio serale e qualche ora in relax, la stanchezza ormai si faceva sentire, andare a letto quindi appariva come un premio, con le note del silenzio che ti accompagnavano a un dolce e meritato riposo.

# ENURESI IUVENILIS

di Antonio Mariani

Il maresciallo R., a “tre botte”, non aveva molto di umano. Era piccolo e storto. Camminava con una andatura vagamente barcollante indossando un’uniforme khaki perennemente stazonata ed un berretto bianco, estivo, divenuto ormai di un colore e di una foggia ineffabili. Le gambe, magre e piene di nodi, sbucavano incerte dai pantaloni (le rare volte che indossava quelli corti dell’uniforme estiva) ed erano smodatamente arcuate, ma in modo irregolare, formando così delle improbabili parentesi ritorte. Il naso, simile ad una grossa spugna solcata da una fitta rete di venuzze paonazze, denunciava chiaramente una certa consuetudine ed indulgenza al calice, unica nota di lui che, a tratti, ce lo faceva valutare con un po’ di simpatia. Insomma non si poteva certamente definire un bell’uomo né si poteva dire di lui, frase generica e ricorrente nelle note caratteristiche degli Ufficiali e Sottufficiali, che indossasse con decoro ed eleganza l’uniforme.

La sua età era anch’essa indefinibile. Noi ritenevamo che dovesse avere intorno ai 60 anni, in considerazione del fatto che era ancora in servizio sebbene “in corto finale”.

Era uno di quelli, quindi, che come molti della sua generazione le guerre doveva aver fatto in tempo a farsele tutte: forse ragazzo del ’99 sul Piave, poi magari in Abissinia (...cara Virginia, ma tornerò!) a conquistare “un posto al sole” e magari volontario in Spagna; infine di nuovo in Africa o forse in Grecia-Albania se non addirittura in Russia. E tutto questo aveva lasciato una traccia evidente nel suo aspetto e nel suo comportamento. Attualmente, in servizio presso l'idroscalo di Cadimare, era il terrore del mio Corso Allievi Ufficiali detto Corso “Giona 1°” (così denominato perché durante il suo svolgimento fu chiamato ad intervenire ad un numero elevatissimo di Picchetti funebri).

Lo stavo osservando con odio in quel primo pomeriggio infuocato di una afosa giornata di luglio inquadrato nel plotone Allievi Ufficiali che era schierato da oltre venti minuti, sull’ “Attenti” col ’91 al fianco, sotto il sole cocente nel piazzale dell’idroscalo. Sotto i nostri piedi un bel pavimento rovente di piastrelle di gres color mattone sulle quali si sarebbe potuto agevolmente cuocere un uovo al tegame. Di fronte, a poche decine di metri, quindi vicinissimo sia fisicamente che nei nostri desideri, ma nella realtà assolutamente irraggiungibile, il fresco mare turchino del golfo di La Spezia.

Il maresciallo R., i pugni sui fianchi e le gambe leggermente divaricate (effettivamente sembravano spalancate per quanto erano storte), stava davanti a noi che eravamo schierati sul fronte e sputava rabbiosamente una serie di frasi minacciose con la sua voce roca e carica di inflessioni marcatamente liguri. Da pochissimo era accaduta una cosa inaudita: l’Allievo S., un genovese robusto con la faccia da pugile, anche lui un po’ storto, con la mascella quadrata ed i capelli biondi e ricci tagliati cortissimi (era una “moda” fra gli Allievi Ufficiali), aveva osato

ribellarsi al Maresciallo. In effetti eravamo tutti rimasti sbalorditi e terrorizzati quando poc'anzi l'Allievo S. aveva osato affermare, sollecitato in questo dal Maresciallo R. che aveva notato un suo atteggiamento vagamente insofferente, che non gli sembrava giusto che fossimo costretti a marciare sotto quel sole infuocato alle due del pomeriggio solo perché qualcuno di noi aveva espresso delle perplessità, peraltro segretamente condivise da tutto il Corso, circa la qualità e la quantità del cibo che ci veniva somministrato a mensa. Qualcuno fra noi era quasi svenuto nell'udire queste irresponsabili affermazioni, al pensiero dei castighi che si sarebbero potuti abbattere su tutto il plotone Allievi. Al contrario, inaspettatamente, nulla di tutto ciò era avvenuto. Il Maresciallo R., con un sogghigno mostruoso e agghiacciante e senza proferir motto alcuno, aveva fatto un cenno ai due Avieri della V.A.M. che erano in servizio sul piazzale. Costoro, dopo esserglisi avvicinati ed averne ricevuto sottovoce delle disposizioni (che malgrado i nostri disperati sforzi di sintonizzazione ci erano sfuggite) si erano diretti verso Sozzi affiancandolo e, dopo averlo preso uno sotto un braccio ed uno sotto l'altro, si erano avviati con lui verso la palazzina Comando.

A quel punto un leggero brusio si era alzato incerto dal plotone, subito stroncato da un "AT-TENTI!" secco intimato dal Maresciallo R. Da quel momento, ed ormai era passata circa mezz'ora, eravamo rimasti irrigiditi in quella posizione con il nostro bravo moschetto mod. 91 al fianco. Il silenzio totale, nel quale si poteva sentire il rumore dei rivoletti di sudore che ci scorrevano per tutto il corpo e che ci appiccicavano addosso l'uniforme khaki, era rotto a tratti solo dagli impropri che ci venivano scagliati sul muso. "Vi faccio vedere io chi comanda qui! Branco di invertebrati informi, abituati ad essere serviti e riveriti dalla mamma con l'ovetto sbattuto! Pane e merda vi faccio mangiare, altro che mensa!". Queste ed altre piacevolezze ci venivano indirizzate mentre ci stavamo silenziosamente sciogliendo, nel terrore, sotto il sole infuocato.

D'un tratto dall'angolo del piazzale, là dove circa mezz'ora prima era scomparso al nostro sguardo, riapparve il terzetto dei due VAM e di S. che subito ci sembrò, così in lontananza, un po' più curvo e a tratti quasi incespicante. "Lo avranno certamente torturato!", pensammo tutti con terrore, ed a questa immagine il sudore ci si ghiacciò repentinamente nella schiena procurandoci un brivido di terrore gelato.

Man mano che il gruppetto si avvicinava, nel silenzio generale, cominciammo a renderci conto di come stavano invece realmente le cose. L'Allievo Ufficiale S., eroe puro e leggendario che aveva osato sfidare l'odioso tiranno, novello Balilla, procedeva in modo incerto e con qualche difficoltà semplicemente perché... si vergognava. Era stato rapato a zero dal barbiere dell'aeroporto per aver osato sfidare il potere e veniva ora riportato tra i ranghi affinché fosse esposto al pubblico ludibrio, monito per tutti di ciò a cui si sarebbe potuto andare incontro al minimo accenno di rivolta. Se possibile il silenzio divenne ancora più assoluto: meglio sarebbe stata la tortura, vile tiranno! Gli occhi del Maresciallo R. sprizzavano scintille di fuoco. Ormai ci aveva tutti in pugno, pieni di odio ma domi e terrorizzati. Il suo sogghigno era infernale mentre indietreggiava per meglio squadrarci con i

pugni sui fianchi. D'un tratto mentre annichilito avevo lo sguardo perso nel vuoto, ebbi una strana sensazione che immediatamente concentrò tutta la mia attenzione (e seppi poi anche quella dei miei colleghi). Alcuni passi dietro le spalle del Maresciallo, sul piazzale pavimentato di gres, occhieggiava un tombino aperto con il coperchio poggiato un po' più discosto. Il R. indietreggiava minaccioso, padroneggiando una situazione in cui lui era l'assoluto, massimo vincitore e noi, totalmente umiliati ed in suo potere, i totali ed assoluti perdenti.

Eravamo una nullità soggetta al suo solo arbitrio, e si vedeva chiaramente che ciò lo gonfiava di una sadica e lubrica soddisfazione. Indietreggiava imprecaando contro di noi avvicinandosi inconsapevolmente al tombino che, lo sapevamo, era un pozzetto del condotto delle acque nere che provenivano dalle latrine delle camerate per riversarsi dopo qualche decina di metri nelle fogne aeroportuali. Indietreggiava, ma, ahimè, la direzione non era quella giusta: proseguendo in quel modo lo avrebbe senza dubbio evitato... Fu allora che ebbi la dimostrazione, inconfutabile, di quello che in psicologia si chiama telecinesi: la facoltà della mente umana, non comune a tutti, ma comunque esaltata in alcune particolari condizioni di comunione di spiriti o di intensi desideri, di far muovere oggetti, animali o persone indipendentemente dalla loro volontà.

Senza che ovviamente ci fosse stata la possibilità di alcun accordo, il nostro comune desiderio fece sì che la concentrazione dei nostri cervelli si tendesse fino alla massima intensità. Dalle nostre teste, coperte dai berretti che colavano sudore da tutte le parti, si irradiava un cupo e sordo ronzio. Tutte le nostre volontà erano concentrate in quel punto del pavimento del piazzale che spalancava le sue luride fauci. E avvenne il miracolo: il Maresciallo R. sembrò avere uno strano sussulto e, apparentemente senza motivo alcuno, deviò la sua traiettoria di circa 45 gradi. Indietreggiò ancora di un paio di passi mentre i due VAM, che si erano resi conto di quello che stava per accadere, accennarono ad intervenire, immediatamente paralizzati dalla forza delle nostre menti che utilizzarono parte della loro energia anche a questo scopo. Nel bel mezzo della frase: "Vi trasformerò' in veri uomini...!", sprofondò con la gamba destra fino all'inguine dentro il tombino. Fu questione di un attimo. Mentre noi mantenevamo la nostra posizione di attenti, i due VAM si precipitarono verso il Maresciallo a portargli soccorso estraendolo dalla cloaca. Non si era fatto nulla avendo immerso con estrema precisione tutta la gamba nel buco del diametro di circa 70 cm. senza toccarne le pareti. Il pantalone destro emerse completamente bagnato: grondante, da kaki che era diventato di un vago marrone scuro.

Ma ciò che caratterizzava la situazione erano pezzi di materia solida, cilindrici, marroncini e maleodoranti anche a distanza, del diametro di 3/4 cm. e della lunghezza di una decina che graziosamente erano appiccicati alla sua gamba dalla caviglia fin oltre il ginocchio.

In quel periodo, avevo diciotto anni, soffrivo (ed ho seguito a soffrirne per qualche tempo, fin quando, così come si era presentata, la fastidiosa disfunzione sparì) di uno strano tipo di enuresi, che io stesso definii "enuresi iuvenilis". Essa si

manifestava esclusivamente quando ero preso da accessi di riso, specie se forti e, soprattutto, faticosamente repressi.

Fu così che in quella occasione (non senza prima aver inviato l'ultimo pensiero alla mia adorata madre, certo di non più rivederla condannato come sarei stato alla fucilazione alla schiena, concludendo, sia pure indegnamente, una sorta di trilogia aeronautica familiare che aveva visto mio padre e suo fratello, entrambi aviatori, caduti rispettivamente in guerra e in volo) non fui in grado di resistere, e, preso da una sorta di convulsioni, caddi in terra (seguito in questo e senza alcun accordo da tutto il plotone)... e svuotai la vescica dentro le brache.

Il corso Allievi Ufficiali terminò dopo un mese circa. Il Maresciallo R., sopraffatto dall'onta, non volle più avere rapporti con il Corso e fu trasferito al vicino aeroporto di Sarzana. Al suo posto venne un Maresciallo armiere di cui non rammento il nome, un tipo magro, di Viareggio se non sbaglio. Una brava persona, in fondo, solo che non riusciva a capacitarsi, e per questo ci richiama sovente, di come mai durante le lezioni di scuola comando sul piazzale lastricato di gres dell'idroscalo, pur dimostrando la massima attenzione e concentrazione, ci ostinavamo a non guardarlo mai negli occhi ma puntavamo sempre i nostri sguardi a terra, qualche metro dietro di lui...

# FIRE

**di Antonio Mastroianni**

Ci sono momenti nella vita, operativa in cui il succedersi degli eventi portano ad ulteriori conseguenze.

Questo nel controllo del traffico aereo, poteva accadere.

E' quello che mi è successo nei primi anni di lavoro in torre controllo a Fiumicino. Dando seguito al primo evento narrato nella prima edizione di "Volando con la memoria", racconto un evento successivo.

Erano passati sette mesi, da quella notte in cui ci fu la mancata collisione fra due aeromobili. Si era da poco conclusa l'inchiesta e come ci si aspettava arrivarono i provvedimenti, che riassumo in breve. Il CTA1 fu trasferito a Pratica di Mare, CTA2 trasferito a Genova Aeroporto, mentre lo scrivente toccò un percorso più breve, fui semplicemente spostato in quella che allora si chiamava torre due. (Riporto che nonostante i provvedimenti avessero natura sanzionatoria), quella che noi Aviatori specialisti chiamiamo da sempre mamma Aeronautica, tende da sempre a difendere i suoi uomini.

Ora o perché ero il più giovane di quel Team, o perché fui quello che si rese conto per primo dell'evento in atto, ed a intervenire, così almeno ho interpretato dagli atti di indagine, la mia sanzione fu meno traumatica.

Cosa era la torre due: agli inizi degli anni settanta, a Fiumicino fu aperta una terza pista parallela alla numero uno 16R/34L, la nuova pista denominata 16L/34R, era situata a lato est sul perimetro area di Maccarese. Purtroppo la distanza dalla torre uno, non permetteva una buona visuale degli atterraggi e dei decolli sulla nuova pista, e nelle intenzioni di allora si pensò di costruire una nuova torre posta a metà pista numero tre alta circa quaranta metri che in caso di incendio di torre uno, poteva servire sia come torre di riserva, ma soprattutto come osservazione e controllo dei movimenti su detta pista.

Poteva sembrare, all'operatore di servizio un lavoro passivo, ma aveva una sua importanza; perché in quel periodo la tecnologia non era quella conosciuta oggi "parliamo del radar Taxi", nata solo agli inizi degli anni novanta e che permetteva la visualizzazione di tutti i movimenti che avvengono sia in pista che nelle aree attigue, particolarmente idonea in caso di condizioni meteo di bassa visibilità, (infatti, ad esempio se questa tecnologia fosse stata implementata per tempo su Milano-Linate, il tragico incidente tra il DC-9 della Scandinavia Airways e un piccolo aereo taxi tedesco, si sarebbe potuto evitare).

L'operatore in servizio, oltre all'ascolto della FRQ 118.7, frequenza di separazione del traffico in arrivo e in partenza. Fungeva anche da osservatore dei movimenti che avvenivano in pista e nelle aree adiacenti.

Accadde, durante una mattina di servizio, che venivo allertato dal responsabile operativo torre uno, che da lì a poco era previsto in arrivo, volo Boing 747 del Air India proveniente da Francoforte, il quale in decollo da codesto aeroporto aveva

lasciato dei pezzi di copertone in pista, così riferito in prima analisi dall'ente di controllo di Francoforte, per cui il mio diretto superiore, mi si richiedeva massima attenzione.

Come era mio solito ho fatto di più, ho alzato il telefono e mi sono coordinato con il capo dei VVFF della sede est, preposta alle emergenze per tale pista, la sede era posta nella vicinanza della torre due e questo mi aveva permesso di conoscere il supervisore dei VVFF con cui ero in rapporto di amicizia, il quale dopo avermi ascoltato propose di mandare due autobotti lungo la parallela della pista 16L/34R con la scusa che fossero da quelle parti in attività di addestramento, tenendosi sempre in area di sicurezza, però pronti ad intervenire in caso di pericolo.

Nonostante il pilota fosse stato avvisato del suo problema, continuava l'avvicinamento a Fiumicino senza dichiarare emergenza.

Intanto, il B747 era in vista e dalla FRQ 118.7..... Wind From..... Clear To Land.....ma nulla trapelava dal pilota sulla emergenza..... Eccolo ormai al "Touch Down" (punto di contatto) in perfetta linea di atterraggio, nella mastodontica linea da signore dei cieli.....classica toccata al contatto col suolo, classica fumatina di gomme sull'asfalto e corsa frenante controllata verso fine pista.

Ha già consumato circa metà pista quando arrivarono i primi botti, pezzi di gomma, letteralmente sputati all'aria e subito un inizio di incendio con fiamme alte al carrello, contemporaneamente ho azionato un bottone rosso posto sul bancone operativo, previsto in questi casi di emergenza, per dare il via ai VVFF, i quali trovandosi più o meno in prossimità del velivolo, si portarono prontamente a ridosso dello stesso, con i cannoncini dello schiumogeno già in azione, spegnendo così sul nascere le fiamme. Era andato tutto bene, tranne per il fatto che il Boing 747 sarebbe rimasto in pista fino allo sbarco dei passeggeri avvenuto sul luogo. Successivamente ci fu la pulizia della pista e dopo un'accurata ispezione fu riaperta, dopo circa un paio d'ore.

Calmatosi il momento mi chiamò il capo Team torre che mi conosceva bene, facendomi i complimenti mi disse, con una battuta, "ora una medaglia non te la toglie nessuno", io risposi: e mo speriamo che anche questa non si trasformi in un pezzo di latta avvelenata.

Come volevasi dimostrare, 48 ore dopo fui convocato in direzione e mi si informava, che dal rapporto del pilota si evidenziavano alcune negatività, tra l'altro, lui affermava di non aver mai dichiarato emergenza, di non aver chiesto l'ausilio dei VVFF, tutto questo per non attribuirsi i costi dei danni dell'evento. Per cui si aprì un'inchiesta, fortunatamente, chiusa, anche velocemente, in quanto intervenne il capo scalo Air India, fra l'altro nostro amico e persona autorevole e competente, che riportò i fatti accaduti nella loro realtà ai responsabili della compagnia Air India Nazionale.

Morale, il pilota venne subito richiamato in patria per loro inchiesta interna, e il sottoscritto riportato in torre uno.

# IL PRIMO REPARTO DOPO LA SCUOLA SPECIALISTI DELL'AERONAUTICA MILITARE

di Altiero Staffa

Risultai il primo del mio corso. Fui premiato con un orologio in "similoro" con lo stemma della SSAM di Caserta, davanti a tutte le compagnie schierate, e mi fu consentito di scegliere il mio primo reparto tra quelli disponibili. Scelsi Torricola perché era l'unica destinazione nei pressi di Roma, vicino casa. In seguito, scoprii che quella opportunità era limitata ad un periodo di tirocinio teorico pratico di alcuni mesi, per poi essere riassegnati ai reparti operativi. A Caserta lasciai 8 Kg del mio peso corporeo.

Al termine della licenza di fine corso, in otto, giungemmo a Torricola. Un posto piuttosto isolato. Aveva anche la stazione ferroviaria, ma erano pochi i treni che vi si fermavano. Per la libera uscita si andava con il camion fino a Capannelle, dove c'era la fermata del trenino della STEFER che percorreva la via Appia, fino ad arrivare nei pressi di piazza della Repubblica.

Il primo impatto non fu molto piacevole. Era il 17 agosto del 1967, una domenica pomeriggio, ci ritrovammo sul piazzale antistante la stazione, davanti all'ingresso del Presidio, stavamo scambiandoci saluti ed impressioni, quando ci si avvicinò un Maresciallo. "Sporchi firmaioli!" Urlò. "Fate schifo! Non vi vergognate? Nel 2000 c'è ancora chi mette la firma! Avanti, venite qui e allineatevi!" A parte il fatto che al 2000 mancavano ancora 33 anni, imbottito di regolamenti come ero, ritenni che non era quello il modo di trattare dei subalterni. "Scusi, ma lei è un Maresciallo di complemento?" Chiesi ironicamente. "Spilungone vuoi andare dentro appena arrivato? Perché porti gli occhiali?" "Perché non vedo bene, Maresciallo." E mi fermai lì, avevo capito che aveva qualche rotella fuori posto e, in seguito, ne ebbi la conferma. Ci accompagnò in camerata, ci assegnò la branda, l'armadietto e ci ordinò di essere puntuali all'alzabandiera, in tuta e scarponi da lavoro. Rimasti soli, ci guardammo l'un l'altro e non sapevamo se ridere o piangere. Dove diavolo eravamo capitati?

Il giorno dopo, sbrigare tutte le formalità burocratiche, fummo provvisoriamente assegnati in altri uffici, fino al termine delle licenze estive. Io presi posto all'ufficio protocollo, insieme ad un Maresciallo che era sempre impegnato altrove! Una mattina, mentre timbravo con il datario alcune pratiche, irruppe nell'ufficio il Maresciallo che ci aveva dato il "benvenuto". "Buongiorno frate', sono il maresciallo Barlacca, mi serve un po' di colla". "Buongiorno a lei, maresciallo, la colla..." Mi interruppe: "Ma tu, sei stupido o ci fai? Se vuoi venire d'accordo con me, mi devi dare del tu e chiamare fratello!" "A frate', la colla sta su quello scaffale, piatela da te!" Prese il barattolo della colla e uscendo disse: "Grazie frate', appena fatto, te la riporto." I miei sospetti erano fondati: mancava di qualche rotella, ma in fondo era un buon diavolo, sempre in movimento, a piedi o sul trattorino, avanti e indietro dal Presidio al 4° Deposito. Quello era il suo lavoro! Finalmente tutto il personale

rientrò dalle ferie e noi potemmo prendere servizio presso il nostro reparto: la Squadra Manutenzione Gruppi Elettrogeni. Ci accompagnò proprio il Maresciallo Barlacca che ormai era diventato il fratello di tutti noi!

Il responsabile della Squadra Manutenzione era un maresciallo di seconda classe, un mingherlino sempre agitato che conservava, ben allineato sulla scrivania, un notevole assortimento di medicinali, per lo più ansiolitici. Il suo braccio destro era l'allora Sergente Maggiore Ernestino, dall'aspetto serio e professionale e dalle origini umbre che me lo resero subito simpatico. Poi c'era un giovane Sergente, un Primo Aviere e un Aviere Scelto con incarichi di segreteria. Inoltre vi erano gli operai civili: tre bravi motoristi ed un tecnico elettricista. Ci guardarono tutti con sufficienza e ci prospettarono un futuro di lavoro duro e faticoso, ma non riuscirono a smorzare il nostro entusiasmo. Il S.M. Ernestino ed il Tecnico erano veramente in gamba ed io, se non avevo altri incarichi, ero sempre alle loro costole per rubare il mestiere. Ma anche dagli altri operai c'era molto da imparare.

Nel sedime del Deposito sorgeva un villino abitato da un colonnello che prestava servizio al Palazzo Aeronautica e non lo si vedeva quasi mai. Un giorno, il Capo Servizio stava cercando il Sergente ed io mi sentii in dovere di informarlo che il era stato chiamato a casa del Colonnello per un lavoretto. Il Maresciallo andò su tutte le furie, urlando che non si poteva andare avanti così, che il personale era tutto in missione, che in officina c'era un sacco di lavoro da sbrigare e restavano solo delle reclute imbranate! Noi! Entrò nel suo ufficetto, sempre borbottando e, guardandomi accigliato, sollevò la cornetta del telefono dicendo: "Adesso vedi!" E compose il numero della casa del Colonnello. Ci accostammo tutti, trattenendo il fiato, per sentire il cazziatone di un Maresciallo ad un Colonnello e... "Buongiorno signor Colonnello, sono il Maresciallo... Sì, sì, certo... ma Il Sergente è l'unico sottufficiale.... capisco... sì, certo, comandante... no, perché qui... sicuro... certamente... va bene, comandante... stia tranquillo... comandi!" E riattaccò. Rimase un attimo con la mano posata sulla cornetta, poi si girò verso di noi ed esclamò: "E che cavolo!" Ci guardammo in faccia e, trattenendo a stento le risate, ritornammo al nostro lavoro.

Durante la stagione invernale, quando il tempo era brutto, si restava in campo, ma la noia la faceva da padrona. Allora io, che ho sempre avuto la passione per la recitazione ed il teatro, riuscii a convincere gli altri graduati, a mettere in scena una breve commediola che avevo ricavato sceneggiando alcune barzellette e sfruttando le varie "sfumature" dialettali dei miei colleghi. I primi ad assistere allo spettacolo furono alcuni sergenti scapoli che alloggiavano in campo, i quali apprezzarono il nostro lavoro e ci proposero di ripeterlo, durante il carnevale, presso il Circolo Sottufficiali. Noi ne fummo entusiasti perché, oltre ad ammazzare il tempo, avevamo ottenuto la prima "scrittura teatrale"!

Dopo qualche giorno, Il Direttore del Circolo ci chiese se conoscevamo un gruppo musicale che potesse suonare al veglione di carnevale, dopo il nostro spettacolo. Noi non conoscevamo nessuno, ma ci ricordammo di un aviere di leva che suonava la chitarra e girammo a lui la domanda. Tra i suoi colleghi, rintracciò un bassista, un batterista ed un bravissimo fisarmonicista, tutti di Roma e dintorni. Il

gruppo era completato. Con il furgone della mensa andammo a prendere la batteria e fummo autorizzati ad usare la palestra per le prove. Mi assunsi l'incarico di organizzare tutto lo spettacolo e di presentarlo. Con l'aiuto di alcuni sottufficiali, realizzammo il palco sopra il biliardo, che si trovava in una stanza aperta che dava sulla sala del circolo, con accesso ad un piccolo magazzino che usammo come camerino per cambiarci.

Con grande incoscienza e una buona dose di timore, il sabato grasso di quel carnevale ebbe luogo la festa. Ci fu un'affluenza notevolissima, a partire dal Colonnello Comandante con moglie e figlia, tutti i responsabili dei vari reparti, tutti gli ufficiali e i sottufficiali con moglie e figli al seguito. E venne anche il Colonnello che abitava la villetta nell'area del 4° Deposito.

Lo "spettacolo teatrale" ebbe un discreto successo e, dopo un ricco rinfresco, iniziarono le danze. Il gruppo musicale se la cavò egregiamente e la serata fu molto piacevole. Eravamo tutti molto soddisfatti, ma lo fummo ancora di più quando venimmo a sapere che il Comandante aveva deciso di elargire una breve licenza premio a tutti gli organizzatori dell'evento!

Ma non finisce qui. Qualche tempo dopo, fui convocato dal Colonnello alla villetta. Pensai che avesse nuovamente bisogno dell'elettricista, invece mi accolse cordialmente e mi rinnovò i complimenti per la splendida serata del sabato grasso. Gli ero simpatico, e mi chiese se potevo recarmi a Firenze per consegnare dei volumi al Comandante del Gruppo Allievi della Scuola A.U.C. "Ti faccio avere un foglio di viaggio di tre giorni, parti la sera prima, alla stazione ti aspetterà la macchina dell'AM che ti porterà a Peretola, dove cenerai e passerai la notte. Il mattino dopo, ti accompagneranno alle Cascine dove ha sede la Scuola. Dopo di ciò potrai tornare a casa per godere in famiglia gli altri due giorni di missione. Ti va?" Come poteva non andarmi, accettai con entusiasmo, anche perché, proprio in quel periodo, un mio caro amico stava frequentando il Corso A.U.C. e speravo di...

Ma questa è tutta un'altra storia.

# LA GUERRA FREDDA IN QUEL FREDDO FEBBRAIO DEL '75

di Francesco Vizioli

Ci fu un tempo, durante il servizio allo Stato Maggiore Difesa, che partecipavo a uno dei gruppi di lavoro dedito alla raccolta e analisi delle informazioni operative per i Vertici. La *cortina di ferro*, disegnata da Churchill già dal 1946 e il *Patto di Varsavia* che si agitava dal 1955, ci davano un gran da fare tra un rintuzzarsi di strategie per il “contenimento” dell'avversario.

In un tal giorno di febbraio del '75 il Sottocapo, quale comandante del personale in servizio allo Stato Maggiore, ordinò, con preavviso di otto ore, al mio capo sezione e a me, la partenza per l'aeroporto di Vicenza, a supporto del Comando della 5<sup>a</sup>ATAF (Allied Tactical Air Force) della NATO.

Arrivammo a Vicenza in treno, all'alba del giorno dopo. Un'auto ci portò all'aeroporto. Il Comandante della base tenne un briefing ai tanti operatori convocati, sulle intercettazioni e immagini di ricognizioni aeree alleate relative a una allerta generale del Patto di Varsavia con concentrazione di truppe e missili a lungo raggio puntati verso la frontiera est dell'Alleanza Atlantica. Allerta arancione e comandi operazioni spostato nel bunker dal nome in codice “West Star”.

Entrambi prendemmo alloggio presso la foresteria del Comando Forze Terrestri Alleate Sud Europa (FTASE) a pochi passi dall'Arena di Verona. Il tempo di cambiarci per essere poi subito catapultati nel bunker antiatomico scolpito nella roccia del monte Moscal, fuori dall'abitato del piccolo comune di Affi a pochi passi dal lago di Garda.

Il bunker, progettato dalla NATO e finito di costruire nel 1966, occupa una superficie di 13000 metri quadrati, può ospitare circa 500 operatori tra cui i vertici dei Comandi Alleati in Italia. Non mi soffermo su tutti i suoi ridondanti requisiti, facilmente reperibili sul web; mi preme raccontare di quei giorni adrenalinici.

La nostra meta e lo scopo della nostra precettazione erano di operare nel *Joint Command and Operation Centre* (JCOC), il Centro di Comando Operativo NATO Interforze, nel cuore del sistema difensivo NATO. Qui confluivano dal centro nodale tutte le informazioni e dati operativi relativi ai due schieramenti che noi raccoglievamo e analizzavamo per poi presentarli ai vertici di comando per le decisioni. Cominciammo i nostri turni di 12 ore: 08:00-20:00 e 20:00-08:00.

Giorni intensi, tra il decifrare dei messaggi e l'analizzare le fasi delle operazioni: sul blocco aereo e missilistico alla base avanzata NATO della 6<sup>a</sup>ATAF di Izmir (Turchia) ormai non più operativa, la spina della Germania dell'Est vicino al cuore, altri missili del Patto puntati sulle nostre basi in Italia quali Ghedi, Istrana, Aviano. Noi ben protetti sotto la *Stella d'Occidente* e i nostri militari allertati in assetto di guerra su tutti i fronti, terrestri, navali e aerei, verso la contrapposta “*Stella Rossa*”.

Noi due riuscivamo anche a distoglierci da quella tensione a termine dei turni, con qualche blitz in treno a “goderci” il carnevale veneziano e, in coincidenza,

anche il “Venerdì Gnocolar” a Verona, con grandi assaggi proposti dalle varie fazioni in gara. Perché non farsi le guerre solo a colpi di sfide culinarie: *pizza* contro *varèniki*, vermentino contro vodka....?

Un pò di calore umano a fronte di quella guerra fredda in quel freddo inverno. Tutta l’Italia, tutta l’Europa, a godersi il carnevale, ignari del gelo che provavamo noi nell’ordinare gli allertamenti missilistici, il decollo di aerei, lo spostamento di truppe e navi. Dovevamo difendere, con discrezione, silenti, la libertà dell’Occidente.

Ogni giorno, tra strategie e tattiche dei due schieramenti, la situazione si faceva sempre più tesa, la tensione sembrava non avere mai un vertice. A un certo momento, erano verso le 3 di notte, mi venne da sorridere. Stavo decriptando un messaggio che riportava di missili sovietici, dalla Polonia, puntati verso la nostra West Star; dall’immensa sala operativa lo portai ai generaloni nella sovrastante cabina di regia: ordine immediato di non uscire dal bunker fino a nuove disposizioni. Dopo poco qualcuno lo ridecifrò, riportava tutt’altro, di routine; avevo erroneamente (sic!) decriptato il messaggio. Con fare semiserio i generaloni mi punirono col mandarmi al mini bar (situato in fondo al lungo corridoio fuori dalla sala operativa, quasi vicino ai due ingombranti portelloni d’acciaio d’ingresso al bunker) a preparare e portare caffè per tutti. Lo preparai, ma quello americano, in un grosso bricchetto, sul fornello elettrico; ne portai dei bicchieroni bollenti. Fu sorvegliato con piacere da tutti; ma, come detto, era americano e qualcuno di loro, pur essendo scampato alla scherzosa evacuazione dal bunker, vidi che non poté fare a meno dal correre a “*evacuare*”; stavamo pur sempre nel cuore del carnevale.

Dopo circa due settimane la tensione cominciò a calare fino alla completa smobilitazione di tutte le forze in campo. Anche quella volta sembrò che la ragione avesse trionfato sul mostrare o, peggio, usare i muscoli.

Dopo 40 anni ho incontrato uno degli Ufficiali, allora giovane Sottotenente, che aveva prestato servizio, in quei giorni, in una delle basi missilistiche schierate in Veneto. Abbiamo rinverdito che da quella West Star l’uno con l’identificativo “Victor Foxtrot” ordinava all’altro, “Victor Sierra”, l’allertamento dei suoi missili.

In quel freddo febbraio ’75 la scampammo TUTTI, magari forse perché era solo . . .una delle periodiche imponenti esercitazioni NATO denominate “Wintex”: giochi di guerra, forse, ma non troppo.

## QUELLA MATTINA A GUIDONIA

di Mauro Romano

Questo breve racconto non riguarda la mia persona ma riguarda un mio zio ed è riferito ad un episodio, tra i diversi che egli mi ha raccontato, a lui occorso nel 1943, nel pieno del periodo bellico della seconda guerra mondiale, al quale egli stesso ha preso parte attivamente.

Egli era all'epoca un Sergente Motorista della Regia Aeronautica, era molto fiero del suo lavoro e della sua specialità.

Terminata la guerra, ha continuato a prestare servizio nell'Aeronautica Militare nella carriera di Sottufficiale fino alla fine degli Anni '70.

Questo episodio, che mi ha raccontato diverse volte con grande enfasi, credo che lo abbia particolarmente colpito e, credo, farebbe a lui certamente piacere sapere che qualcun altro lo vuol riportare ad altri, poiché lui ora non può più farlo.

Grazie al prezioso apporto di mio cugino Antonio (Tonino), figlio di mio zio, ho potuto citare alcuni dettagli che, nella mia mente, erano un po' offuscati.

Non posso che essertene riconoscente, Antonio...

Riporterò il racconto come se fosse il protagonista in prima persona a narrare la vicenda.

-----

*Nella primavera dell'anno '43 mi trovavo a Roma, in convalescenza, a seguito di ferite riportate nell'ultima missione aerea cui avevo partecipato nei cieli di Gibilterra.*

*Il mio Reparto di Volo, il 30° Stormo, era rischierato a Sciacca, in Sicilia, nel cosiddetto "aeroporto fantasma".*

*Da lì si andava, ogni giorno, a bombardare obiettivi nemici, specificamente inglesi, sia in quel di Gibilterra che in quel di Malta, roccaforti che la Royal Navy considerava altamente strategiche in area Mediterraneo.*

*Andare a bombardare?*

*Non era nè giusto e nè sbagliato.*

*Era la guerra. Erano ordini. E noi dovevamo eseguirli.*

*Si scendeva repentinamente in picchiata, si sganciavano gli ordigni, si risaliva velocissimamente nel tentativo di sfuggire alla contraerea nemica ed agli Spitfire inglesi...talvolta però erano questi ultimi ad avere la meglio...come nell'ultima missione, quando ci avevano abbattuti e fummo recuperati in mare, dopo un paio di giorni.*

*Era questo il motivo per cui mi trovavo in convalescenza.*

*Costruito in legno tela e metallo, il nostro velivolo era il glorioso trimotore "Savoia Marchetti SM 79", detto "Sparviero".*

*Riconoscibile per la sua tipica gobba dietro l'abitacolo che ospitava l'armiere e relativa mitragliatrice, era il nostro fiore all'occhiello tra i bombardieri, sebbene inizialmente progettato ed impiegato con successo come aereo da trasporto.*

*Personalmente, mi sentivo in completa simbiosi con lo "Sparviero"...*

*Avevo 26 anni, ero un Sergente Motorista della Regia Aeronautica, ed avere una cura maniacale dell'efficienza di quel velivolo significava affidare ad esso la mia vita e quella dell'equipaggio (oltre al Motorista, c'era il Pilota e l'Armiere): la cura di un dettaglio poteva fare la differenza tra la vita e la morte.*

*Quando la sera, al Reparto, ci contavamo silenziosamente, al termine di ogni missione, ci dicevamo, con gli occhi: "Siamo di meno rispetto a quanti eravamo ieri e forse qualcuno di noi non sarà qui domani".*

*Ma era la guerra, personalmente, forse per via dell'incoscienza giovanile o forse perchè la passione per il volo e per i motori ce l'avevo sempre avuta nel sangue, non avrei voluto essere da nessun'altra parte in quella fase della mia vita e sentivo che quello era il mio posto, il mio destino.*

*Come dicevo poc'anzi, in quel periodo ero stato rimpatriato perché convalescente dopo l'incivolo di Gibilterra.*

*Ora, accadde che, per seguire la mia pratica di convalescenza, mi recai all'aeroporto militare di Guidonia, sede, allora, del Reparto Sperimentale di Volo.*

*Non ricordo se per caso o inconsciamente spinto dal desiderio di stare comunque vicino agli aeroplani, mi ritrovai nei pressi della pista, dove si stava sperimentando, proprio in quel periodo, una nuova modalità tecnica di volo, e proprio sul "mio" trimotore: lo Sparviero.*

*Si trattava di questo: provare a coprire una parte del percorso di ritorno dalle missioni aeree - proprio come quando si tornava a Sciacca da Gibilterra - senza utilizzare carburante, cioè a motori spenti, allo scopo di risparmiare carburante.*

*In che modo ciò era possibile? Attraverso un assetto tecnico dell'elica, detto "a bandiera", al fine di sfruttare forza e direzione del vento. Si sarebbe tornati quindi da modalità "bandiera" a "tipo" soltanto in prossimità delle operazioni di atterraggio.*

*Ecco, queste erano le prove che si stavano facendo in quei giorni a Guidonia.*

*Ero nei pressi della pista, ne sentivo parlare, mi ero incuriosito, avevo tanta voglia di dire la mia e mi sentivo coinvolto, perchè per me quel velivolo era pane quotidiano, fatto sta che ad un certo punto, sento dire da un Ufficiale Pilota, un Tenente, alle mie spalle: "Ehi, ma qui c'è Romano, lo conosco, è un motorista, giusto quel che ci serve, visto che siamo scarsi a motoristi!".*

*In realtà non c'era scarsità di motoristi, la verità è che più di qualche volta c'erano stati problemi con quel tipo di esperimento, qualcuno era rimasto ferito o addirittura c'era rimasto secco, precipitando e...non si trovavano più' volontari.*

*Fatto sta che...beh, fu un tutt'uno: "Dai Romano, salta su, andiamo giusto a fare un giretto, non devi preoccuparti, non succede nulla! Vieni a darci una mano?".*

*"Ma veramente io sarei...convalescente, non dovrei e non potrei salire sull'aeroplano...".*

*"Ma dai, non fare il pirla, non avrai mica paura, no?"*

*Non lo saprà nessuno, una mezz'ora e torniamo, non fare tutte ste storie!", mi disse il pilota con sorriso a metà tra una richiesta (disperata) e la necessità di darmi un ordine perentorio.*

*Ti lascio immaginare, Mauro, come è finita: mi ritrovo a bordo.*

*Non c'è bisogno dell'armiere, perchè è un volo sperimentale, quindi siamo soltanto io ed il pilota.*

*Cominciamo a volteggiare nei cieli di Guidonia, poco lontano dall'allora centro (poco) abitato, tutt'intorno ci sono delle cave di marmo.*

*Ad un certo punto, mettiamo in pratica l'esperimento: posizioniamo l'elica in assetto "bandiera", come spiegato in precedenza.*

*Tutto procede per il meglio, il volo addestrativo procede senza intoppi, siamo nella fase piena dell'esperimento.*

*Finchè non arriva il momento, come previsto, di riposizionare l'elica in assetto "tipo" in modo da poter riprendere il controllo del velivolo, poichè era giunto il momento di atterrare.*

*La missione stava per volgere al termine.*

*"Si torna a casa, Romano, hai visto?"*

*Che ti dicevo?*

*Nessun problema!".*

*A quelle parole, non so perchè, il mio sesto senso mi diceva che qualcosa non mi quadrava...fatto sta, che dopo qualche tentativo andato a male e di cui il pilota aveva (provato) a far finta di nulla (ma io avevo capito tutto...) egli comincia ad imprecare contro il velivolo: "Ma porca miseria, che ti prende?"*

*Perchè non vuoi tornare in assetto tipo?"*

*Stava maledicendo l'elica: non c'era verso di farla tornare sotto il nostro controllo, essa continuava ad essere "a bandiera", ora non serviva più che rimanesse così, dovevamo procedere all'atterraggio...*

*Da quel momento, accadde tutto in pochi secondi.*

*"Dannazione, stiamo perdendo quota, Romano!"*

*"Lo vedo, Tenente, lo vedo...stiamo..."*

*"Sì, proprio così, stiamo precipitando!", sentenziò il pilota, senza guardarci negli occhi improvvisamente realizzammo che stavamo, forse, per morire.*

*"Romano, io tento un atterraggio di fortuna, non so come, tu prendi il paracadute e lanciati!"*

*"Mah..."*

*"Ti ho detto di fare così, è un ordine!"*

*Quando guardai dal finestrino, mi resi conto che eravamo a meno di 500 metri da terra: era impossibile, in così poco spazio dal terreno, optare per un lancio, sarebbe stato un sicuro suicidio, l'impatto al suolo sarebbe stato fatale!"*

*Fatale per fatale, decidemmo di precipitare insieme.*

*Mi ricordai di una cosa: spesso la coda dell'aeroplano, durante l'impatto al suolo, si stacca...e se mi vado a mettere nella coda del velivolo?*

*Magari Sant'Antonio mi protegge!"*

*Ora, c'è da dire che ero, da sempre, devoto a Sant'Antonio, e spesso avevo promesso a lui che se un giorno, a guerra finita, avessi avuto un figlio maschio l'avrei chiamato Antonio (cosa che poi è avvenuta...).*

*"Stiamo precipitando...andiamo giù, mio Dio aiutaci!"*

*Furono queste le ultime parole che pronunciammo l'un l'altro, dopo di che non ricordo più nulla.....da quel momento fu come spegnere la luce...*

*Quando ripresi, si fa per dire, conoscenza, vedevo attorno a me il personale della'aeroporto che era venuto a prestarci soccorso e sentivo, con loro, i commenti di alcuni operai: "Questo pare che, sebbene tutto rotto, si sia salvato...mentre l'altro, il pilota...per lui non c'è piu' niente da fare!".*

*Eravamo precipitai all'interno di una cava di marmo, non avevamo, per fortuna, causato vittime tra i civili.*

*Il Tenente pilota, di cui non ricordo nome e cognome, non ce l'aveva fatta...io invece, grazie alla mia intuizione, disperata, di andare a posizionarmi in coda al velivolo in attesa dello schianto, mi ero salvato.*

*Effettivamente, come spesso accade e come avevo sperato in base alla mia esperienza, la coda del velivolo si era staccata nell'impatto e quindi non era rimasta coinvolta dall'incendio fatale...*

*"E' pazzesco tutto ciò: in guerra me la sono sempre scampata, invece qui in Patria, lontano dal fronte, durante un volo sperimentale, ho rischiato di rimetterci le penne!*

*E per di piu' non avrei neanche dovuto essere sull'aereo, io ero in convalescenza...!"*

*La mia partecipazione "volativa" alla guerra terminò quel giorno.*

*Seguì un ulteriore periodo di riabilitazione fisica e morale, per me, e, quando tornai in servizio, la guerra aveva preso un'altra piega.*

*C'era stato l'8 settembre.*

*A Roma, durante i rastrellamenti tedeschi, fui risparmiato, così mi dissero, perchè seppero che ero un pluridecorato...per rispetto, insomma.*

*La guerra terminò ed io proseguii, in pace, a prestare servizio in Aeronautica fino a metà degli Anni '70.*

*Ovviamente tornai a volare, era il mio lavoro.*

*Sebbene durante le operazioni belliche ho rischiato diverse volte la vita, e sono precipitato con l'aeroplano per ben quattro volte, la quarta ed ultima volta, stranamente durante un volo esercitativo e non in missione operativa, è stata, tra tutte, la circostanza in cui più di ogni altra ho davvero creduto di morire ed è per questo che ne riserbo un ricordo così indelebile."*

# RICORDANDO QUEL GIORNO DEL 1973

di Domenico Raucci

Erano da poco passate le ore 13 del 17 dicembre 1973, un giorno come tanti altri negli ultimi 3 mesi; ero tornato dalla scuola che frequentavo la mattina ad Ostia per ottenere il diploma e completare il percorso scolastico che avevo interrotto quando mi ero arruolato in Aeronautica.

Per l'occasione avevo ottenuto il permesso di vestire abiti civili per recarmi a scuola dato che si trattava di periodi un pò turbolenti e difficili e nelle scuole spesso si verificavano scontri fra ragazzi con diversi ideali politici.

Dopo aver indossato la divisa ed essere passato per la mensa a ritirare un paio di panini che avrei consumato una volta arrivato in torre di controllo, attraversando l'area di parcheggio autovetture, qualcosa di strano e di inusuale attirò la mia attenzione. Alcune persone entravano di corsa in macchina e velocemente lasciavano l'area di parcheggio per andare via come se scappassero da un pericolo: il conducente di un veicolo rallentò e strillando mi intimò di tornare indietro.

Non ho ascoltato le sue parole, ero un militare e mi recavo in Torre di Controllo per servizio e quindi non potevo assolutamente tornare agli alloggi militari. Più mi avvicinavo all'aerostazione e più mi colpivano i movimenti strani e frenetici dei mezzi di soccorso.

Una volta salito in Torre notavo la presenza di molte più persone di quelle che normalmente erano in servizio, tra gli altri il nostro comandante della Torre e altre persone che non conoscevo. I miei colleghi erano tutti occupati in conversazioni al telefono ed in frequenza con i vari enti di Controllo del traffico aereo per coordinamenti su ciò che stava succedendo.

Mi misi in disparte per non intralciare le operazioni, e nel frattempo notavo un aeromobile, un Boeing 737 della Lufthansa, che si dirigeva verso la pista seguito da autovetture di carabinieri, finanza ed altri mezzi di soccorso che, soltanto dopo la minaccia dei terroristi di uccidere gli ostaggi, comunicata al controllore in torre, abbandonavano l'inseguimento del velivolo che intanto si allineava sulla pista e decollava.

Dopo un pò di tempo sono riuscito a dare il cambio al collega che distrutto si alzava dalla sua postazione di lavoro, mentre sui piazzali dell'aeroporto continuavano a svolgersi freneticamente le operazioni di soccorso a persone coinvolte nell'attentato.

Poco dopo uno dei responsabili della sicurezza, che ci aveva raggiunto in torre, ci spiegò cosa era accaduto.

Si era verificato un attentato terroristico da parte di un gruppo di Palestinesi che dalle loro valigie in aerostazione avevano estratto armi ed esplosivi facendosi strada e sparando all'impazzata dal terminal fino al parcheggio di un aereo Boeing 707 della compagnia americana PAN AM.

Gli attentatori avevano quindi gettato all'interno dell'aereo una bomba e 2 granate, uccidendo 30 persone e ferendone molte altre; aiutati dal personale di bordo, alcuni passeggeri erano riusciti a salvarsi, attraverso le uscite di emergenza, mentre altri erano stati ostacolati dagli stessi terroristi.

Dopo l'esplosione i Palestinesi con alcuni ostaggi erano saliti su in aereo Boeing737 della compagnia tedesca Lufthansa costringendo l'equipaggio a lasciare l'area di parcheggio e a dirigersi verso la pista per decollare.

L'attacco fu velocissimo e colse tutti di sorpresa, in quanto non c'era uno schieramento di forze adeguato, nessuno si aspettava un attacco simile e solo pochissimi militari erano addetti al servizio antisabotaggio.

Dopo la partenza dell'aeromobile le forze dell'ordine ed il personale del soccorso prestarono immediata assistenza alle persone coinvolte nell'attentato: i feriti vennero tutti trasportati in ospedale, ma la cosa più triste fu vedere i corpi delle persone oramai senza vita adagiati in fila sul piazzale ognuno coperto da un lenzuolo, una scena incredibile, che è rimasta nitida nella mia mente e mi ha accompagnato per tutto il percorso della mia vita.

Questa triste vicenda che solo ora ho deciso di raccontare ha, senza dubbio, avuto un fortissimo impatto sulla mia formazione di uomo e di controllore di volo: nel mio intimo, con pudore e riservatezza, senza parlarne, ancora oggi mi tornano in mente quei momenti febbrili, quelle decisioni concitate, quei corpi senza più vita sottratti alla vista da un lembo di stoffa e, mentre rivivo quelle emozioni, mi ritrovo a riflettere sul valore profondo della vita e di come questa possa inspiegabilmente essere spezzata in un attimo solo...

**FUORI CONCORSO**

## **UN GIORNO QUALSIASI**

**di Stefano Visione**

Tarda estate nell'aeroporto di Furbara, la temperatura piacevole e le ottime condizioni metereologiche fanno scorrere la giornata lavorativa senza particolari problemi, per ora. Alle 16, quasi alla smessa lavori, il Comandante mi chiama nel suo ufficio, cosa inusuale per lui, e non nascondo una certa preoccupazione per le ipotetiche novità che potrebbero non essere buone.

Dopo dieci minuti, sono stravolto, l'adrenalina comincia a fare il suo effetto: è caduto uno dei nostri aerei, un Tornado in forza al 36° Stormo di Gioia del Colle, nel mare di Ginosa Marina, golfo di Taranto, si stima a profondità accettabile per un recupero subacqueo.

Per fortuna ci sono anche buone notizie, l'aereo è caduto in mare e non sulla spiaggia già gremita di bagnanti, distante solo qualche centinaio di metri, pilota e navigatore stanno bene, sono riusciti a lanciarsi senza problemi ed i pesanti seggiolini eiettabili Martin Becker sono ricaduti, dopo il distacco, nella pineta, alle spalle della strada che costeggia l'arenile, senza fare alcun danno. Dobbiamo organizzarci per fare tutti i rilevamenti richiesti dalla commissione d'inchiesta e per il successivo recupero; non nascondo che il Comandante, non amando particolarmente noi Aerosoccorritori/Sommozzatori, sottolinea, quasi con scherno, che sarà per noi un modo per mostrare le nostre capacità, delle quali evidentemente dubita, del resto, il suo passato da pilota di voli di Stato, non gli ha certo dato modo di confrontarsi con realtà operative così diverse dalla sua, del resto ci comportiamo in modo assai diverso dai suoi Assistenti di Volo.

In neppure due ore abbiamo formato un team di sei sommozzatori, abbiamo selezionato il materiale e gli equipaggiamenti necessari, caricato il camion e, con i fogli di viaggio in tasca, siamo pronti a partire, appena ci comunicano dove e quando saliremo sul G 222 della 46<sup>a</sup> Aerobrigata che ci porterà in Puglia.

Alle 7 di mattina siamo sulla pista di Pratica di Mare, arriva il G e lo stipiamo con i materiali, secondo le indicazioni del Load Master, lo specialista addetto al carico, che si assicura che bombole sub e compressore siano scarichi, invece di contenere aria compressa a 200 atmosfere, cosa a noi ovviamente nota...la prima sfacchinata della giornata, ma ne seguiranno altre; ogni volta che faccio queste faticate sorrido al pensiero di chi concepisce la subacquea solo come un piacevole passatempo, ogni bombola pesa 23 kg, il compressore non ne ho idea, ma tanto.

Dopo un paio d'ore siamo nell'ufficio del Comandante del 36° Stormo, il Col. Preziosa, che conobbi durante un periodo in servizio al Comando della II Regione Aerea, in predicato per diventare in un breve futuro Capo di Stato Maggiore, cosa poi effettivamente e meritatamente avvenuta, che ci ragguaglia sulla situazione e

su quello che è il primo e pressante obiettivo, il recupero della scatola nera, il famoso registratore di dati e di audio del velivolo, che poi in realtà è arancione, proprio per essere più facilmente identificabile, la cui analisi è un elemento chiave per capire la dinamica dell'incidente e le eventuali anomalie che lo hanno provocato. Ci ragguaglia anche sul fatto che già ieri un Nucleo Sommozzatori della Marina Militare, che ha sede a Taranto, ha fatto una prima immersione con nessun risultato, dichiarando perfino che più che di un aereo sembravano i rottami di un camion, per cui la preoccupazione dovuta alla difficoltà di recupero della scatola nera sta tenendo in ansia la commissione ed ovviamente, lo stesso Comandante.

Il passaggio successivo è al Reparto Manutenzione, dove gli specialisti ci spiegano tutti i dettagli necessari, in particolare per i punti di ancoraggio ed il posizionamento esatto della scatola nera, che non è lo stesso per tutti i velivoli, mangiamo un boccone, ricarichiamo le casse, il compressore e le 14 bombole da 18 lt che ci siamo portati e arriviamo dopo un'oretta allo stabilimento balneare dell'Aeronautica Militare che si trova a Ginosa Marina, proprio davanti al luogo di impatto.

Ricarichiamo tutto (uffa) e cominciamo a caricare di aria le prime due bombole, il compressore portatile non ha una grande capacità, ci vuole tempo, e noi non ne abbiamo se vogliamo fare almeno una immersione oggi, prima che il sole tramonti, del resto siamo a Settembre; ne approfittiamo per fare il punto della situazione....aereo caduto in vite piatta, quindi con minore dispersione dei rottami, con la pancia presumibilmente appoggiata sul fondo ed il dorso, dove si dovrebbe trovare la scatola nera, alloggiata dietro il cockpit o cabina di pilotaggio, che guarda verso la superficie, fondale di sabbia grossolana chiara, profondità 17 metri, irrilevante, visibilità molto buona, mare calmo, punto di immersione già segnalato con una boa dai colleghi della Marina, insomma condizioni perfette... dobbiamo trovare una barca, il nostro gommone arriverà domani.

Convinciamo un tizio di uno stabilimento vicino a prestarci la sua, una lancia di cinque metri con un motorino da quindici cavalli, in pratica la barca di Paperino, di conseguenza si immergerà una sola coppia, con un solo uomo di assistenza che rimarrà in barca, decidiamo di scendere io e Giorgio, e Roberto ci farà assistenza, niente telecamere, macchine fotografiche od altro, è già un miracolo se il guscio di noce non si ribalta, sarà solo una prima ispezione e chissà.

La visibilità è davvero buona, il sabbione chiaro aiuta a fugare le ombre che il sole, ormai basso sull'orizzonte, comincia a proiettare sott'acqua, ed eccolo lì, l'aereo sembra quasi intatto, perfettamente appoggiato sul fondo, con la sua colorazione desertica, ha volato in tante missioni, nella prima guerra del Golfo, per terminare la sua vita qui, sotto di noi. Rapida ispezione, qualche appunto sulla lavagnetta, ed automaticamente cominciamo a studiare la dinamica dell'impatto per trovare la famosa scatola nera, che naturalmente non si trova al suo posto, ma si trova esattamente dove poteva essere stata scagliata e dove abbiamo giustamente cercato...fortuna o bravura non lo so, forse tutte e due, il fatto è che dopo 20 minuti di immersione torniamo con il nostro trofeo, ormai è quasi buio. Incassiamo i primi complimenti e cominciamo a sistemare i materiali, la giornata è stata lunga, siamo

partiti all'alba ed ormai è sera; ci rilassiamo un po' addentando un panino, che corrisponde alla nostra cena, sorseggiando una birra, che qualche persona di buona volontà ci ha rimediato, cullati, si fa per dire, dal rumore del compressore che lentamente carica le bombole, sono tante, e domani ci serviranno tutte, ma sappiamo che tra un qualche ora finalmente potremo riposarci in un letto.

Chiacchierando e sbocconcellando il panino ci avviciniamo alla strada, a quell'ora quasi deserta, fatta eccezione per qualche persona, che passeggiando si gode il tepore della serata, e per un signore in bicicletta, in lontananza, con la sua bambina seduta sul seggiolino attaccato al manubrio. Ci fermiamo ancora un po', il ciclista è ormai vicinissimo, ci scambiamo un saluto, e un attimo dopo lo vediamo letteralmente volare, catapultato in avanti come spinto da una forza immane, e piombare a terra dopo tre o quattro metri; dopo l'iniziale stupore scattiamo di corsa, recupero subito la bambina, che appare per fortuna illesa, ma è spaventatissima, ha perso una scarpina, quella che inavvertitamente ha infilato nei raggi della bicicletta, provo a consolarla, a distrarla, credo abbia l'età di mia figlia, e con la coda dell'occhio guardo verso il padre. Curioso il destino, si cade mille volte senza farsi nulla, se ne cade una sola e qualcosa invece accade, in questo caso, dopo la parabola, il papà è atterrato di testa sul bordo del marciapiede, in uno dei pochi punti dove non era coperto dalla sabbia spostata dal vento; vedo i miei colleghi/amici/fratelli intervenire all'istante, controllano le funzioni vitali, parlano a voce bassa, ma li capisco, sappiamo tutti cosa bisogna fare, non c'è respiro, non c'è battito, uno chiama l'ambulanza, altri due allineano il malcapitato e procedono in coppia alla rianimazione.....30 compressioni, 2 ventilazioni.....30 compressioni, 2 ventilazioni.....30 compressioni, 2.....si riprende, posizione di sicurezza, per ora è in salvo. Aspettiamo l'ambulanza, è cosciente, seppur provato, Alfredo riesce a dirci il nome suo e della moglie, abbraccia la bambina e piange, ora è la bimba che consola il papà.

Domani starà bene, tornerà per ringraziarci e per dirci che è stato fortunato a cadere proprio lì, di fronte a noi, finiremo sul giornale locale; il Col. Preziosa ci ringrazierà con una lettera di compiacimento, ma ora vogliamo solo andare a letto; domani ci aspetta un altro giorno qualsiasi, con un aereo da recuperare, ma questa è un'altra storia.



Ottobre 2023

[www.assoaeronauticaladispoliceveteri.it](http://www.assoaeronauticaladispoliceveteri.it)

by Francescoviz