

I miei trascorsi in Aeronautica

Primo Periodo = Frosinone



Ho interrotto il racconto sulle mie attività di ... “marinaio” ...quando, nel 1946, a bordo della Corvetta Scimitarra, stavo eseguendo il dragaggio di mine nella zona compresa tra Civitavecchia e l’Argentario.

Avendo avuto ben tre Comandanti e un Ufficiale in Seconda che avevano fatto la guerra come Ufficiali Osservatori in Aeronautica e per la concomitanza di due eventi particolari:

- avevo avuto il movimento per la Corvetta Minerva come Ufficiale in Seconda, “mestiere” che detestavo con tutte le mie forze,
- seppi che era stato bandito un concorso (il secondo nel dopo guerra) per partecipare al Corso per Ufficiali Osservatori in Aeronautica,

presi “carta e penna” e presentai la mia domanda di partecipazione al Corso.

Fui mandato a Roma, all’Ufficio Medico Legale dell’Aeronautica per la visita medica di idoneità al volo. Nulla di particolare tranne la prova di equilibrio motorio fatto su un seggiolino fatto ruotare ad alta velocità di cui tanto mi avevano parlato i “vecchi” Osservatori.

Alquanto emozionato per dover essere sottoposto ad una prova tanto importante rimasi profondamente sorpreso quando mi fecero sedere su un seggiolino fatto ruotare a mano da un operatore. Fatti un paio di giri mi fecero scendere e camminare. Per uno come me che veniva dall’aver navigato per alcuni anni a bordo delle Corvette che erano delle bellissime navi, ma alquanto ballerine, la prova mi lasciò abbastanza deluso. Superata la visita medica fui inviato al IV GRUPPO SCUOLE con sede nell’Aeroporto di Frosinone.

Con altri due miei colleghi del Corso Squali (1940 – 1943), Duccio Cibelli e Vittorio Moratti Gallenga Stuart in un “lussuoso” carro merci (nel 1946 si viaggiava ancora così, quando si riusciva a viaggiare !) partimmo da Roma e dopo circa quattro ore di treno, fummo scaricati ... in prossimità della Stazione ferroviaria di Frosinone dato che la vera stazione era ancora un cumulo di rovine.

Era già caduta la sera e non sapendo dove fosse l’Aeroporto, ci basammo su indicazioni fornite da occasionali passanti. Morale : girovagammo per qualche ora con bagagli in spalla in aperta campagna completamente smarriti.

Nella più completa oscurità, ad un certo momento, intravedemmo la figura di un militare in ameni conversari con una persona di sesso femminile.

“Manna dal cielo !!”.

Lo avvicinammo e vedemmo che si trattava di un sottufficiale dell’Aeronautica. Senza indugi gli chiedemmo dove fosse l’Aeroporto. Per tutta risposta ricevemmo una nutrita serie di parolacce ed insulti. Ci facemmo riconoscere ed, ovviamente, gli chiedemmo cognome, nome e grado per fargli rapporto. Comunque ottenemmo anche l’indicazione di dove si trovasse il tanto desiderato Aeroporto.

In effetti eravamo vicinissimi al suo ingresso che, però, ci era nascosto da alcuni cespugli ed era completamente oscurato.

Per la cronaca: scoprimmo poi che ci eravamo imbattuti nel Maresciallo direttore di tutte le mense dell’Aeroporto che era in compagnia della consorte e che certamente, data la vicinanza del nostro punto di arrivo, credette che volessimo prenderlo in giro.

Questo il mio ingresso, tutt’altro che trionfale, in Aeronautica.

Finalmente, arrivati a destinazione, ci presentammo all’Ufficiale di Picchetto e, dopo aver sbrigato le pratiche iniziali, presentammo il nostro rapporto.

L’indomani, dopo la nostra presentazione al T. Colonnello Comandante (Col. Ottorino Giacomelli), fummo chiamati in un’assemblea generale di Ufficiali e Sottufficiali e scoprimmo, con nostro vivo stupore, che si trattava di una convocazione generale per comminare al malcapitato Maresciallo un Rimprovero Solenne (= punizione molto pesante) per il suo comportamento nei nostri riguardi.

Per fortuna le cose, nel prosieguo dei tempi, non andarono sempre così.

Scoprimmo che il corso non era per Osservatori ma per Navigatori dato che i frequentatori eravamo tre Ufficiali di Marina, due Ufficiali dell’Esercito ed una decina di Aspiranti Sottotenenti del Corso Aquila II che avevano frequentato la loro Terza Classe nella sede dell’Accademia Navale a Brindisi e, dato che non c’era la possibilità di far frequentare

loro i corsi di pilotaggio per le restrizioni post armistiziali, li avevano dirottati al IV Gruppo Scuole di Frosinone per far ottenere loro, almeno, il brevetto di Navigatori..

Per noi “pescatori”, come scherzosamente venivamo chiamati dagli “aerostieri” (nostra risposta, cioè “Osservatori da pallone frenato” nella 1a Guerra Mondiale), il Corso ci riservava un certo numero di novità e, perché no, ... di paure !

Non c'era allora la confidenza che c'è oggi con il volo e con gli aeroplani. Nessuno di noi aveva mai volato e, mentre la navigazione come tale, per noi era pane quotidiano, l'aeroplano, come “macchina”, era cosa nuovissima, anche se, in effetti, avremmo volato su dei vecchissimi “*ferri da stiro*”.

Come già detto, ci chiamavano “pescatori” e noi ribattevamo che loro piloti, invece che navigare per “*Lossodromia*” o per “*Ortodromia*” (vedere su Wikipedia i relativi significati), navigavano per “*Ferrodromia*” cioè, quando in volo si perdevano, scendevano di quota e seguivano la ferrovia fino alla prima stazione della quale riuscivano a leggere il nome. Per mare poi, noi malignavamo che si perdevano regolarmente e, se non ci fosse stato l'Ufficiale Osservatore di Marina a seguire la rotta, sarebbero finiti chissà dove.

Sono esagerazioni dovute alla rivalità da sempre esistita tra le due forze armate ma in effetti, nelle buone e nelle cattive avventure, siamo sempre stati legatissimi da sincera amicizia e reciproca stima.

Ma ritorniamo al Corso Navigatori. Dividerò il racconto in diverse parti.
Materie d'insegnamento, Attività di volo, Vita aeroportuale.

Le **materie d'insegnamento** erano:

- Navigazione aerea,
- Aerofotografia,
- Meteorologia,
- Telecomunicazioni,
- Cooperazione aeronavale,
- Cooperazione aeroterrestre,
- ... e non ricordo altro.

La Navigazione aerea era, ovviamente, la materia più importante dato che gli allievi più numerosi del corso, gli Aspiranti dell'Aquila II ed i due Ufficiali dell'Esercito (un Maggiore ed un Capitano) erano completamente digiuni delle nozioni di base della navigazione. L'insegnante era molto bravo anche se per noi non raccontava nulla di nuovo. Però poi, all'atto pratico ci imbattemmo in difficoltà per noi molto grandi delle quali parlerò in seguito. Naturalmente a quell'epoca si navigava ancora secondo i metodi tradizionali antichi: Carta di Mercatore, matita/gomma, goniometro, bussola ed un aggeggio nuovo per noi, che era il regolo rotondo per i calcoli di navigazione aerea sia nella versione italiana che, più semplice ancora, nella versione anglo/americana. Si dimostrò uno strumento molto utile, semplice e pratico tanto che da allora lo usai sempre, anche quando tornai a bordo delle navi.



Il "famoso" regolo rotondo (Modello anglo/americano) usato per la navigazione aerea. Quello della fotografia è quello usato e "STRA"-usato da me SEMPRE, in volo e, soprattutto, in mare. La prova evidente sono le mie personalizzazioni a lapis e le "pecette" per le riparazioni

La foto a destra mostra il lapis da me usato SEMPRE in volo e tutt'ora in servizio. Il mio ultimo Comandante sullo Scimitarra, Gianni Sleiter (che aveva volato come osservatore con Buscaglia) mi raccomandò di portare sempre la matita (portamina) e la gomma attaccate al collo con uno spago. Per legarla senza il pericolo di perderla, misi intorno alla matita un pezzo di nastro isolante e dato che la matita era di colore rosso, laddove c'era il nastro isolante, è rimasto il colore rosso.



L'Aerofotografia, viceversa, era per noi materia del tutto nuova. Si dimostrò molto interessante, e l'insegnante, un "vecchio" Capitano fotografo dell'Aeronautica, con le sue maniere di farci ricordare le formule (tipo "La Foce del Fiume Quietto") si dimostrò validissimo particolarmente nell'insegnarci ad analizzare le aerofotografie sia normali che stereoscopiche.

Meteorologia. Anche qui tutto nuovo per noi marinai. Eravamo abituati a leggere e bollettini meteo emessi ogni sei ore dai Semafori della Marina e dalle Stazioni Meteo

dell'Aeronautica e ad arrangiarci nel prevedere quello che avremmo trovato in mare. Eravamo, almeno per noi, agli albori dell'applicazione pratica delle teorie dei professori Bjerkness sullo studio delle masse d'aria, sui loro spostamenti, sui fronti freddo, caldo ed occluso. Era certamente un grande passo in avanti rispetto alla situazione di allora, ma ad anni luce di distanza da quanto avviene adesso. Tanto che alla mia esplicita domanda rivolta all'insegnante, altro "vecchio" Capitano :

Quante probabilità ci sono di indovinare le previsioni ?

mi fu risposto che le probabilità erano sì e no del 40 % . Alla quale risposta io, malignamente, aggiunsi.

"Allora dite il contrario, almeno le probabilità aumentano al 60 %", suscitando l'ilarità della classe e le ire dell'insegnante. Comunque, battute a parte, anche questa materia mi fu utilissima in seguito, quando tornai a bordo delle navi.

Telecomunicazioni. Qui le cose andarono per me "a gonfie vele" perché mi divertii tantissimo.

L'insegnante era un Tenente Colonnello Pilota appassionato di radiotecnica, radioamatore, con il quale si stabilì con me subito un rapporto di amicizia che andò ben oltre le relazioni tra un Alto Ufficiale dell'Aeronautica ed un modestissimo STV "pescatore". Il punto di partenza fu che scoprii subito che anche io ero appassionato di radiotecnica. "Smanettavo" con disinvoltura con valvole radio, condensatori, resistenze e sapevo tenere in mano il saldatore. In aggiunta suo fratello era mio Compagno di Corso.

Quindi c'erano le condizioni perché si stabilissero relazioni di reciproca amicizia. Le lezioni erano per me molto interessanti. Ad esse seguivano esercitazioni pratiche che consistevano nella realizzazione di circuiti con componenti recuperati da aeroplani sinistrati. A questa attività fui preposto come Insegnante di supporto. Il "Titolare" veniva a Frosinone una volta alla settimana, teneva la sua lezione, controllava la realizzazione del "compito" assegnato la settimana precedente ed assegnava il "compito" da preparare per la lezione successiva. Fu così che, oltre a riprendere pratica con la mia attività di "radiotecnico" appresa nella mia adolescenza da Capo Bianchini (ne parlerò altrove) aumentai la mia esperienza nel campo della radiotecnica, diventai anch'io un radioamatore con tanto di nominativo internazionale (I1AFD =Alta Frequenza Distorta, America Francia Danimarca, Able Fox Dog a seconda dei collegamenti, sempre tutti rigorosamente in fonia), diventai esperto nel "recuperare" materiale dagli aeroplani, ma soprattutto mi divertii tantissimo nel realizzare collegamenti in fonia con i paesi più disparati con "trappolette" costituite da una sola "valvola"

multifunzione che emetteva qualche centesimo di Watt e con antenne tipo rete del letto o spezzone di filo teso tra due bastoni di scopa. Ignoravo allora le rigorose leggi della propagazione che in anni successivi studiai molto a fondo ed applicai con grande soddisfazione.

Ma questo è un altro discorso che mi porta molto lontano da Frosinone e lo riprenderò in altra occasione.

Il risultato tangibile di questa mia attività fu che mi feci “un nome” e questo fu determinante per una svolta che subì la mia carriera in Marina. Ma anche questo è un altro argomento.

Debbo però dire che una volta, per la mia smania di recuperare materiale per le esercitazioni, mi cacciai in un brutto pasticcio perché un giorno si incidentò un Baltimora (fortunatamente senza danni a persone) ed io, poche ore dopo ero già sul velivolo a smontare strumenti e sfilare cavi. Si dà il fatto che non era ancora stato fatto il verbale dell'incidente e l'aeroplano era ancora a carico d'inventario ... Non presi alcuna punizione, ma la strapazzata che mi fece il Comandante dell'Aeroporto .. ancora la ricordo !

Ma, prima di tornare alle altre materie di insegnamento, c'è da dire che due volte alla settimana c'erano esercitazioni di "cicalino" tenute da un Sottufficiale Marconista, dato che le comunicazioni tra aereo in volo e terra (o navi), volando con gli S79 e gli S 84 non erano in fonia ma in telegrafia e l'antenna era un cavetto in rame con un peso in fondo che usciva dalla coda del velivolo e veniva filato e recuperato a mano dal Marconista o dall'Ufficiale Osservatore. Fortunatamente però tutti gli aerei erano ormai dotati di un apparato VHF a quattro canali per le comunicazioni in fonia con le Torri di Controllo, il famoso “Bendix”(dal nome della casa costruttrice) . Cito questo particolare perché si dimostrerà importante nel seguito del mio racconto.

Cooperazione Aeronavale e Cooperazione Aeroterrestre.

Due materie, praticamente, senza particolare storia. Svolte, rispettivamente, da due coppie di Ufficiali. Un Ufficiale dell'Aeronautica ed un Ufficiale di Marina per la Cooperazione Aeronavale, ed uno dell'Aeronautica ed uno dell'Esercito per la Cooperazione Aeroterrestre.

Veramente la prima delle due materie una certa storia ce l'ha. E questo per due motivi. Il primo fu che proprio l'Ufficiale di Marina mi notò e negli anni successivi si diede molto da fare per farmi accettare nel Corso di Specializzazione in Telecomunicazioni all'epoca molto ambito e riservato a pochi “eletti” dai quali io ero del tutto escluso avendo già una specializzazione in

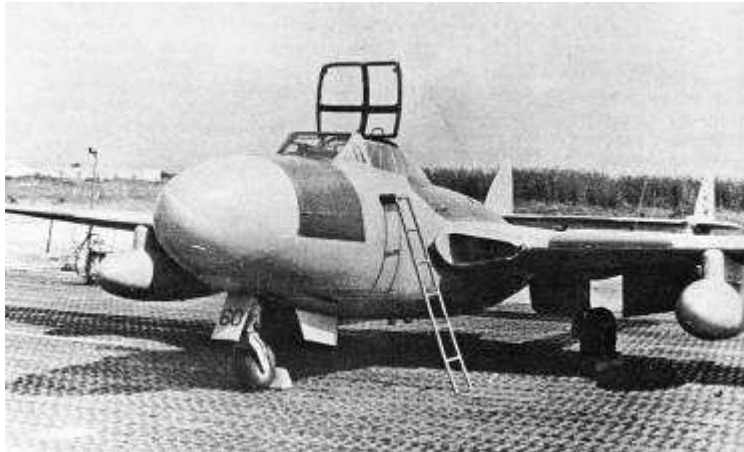
artiglieria (ero “a” piccolo) ed essendo, per di più, anche “Osservatore”. Il secondo motivo fu che agli esami di fine Corso, feci una lunga e profonda dissertazione sulla necessità che la Marina avesse una propria Aviazione e delle sue portaerei non sapendo che il mio Insegnante era un accanito assertore della teoria Duoettiana, che recitava molto sinteticamente, che l'aereo era l'arma che avrebbe coperto tutte le necessità di una guerra quindi, in futuro niente più navi, niente eserciti ma solo aeroplani e aeroplani e basta. Ne nacque un'accesa discussione che nulla aveva a che vedere con gli esami e che stava per concludersi con la mia bocciatura ed invece si concluse alla fine con un bel venti e lode.

Qui finisce la cronaca delle materie d'insegnamento

Attività di volo

Ho già detto che, per vari motivi, eravamo tutti neofiti, non solo del volo, ma del “contatto” con l'aeroplano. Ricordiamoci che eravamo nel 1946, alla fine della guerra. Gli Aspiranti dell'Aquila II, per quello che ho già detto, avevano addirittura finito l'Accademia a Brindisi, nell'Accademia Navale. Gli Ufficiali dell'Esercito e noi “pescatori” non avevamo mai visto un aeroplano da vicino, tanto meno volato. Quindi l'attività di volo è stata tutta un'esperienza nuova. Abbiamo iniziato, prima di tutto, facendo conoscenza con il paracadute che poi ci ritrovammo sia nella versione “attaccato sotto il sedere”, che nella versione da appoggiare in un punto qualsiasi dell'aereo e da attaccare, in caso di necessità, all'imbragatura che avevamo indosso. A questa conoscenza seguì un volo di “ambientamento” sui “Baltimora”, cioè, a turno, ciascuno di noi fu messo come un baule nel muso di plastica di quell'aereo, nel posto del navigatore, per un volo di una quindicina di minuti. Nulla di particolare se non fossero esistiti alcuni inconvenienti:

1 – La pista era in “grelle”, con tanto fango ed era corta, quindi gli aerei, decollando, staccavano le ruote dal suolo soltanto a fine pista, in prossimità di un campo coltivato a cavolfiori e per chi era nel muso in plexiglass, vedere arrivare, a velocità sempre crescente, il campo di cavoli non era certo divertente (certe “strizze” !!!).



Un velivolo De Havilland D.H. 113 "Vampire" dell'Aeronautica Militare Italiana, in un'area di sosta realizzata con "GRELLE" (Foto anni '50).

2 – I nostri piloti, spesso neofiti per i "Baltimora", avevano la particolarità di "imbardare" in decollo, cioè di uscire di pista lateralmente nella fase finale del decollo, con aumento delle paure da parte dell'allievo navigatore dato che anche ai lati della pista c'erano bellissimi campi coltivati a cavoli.

Superato il volo d'ambientamento, iniziammo le esercitazioni pratiche di navigazione, di aerofotografia e di analisi, anche stereoscopiche, dei risultati. Alcune esercitazioni furono molto interessanti, tipo navigazione Frosinone – Etna (allora in attività) – Vesuvio con foto del cratere dell'Etna in eruzione comparato con il cratere del Vesuvio calmo e tranquillo. Foto del porto di Civitavecchia con navi sotto carico ed esame delle stive. Insomma attività molto interessanti. Volavamo, oltre che sui Baltimora, anche sugli S79 e, molto, sugli S 84 adattati con tavolinetti per gli allievi navigatori. E qui successe il patatrack !!!! Anzi, per l'esattezza ne accaddero due.



Martin 187 "Baltimora"



SM 79 nella versione Aerosilurante "Sparviero"



SM 84 Aerosilurante

Eravamo partiti da Frosinone in tre aerei S 84 diretti, isolatamente, a Palese Macchie (Bari) per una serie di esercitazioni con la Marina nel Golfo di Taranto. In ciascun equipaggio c'era uno di noi tre allievi navigatori di Marina. Le condizioni meteo erano bruttine e dato che gli S 84 erano dei veri cassoni che non riuscivano a prendere quota, ogni aereo scelse un percorso differente per attraversare gli Appennini. I piloti del mio aereo scelsero il passo di Ariano Irpino. Riuscimmo a passare ma ad un certo punto incappammo in un vuoto d'aria che ci fece fare un brutto salto. Nessuno di noi era legato al seggiolino (negli S 84 non era proprio possibile). Quindi TUTTI, ripeto TUTTI, fummo scaraventati contro il tettuccio dell'aereo e nel ricadere c'è chi si ferì contro qualche apparato e chi, come me, schiantò con il proprio fianco il tavolino da navigazione.

Mi fratturai un paio di costole e questo mi causò, una volta arrivati, fortissimi dolori perché mi misero una fasciatura strettissima intorno al torace. E questo non sarebbe stato un problema se il Comandante dell'Aeroporto non fosse stato un famoso raccontatore di barzellette. Ridere con due costole rotte ed una fascia stretta sul torace non è certo divertente. Soffrii tantissimo, ma mi divertii altrettanto.

E qui finisce la prima disavventura di quella missione. Per la cronaca, il secondo aereo attraversò l'Appennino, si fa per dire, dallo Stretto di Messina. Il terzo, dopo vari tentativi, rinunciò e tornò a Frosinone.

Le esercitazioni con le navi si svolsero regolarmente : consistevano nell'avvistare (a vista !) una formazione navale dalla posizione di luce più opportuna, stabilirne la composizione, la posizione, la rotta e la velocità. Oggi una tale esercitazione fa sorridere, ma

non dimentichiamo che eravamo nel 1946 – 47, quando i nostri aerei non avevano radar e tra aereo e nave si comunicava, quando si comunicava, soltanto in telegrafia !

Finite le esercitazioni dovevamo rientrare a Frosinone. Il primo aereo decollò normalmente e diresse per la base. Anche noi decollammo, ma in decollo si udì un forte schianto. Il Primo pilota, a segni, dato che non esisteva interfono, mi disse di andare a "dare un'occhiata" attraverso il marsupio di cui erano dotati gli S 84 (che serviva all'Osservatore per seguire il lancio del siluro "attaccato" sotto la pancia del velivolo = vedere la foto) per controllare cosa era successo. Andai, mi calamai nel marsupio e constatai che una delle "zampe" del carrello penzolava liberamente dato che era "partito" il martinetto di richiamo del carrello. Andai a riferire e decidemmo di chiedere alla Torre di Palese di tentare l'atterraggio senza carrello fuori pista, cioè sul prato. Debbo qui aprire una parentesi per ricordare che, per una vecchia legge dell'epoca della guerra, il più anziano di bordo era il Capo Equipaggio. Si dà il caso che il Primo Pilota era di Complemento. Vecchio Maresciallo era recentemente stato promosso Ufficiale per meriti eccezionali. Aveva fatto la guerra in un reparto di Stukas ed aveva al suo attivo un sacco di successi in missioni di guerra. Il Secondo Pilota era un Maresciallo Istruttore di volo, anche lui con un passato di tutto rispetto. Morale mi ritrovai Capo Equipaggio con la responsabilità delle decisioni. Che NON presi autonomamente ma ... su suggerimento dei due piloti decidemmo di tentare un atterraggio senza carrello.

Comunicata la nostra decisione alla Torre di Controllo, ricevemmo l'autorizzazione ad atterrare dopo che i mezzi di soccorso si fossero schierati in prossimità del punto d'atterraggio. E qui scattò uno dei momenti di maggiore "strizza" della mia vita. Vedere, dall'alto la fila di carri dei pompieri, autogru, autoambulanze e pensare che in una di quelle autoambulanze di lì a poco avrei potuto esserci io, mi impressionò (eufemismo !!!!) moltissimo. Comunque, quando tutto fu pronto, fummo autorizzati ad atterrare. L'atterraggio lo fece il Maresciallo, più esperto di quei cassoni sui quali volavamo. Atterraggio, come si diceva allora, "alla vasellina": PERFETTO. Solo che le eliche, strisciando sul terreno sollevarono un polverone rosso che per un istante mi diede l'idea del fuoco. Altra botta di "strizza" da morire !!! E non è finita. Ero il Capo Equipaggio, pertanto mi sentii in dovere di lasciare l'aereo per ultimo mentre, secondo me, il fuoco ci stava invadendo !!! Poco mancò che non dovessi essere veramente caricato su una delle autoambulanze.

Per fortuna tutto finì nel migliore dei modi e le fotografie scattate subito dopo dimostrano che eravamo in ottime condizioni e che anche l'aeroplano, tutto sommato, se l'era cavata bene. Inutile dire che il merito fu del Maresciallo di cui non posso tacere il cognome: Gabrielli.



l'S 84 sinistrato, dopo l'atterraggio senza carrello.



L'equipaggio dell'S 84 dopo l'episodio.

Foto scattata dal Motorista di bordo con la macchina aerofotografica NISTRÌ normalmente fissata sul velivolo. Era a fuoco fisso, e metteva le immagini a fuoco alla distanza minima di un centinaio di metri.

Vita Aeroportuale

Piuttosto “spartana”. Infatti non c’era la possibilità di andare in “franchigia” a Frosinone perchè era indispensabile usare la macchina ed allora nessuno l’aveva. Nei sette mesi della mia permanenza a Frosinone sarò andato in paese forse due o tre volte sempre in circostanze eccezionali. Normalmente nelle ore pomeridiane e serali si chiacchierava, si passeggiava, c’era chi giocava a carte (ricordo che il più accanito giocatore di poker era il Cappellano) chi, come me, si dedicava alle attività radio-amatoriali. Ma non è tutto. Dopo cena, sul tavolo da biliardo (inutilizzabile per i numerosi strappi) c’era un collettivo gioco di dadi per stabilire chi

doveva “offrire” il caffè, oppure una collettiva compilazione della schedina della SISAL (progenitrice del TOTOCALCIO) auspicando di fare un bel 12 (allora non c’era il 13).

Il freddo era intenso. Non c’era riscaldamento in nessun locale quindi l’alternativa era andare a letto molto presto rincantucciandosi tra le coltri che dal freddo erano umide. Dormivamo in dormitori da una decina di Ufficiali ed avevo l’infausta sorte di condividere la stanza, tra gli altri, con un Aspirante dell’Aquila II che, appena a letto, si addormentava come una sasso russando al punto che vibravano i vetri della finestra. Ma

Con Vittorio Moratti (che io chiamavo Victor Mc Muratta date le sue remote origini Stuart) avevamo pensato di utilizzare la stufa in terracotta esistente in ogni dormitorio ma ignobilmente ferma per mancanza di carbone.

Iniziammo col raccogliere ramoscelli secchi nel campo e, con grande successo, li bruciammo nella stufa. E siccome “l’appetito vien mangiando”, dai ramoscelli passammo ai rami. Dai rami passammo ai pezzi di legno ed infine ai tronchi che venivano infilati nella stufa e man mano spinti (ovviamente il tutto era concluso prima di andare a letto) con grande vantaggio per la temperatura ambiente. Ma ... altro “ma ...”

I tronchi spesso erano umidi e c’erano problemi di accensione. Allora decidemmo di “utilizzare” l’olio di scarto dei motori di aereo che giacevano inutilizzati in grossi fusti vicino all’hangar. Iniziammo con un barattoletto di olio ed un pennellino per spalmare l’olio sui tronchi. Il barattolino divenne presto barattolo... fino a diventare una grossa tanica il cui contenuto era ampiamente utilizzato per “aiutare” l’accensione dei tronchi.

Tutto andò bene fino a quando, alcuni colleghi bontemponi invidiosi di caldo che avevamo realizzato decisero di farcela pagare. Fu così che un bel giorno, qualcuno salì sul tetto della baracca e collocò una grossa pietra sulla canna fumaria della nostra stufa. Superfluo descrivere le conseguenze ambientali ... ed altro.

E prima di concludere le mie disavventure nel Frusinate, debbo ricordare due eventi.

Uno tristissimo l’altro, soltanto di cronaca.

Il primo perchè “tristissimo” ?

Eccone la storia.

Nei primi mesi del 1947 fu organizzata una gita in autobus a Cassino per visitare la città e quello che era rimasto del Monastero di Montecassino.

Ricordo che nei primi mesi del 1944, nelle varie battaglie che si susseguirono in quella zona, vi furono cruenti combattimenti tra tedeschi (che erano a Cassino) e gli alleati (che erano sul monte). Le forze corazzate tedesche durante il giorno si nascondevano tra le vie del paese e durante la notte uscivano e cannoneggiavano le forze alleate che stavano in alto. Ebbene,

proprio nel giorno della nostra visita a Cassino, le ruspe che lavoravano per togliere le macerie della città distrutta, scoprirono nell'androne di una casa che era crollata un carro armato tedesco (di quelli che durante il giorno si nascondevano). Il carro armato fu estratto e nel suo interno furono trovati i membri dell'equipaggio che si erano uccisi con un colpo di pistola al capo.

Perché ? Per il fatto che il palazzo nel cui androne si erano nascosti era stato bombardato ed era crollato sul carro armato, quindi i poveri membri dell'equipaggio erano rimasti chiusi in una bara d'acciaio senza via di scampo.

Vedemmo il carro armato, o meglio quello che ne era rimasto, ma il ricordo di questo dolorosissimo episodio di guerra è rimasto impresso nella mia mente in maniera indelebile e non posso non collegarlo a quanto accadde sui sommergibili quando erano attaccati mentre erano in immersione e venivano affondati.

Ma, bando alle tristezze !

Il secondo episodio, questo di cronaca, si riferisce al giuramento che noi Ufficiali facemmo alla nuova Repubblica essendo stati prosciolti dal Re Umberto II dal giuramento di fedeltà al "Re ed ai suoi reali successori".

Perché lo ricordo ? perché subito dopo, all'ombra di un vetusto S 79, facemmo la fotografia ricordo e, data la mia proverbiale pignoleria nel fare annotazioni, sul verso della foto ho elencato i cognomi di tutti i partecipanti e molti dei soprannomi con i quali erano chiamati.

Tra essi si possono individuare almeno due Aspiranti del Corso Aquila II, non ancora Piloti, che chiusero la loro carriera da Generali di Squadra Aerea. Sono, rispettivamente, il primo da sinistra, in piedi, Aspirante Lamberto Batrolucci che fu anche Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica (e che, purtroppo, ebbe problemi per "l'affare" di Ustica) ed il quinto da destra, Aspirante Mario De Paolis che era il Capo Corso degli Aspiranti che ebbi come colleghi nel Corso per Navigatori.



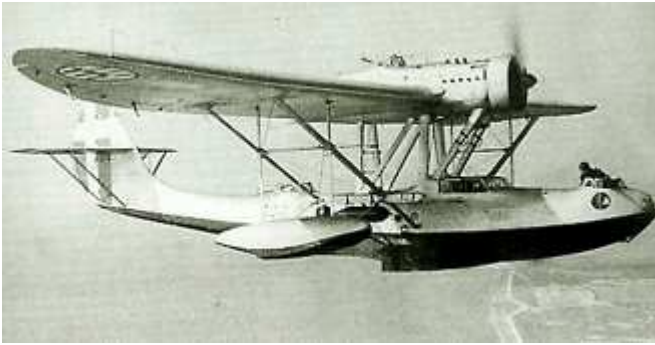
Febbraio 1947 – Foto ricordo del Giuramento Ufficiali alla Repubblica

Io ho sempre scherzato con i soprannomi ed in Aeroporto ne circolavano di simpatici. Ad esempio: Vittorio Moratti, come ho già detto lo chiamavo Victor Mc Muratta, ma un soprannome particolarmente “azzeccato” è quello che trovammo al Tenente Medico. Va ricordato che eravamo nel dopoguerra, quando non esisteva il Servizio Sanitario Nazionale, quindi, chi stava male chiamava il medico (e lo pagava). Nelle campagne del Frusinate non c'erano medici ed allora i contadini si rivolgevano al Medico militare. Alla fine della visita c'era il problema della parcella. Qui si distingueva il nostro medico il quale, dato che l'appetito (la fame) in quei tempi era una costante, immancabilmente diceva :”Cocime d'ova” che poi, dato che i pazienti erano sempre gli stessi era diventato : “Cocime l'ova” sottintendendo che dovevano essere due. Da qui il soprannome che gli affibbiammo “Cocimelova” che io ho puntualmente riportato sul retro della foto.

A fine Aprile del '47 si concluse la mia avventura “ciociara” . Con Duccio Cibelli e con Vittorio Moratti fummo trasferiti a Taranto, all'Idroscalo, con il brevetto di “Navigatore” nell'Aeronautica Militare, per l'addestramento specifico e conseguire la specializzazione “O” (Osservatore) in Marina Militare.

Qui inizia il secondo periodo del mio servizio in Aeronauti

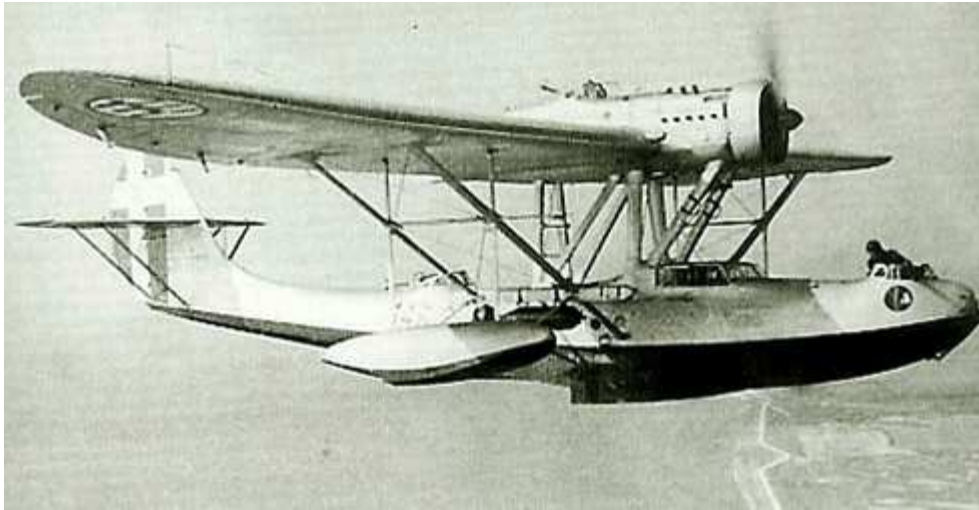
Secondo Periodo = Taranto



Come detto poc'anzi, finito il periodo frusinate iniziò il periodo tarantino per concludere il "Corso" per Osservatori

Con Duccio Cibelli e Vittorio Moratti fummo destinati all'Idroscalo "Luigi Bologna" di Taranto con sede nel secondo seno del Mar Piccolo alla 2xx (non ricordo il numero esatto) squadriglia che "volava" sui vecchi Cant Z 501 (ufficialmente chiamato "Gabbiano" ma si trattava del famigerato "Mammaiut" reduce dalla seconda guerra mondiale) e sugli RS 14 idrovolanti bimotori, anch'essi residuati bellici. Entrambi questi velivoli avevano caratteristiche peculiari sulle quali vale la pena spendere due parole.

- Cant Z 501 : velocità massima 275 Km/h che, con vento contrario, a volte si riduceva a ... "quasi fermo". Progettato nel 1932. Primo volo nel marzo del 1934. Durante la guerra i Cant Z 501 vennero abbattuti come mosche eppure hanno continuato a volare ed a fare il lavoro di ricognitori con enorme sacrificio di vite umane. Naturalmente non c'era collegamento interfonico tra i membri dell'equipaggio e le comunicazioni con i propri comandi avvenivano via RT, utilizzando un'antenna che veniva filata da poppa. L'Ufficiale Osservatore era l'addetto alle telecomunicazioni. Particolarità interessante è che il motorista che era anche uno dei mitraglieri era sistemato nella gondola del motore, sopra l'ala, completamente isolato dal resto dell'equipaggio.



Ricognitore Cant Z 501 in volo



Ricognitore Cant Z 501 a Cadimare (La Spezia) . Personale armiere al lavoro

- RS 14 : aereo costruito in pochissimi esemplari. Velocità massima 382 Km/h. Primo volo nel maggio del 1939. Apparentemente innovativo. L'Osservatore era sistemato nel muso in plexiglass del velivolo, ma si dà il caso che detto muso non avesse un proprio ingresso, quindi l'Osservatore doveva raggiungere il suo posto sgusciando tra i piedi dei due piloti. L'aeroplano era molto sensibile al mare tanto che, si diceva, avesse la brutta abitudine di infilarsi con i galleggianti in acqua, e quindi scomparire, in caso di onda un po' alta. Per le comunicazioni, quando fui assegnato alla Squadriglia dotata di RS 14, eravamo "progrediti", infatti vi era stato installato un apparato VHF (il Bendix 4 canali) e con esso si svolgevano tutte le comunicazioni sia con le navi durante le esercitazioni che con la propria base aeroportuale (all'Idroscalo di Tarato, allora non esisteva torre di controllo)



Ricognitore Fiat R S 14

- C'erano anche due squadriglie di grossi Cant Z 506, ma erano addetti al soccorso in mare e quindi noi "allievi" ne eravamo accuratamente esclusi.

Trovammo ad attenderci un Capo Osservatore, con il quale però non avemmo grandi contatti perchè era stato "parcheggiato" lì in quanto si preparava per le Olimpiadi di vela del 1948. Si trattava di Nico Rode, prodiere di Straulino in numerosissime regate su Stelle, le imbarcazioni da regata più rinomate dell'epoca e che, con Straulino, aveva vinto tutto quello che si poteva vincere: Per la cronaca, nelle Olimpiadi del 1948, arrivarono quinti perchè, purtroppo si ruppe l'albero dell'imbarcazione quando avevano ormai vinto la regata.

La nostra attività di volo, complessivamente, era scarsa.

Con i "Mammaiut" facevamo tanti "rimorchi manica" come bersaglio per i tiri contraerei delle navi. Le navi navigavano in linea di fila e noi dovevamo defilare da uno dei lati, in senso opposto al loro moto e quando la manica era al loro traverso, quindi con l'aereo ben lontano, le navi iniziavano a sparare. I piloti non potevano vedere come andavano i tiri perchè non avevano visibilità posteriore, quindi era l'Osservatore, che guardando verso

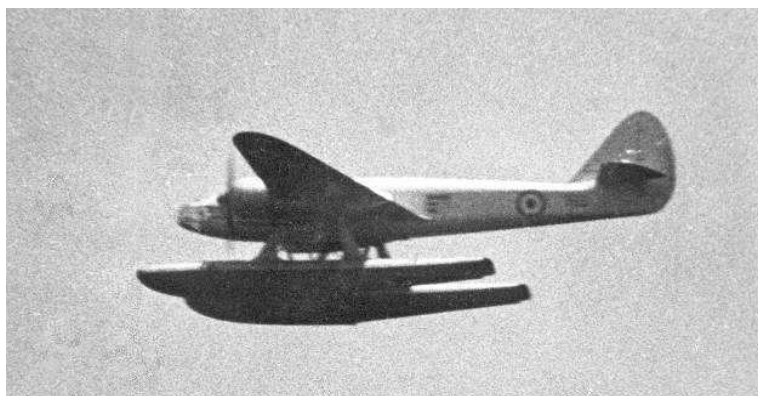
poppa, doveva stare con gli occhi ben aperti perchè se i colpi si fossero avvicinati troppo doveva tranciare il cavo di rimorchio e far allontanare l'aereo il più rapidamente possibile.

Debbo confessare che, mentre con gli RS 14 non ebbi mai problemi con il mare, altrimenti non starei qui a scrivere, con i Cant Z 501, mi capitò più di una volta di dover tranciare il cavo di rimorchio e dire ai piloti, ovviamente a gesti, di “squagliarsela” rapidamente. Manovra interessante era, poi, quella di sgancio della manica sul campo d'ammarraggio al rientro dalle esercitazioni e successivo recupero del cavo di rimorchio.

Con gli RS 14, invece, si facevano esercitazioni di avvistamento (a vista) di sommergibili vistosamente in emersione, primi percorsi di ricerca particolari (“cravattini”) e segnalazione con VHF alla nave capo formazione degli avvistamenti. Tutto qui.

Ancora ricordo quanto mi costò uno “sfizio” che mi presi del quale, però, ora non sono pentito.

Una sera, al cinema, durante un cinegiornale (allora non esistendo la TV non c'erano telegiornali) ho visto che era stata ripresa l'ultima esercitazione “aeronavale” e che in alcuni fotogrammi era chiaramente visibile l'RS 14 nel cui muso c'ero io. Scrisi alla “Settimana Incom” che con l'Istituto Luce realizzava i cinegiornali, e chiesi una fotografia dell'aereo. Mi risposero prontamente e mi inviarono la foto richiesta (che è allegata al presente racconto) ... con un contrassegno di oltre mille lire. Pagai. Si dà il caso che allora, compresa la cospicua indennità di volo, percepivo uno stipendio mensile di poco meno di duemila lire (dodici mensilità l'anno dato che non esisteva la “tredicesima”). Quindi per lo “sfizio” di una foto, mi giocai più di metà del mio stipendio !!! Ma la foto è qui e sono orgoglioso di mostrarla.



La “famosa” fotografia che mi costò mezzo stipendio

A terra facevamo una quantità enorme di esercizi di cicalino (RT) per tenerci allenati all'uso della radio in volo, ma in volo si faceva poco e niente.

In conclusione c'era da morire di pizzichi dalla noia di rimanere praticamente inoperosi.

Fortunatamente ad un certo momento spuntò un'opportunità che si dimostrò per me vincente sotto tutti gli aspetti.

In maniera del tutto casuale entrai nelle simpatie del Capo Servizio Cooperazione Aeronavale della Squadra, l'allora C.F. Luigi Longanesi Cattani, soprannominato "von Kiorben", uno dei più decorati tra gli Ufficiali di Marina per il suo passato di Sommergibilista ed in parte anche come Osservatore. Il suddetto "von Kiorben" aveva due sedi di lavoro : una a bordo del Duilio, un'altra all'ultimo piano della caserma Sommergibili, la "Farinati" . Dato che normalmente "von Kiorben" viveva a bordo con il suo sottordine (TV Cristiani), la sede di terra rimaneva deserta. Chiese al mio Capo aeronautico, T.C. Palmiotti (un ex "Atlantico") di potermi utilizzare nella sede della "Farinati" esclusivamente per rispondere ad eventuali telefonate. Mi trasferii, perciò, in una stanza adiacente l'Ufficio del quale dovevo occuparmi. Con un doppiino telefonico prolungai la linea dall'ufficio nella mia stanza così non fui costretto nemmeno ad alzarmi presto alla mattina e, senza muovermi dal letto, trattai problemi aeronavali comodamente sdraiato ed in più, avendo accesso alla rete telefonica dell'Aeronautica, riuscivo a farmi collegare con la mia fidanzata a Roma ed a parlare senza limiti di tempo. Giova ricordare che in quegli anni, per le "interurbane" si doveva andare in un particolare ufficio delle TETI (progenitrice della SIP, poi TELECOM), chiedere il numero, attendere e, arrivato il proprio turno, "Roma cabina 5", si andava a parlare. Finiti i tre minuti, al fatidico avviso "Continua ?" la risposta era "Noo". "Allora saluti e chiuda".

Quindi la "Farinati" per me fu una vera manna dal cielo. Pranzo e cena al Circolo Ufficiali, metà requisito dagli alleati, ma ancora ben attrezzato. Cinema due volte alla settimana. Ballo al sabato sera. Il tutto abilmente gestito dal Maestrino Renato, detto Renè, in fama di ... terzo sesso.

Ritornando al mio lavoro, la calma non durò molto. Infatti, dato che anche il lavoro presso l'Ufficio della Farinati languiva, e dato che la mia fama di "radio esperto" mi aveva inseguito da Frosinone mi assegnarono anche alla Scuola RARI (= Radar) a San Vito per dare una mano ai miei compagni di Corso Mario Calzeroni e Gino Pagni che preparavano i futuri Sottufficiali radaristi. Io di radiotelemetria non ne sapevo nulla. Avevo acquistato il libro del Prof. Tiberio su questa materia, ma le mie nozioni erano modeste. Tuttavia mi diedi da fare ed in qualche modo riuscii ad essere utile. L'esperienza, invece, fu utilissima per me perché me la ritrovai pari pari al Corso Superiore ed alla specializzazione TLC di cui ho già raccontato.

La mia giornata, variava moltissimo in funzione dell'attività prevista. La sede fissa era alla Farinati. Poi, se dovevo andare in volo, inforcavo la bicicletta, uscivo dall'Arsenale dalla Porta Carboni e, attraverso sentieri tra i campi, superavo Maridepo ed arrivavo all'Idroscalo. Se dovevo andare a San Vito, sempre in bicicletta, arrivato a Maridepo, giravo a destra e, sempre attraverso sentieri di campagna, percorrevo quella che poi è diventata un'arteria importante di Taranto, Viale Magna Grecia, arrivavo sul Lungomare del Mar Grande e quindi arrivavo a San Vito: Tutto bene, a mano dei cani i quali, essendo sempre ora antelucane, mi inseguivano abbaiando, si prendevano dei bei calcioni, ma la mia paura era sempre tanta.

Mi sto dilungando in tanti particolari per descrivere bene l'ambiente nel quale vivevo e la vita che conducevo.

Una parola a parte va spesa per descrivere il Radar sul quale venivano preparati i futuri radaristi. Prima di tutto, si chiamavano ancora "Radiotelemetri", abbreviato in "RARI", così battezzati dal Prof Tiberio, padre del radar italiano ed a tale proposito rimando a quanto ho già raccontato. In secondo luogo vanno descritti "cosa" erano questi apparati. Erano residuati bellici inglesi, acquistati come "rottami" nei campi ARAR ed erano dei cabinati nei quali trovavano posto due operatori. Sul tetto del cabinato ruotava, comandato a mano dall'interno, un sistema di antenne composto da quattro Yagi (chiedo scusa se scendo per un poco in dettagli tecnici), due a due sovrapposte in modo che, sfasando opportunamente i segnali, i lobi consentissero anche la scoperta di aerei lontani. Non esisteva PPI ma un semplice tubo a raggi catodici con indicatore di tipo A. Quindi lavorare con questi apparati era piuttosto complicato. Eppure i nostri futuri radaristi, ne fecero ottimo uso, tanto che, episodio molto ridicolo, uno di questi "cabinati" fu collocato su una delle torri prodriere del Duilio e si comportò abbastanza decorosamente.

Chiudo questa parentesi non esattamente "aeronautica" della mia vita per tornare a raccontare qualcosa della mia attività di volo. A Taranto feci conoscenza con qualcosa che non avevo ancora vissuto a Frosinone : lo "specchio". Sì, lo specchio d'acqua, s'intende. Infatti, cosa che non sapevo, i piloti di idrovolanti temevano molto l'ammarraggio in assenza completa di vento, perché lo specchio d'acqua li ingannava. In questi casi il motoscafo addetto al rimorchio del velivolo ammarato doveva percorrere la zona d'ammarraggio in modo da fare increspature l'acqua della zona interessata. La cosa non mi interessava quando volavo sui Cant Z 501, mi interessava moltissimo quando ero nel muso degli RS 14 perché ero in posizione più bassa dei piloti e vedere l'acqua avvicinarsi rapidamente,

conoscendo il “vizietto” di quegli aeroplani di infilarsi nell’acqua, non era cosa divertente per un neofita come me.

Dimenticavo dire che, in estate, al rientro dai voli, facevo il bagno nello specchio d’acqua antistante l’Idroscalo, ove c’erano gli allevamenti di cozze (allora le cozze più famose in Italia erano le “cozze di Taranto”. Io che sono sempre stato ghiotto di cozze crude, andavo a nuoto in un vicino vivaio, mi insediavo su uno dei trespoli d’angolo del vivaio, raccoglievo le cozze che erano sui pali, quindi le più grosse e mi facevo grandi spanciate di questi insuperabili molluschi.

Prima di concludere la cronaca dei miei trascorsi Aereonautici a Taranto, debbo segnalare un avvenimento MOLTO IMPORTANTE della mia vita.

Il 7 luglio 1948 la mia fidanzata, quella con la quale parlavo attraverso i centralini dell’Aeronautica, divenne mia Moglie e da allora condivise tutte le gioie (per fortuna TANTE), tutte le amarezze (per fortuna POCHE) e tutte le avventure della mia vita.

Alla fine di ottobre del 1948, ormai Specializzato “O” fui trasferito in Accademia a Livorno per frequentare il Corso Superiore e così si concluse il mio secondo periodo in Aeronautica.

Terzo Periodo = Pisa - Roma



Alla fine del Corso Superiore, il 1° agosto del '49, fui "interlocutoriamente" destinato al 46° Gruppo Aereo dislocato a Pisa, ma in effetti in trasferimento da Roma - Centocelle a Pisa.

Perché in maniera interlocutoria ?

Perché Marinavia (Comandante Micali Baratelli che mi conosceva da Frosinone) ed il mio "vecchio" Comandante Gianni Sleiter insistevano perché io frequentassi la specializzazione TLC. Maripers, viceversa, diceva che io ero già "a" piccolo, cioè artigliere, in più ero Osservatore, quindi con specializzazione grande e non potevo assolutamente prendere un'altra specializzazione grande in contrasto con le mie precedenti. Poiché il braccio di ferro si dilungava, nell'attesa mi destinarono al 46° Stormo che, come già detto, si stava trasferendo. Mi mandarono a Pisa però non c'era nemmeno un posto letto per me. Agostino Veneruso (Giobbe), anche lui destinato allo steso reparto, dormiva In Infermeria. Io, approfittando del fatto che in Accademia era destinato "Gustino" (Sergio Agostinelli), mio quasi fratello in Marina, trovai una sistemazione d'emergenza a Livorno. Alla mattina, con mezzi di fortuna andavo a Pisa, al cessa lavori tornavo in Accademia. Questo "andazzo" funzionò fino a quando scoprii che al 46° Stormo non ero assolutamente occupato a causa della mia precarietà ed allora, approfittando dei frequenti voli Pisa – Centocelle e viceversa, ed avendo

da pochi giorni avuto dalla cicogna la mia primogenita Elisabetta, cominciai ad imbarcarmi come navigatore volontario su tutti i voli per Roma e viceversa.

E così arrivò il 1° novembre, quando finì il braccio di ferro e fui assegnato “come auditore” al tanto sospirato Corso di specializzazione in Telecomunicazioni. Anche questa situazione durò pochissimo e decadde anche l’ “auditore” ed il mio posto divenne permanente. ... E, sia detto per inciso, me la cavai con onore, prendendo agli esami il massimo dei voti con iscrizione dell’elogio nel mio foglio matricolare.



Estratto del mio Foglio Matricolare

Qui si conclude la terza parte della mia attività in servizio aereo ... ma non è ancora finita.

Quarto Periodo = Grottaglie 86° Gruppo aereo Antisom



Finita la specializzazione TLC c'era da impiegare questo giovane Tenente di Vascello "super-specializzato" da qualche parte in Servizio Aereo. Destinazioni da TLC in Marina non ne mancavano, ma Marina insisteva perché io rimanessi in Servizio Aereo.

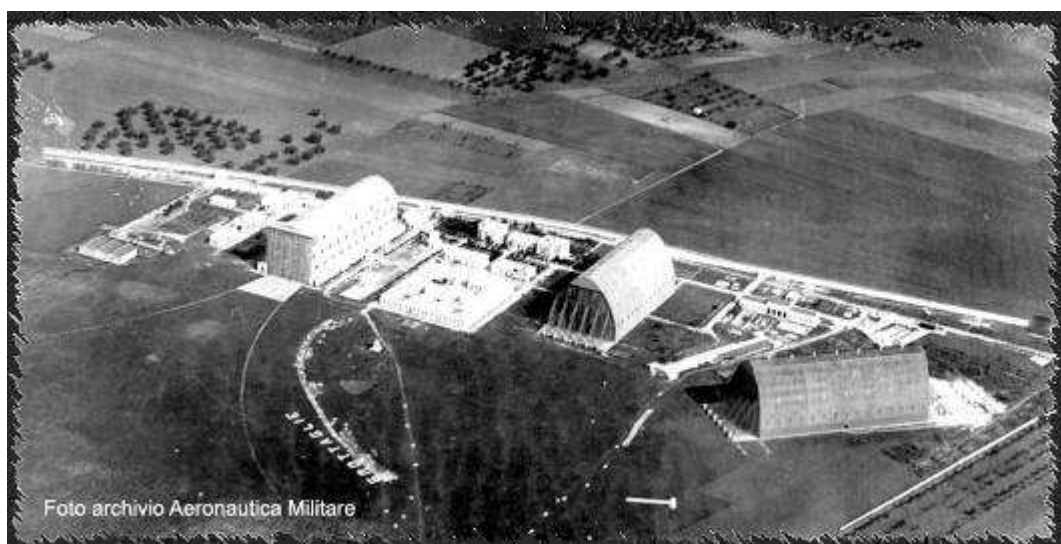
Si dà il caso che proprio quando ero diventato "disponibile", cioè alla fine del mio Corso TLC si stesse formando una "seconda edizione" dell'86° Gruppo aereo Antisom (la Prima Edizione risaliva alla seconda Guerra mondiale) e così, assieme ai nove Osservatori reduci dal primo vero Corso per Osservatori che aveva avuto luogo a Guidonia, fui destinato al "resuscitato" 86° Gruppo Aereo Antisom che sarebbe stato schierato nell'Aeroporto di Grottaglie e che sarebbe stato dotato degli S2C5 "HELLDIVER" aeroplani da portaerei, stracarichi di apparecchiature elettroniche, quindi buon pane per i miei denti (di allora!).

Ovviamente, erano stati assegnati al Gruppo anche altrettanti piloti, provenienti dal 4° Stormo caccia, Sottotenenti o Tenenti, dei Corsi Urano, Vulcano e Zodiaco (1939 – 40 – 41) cioè paralleli ai nostri Giobbe, Squali e Raffiche (il mio Corso) con i quali ci trovammo immediatamente in perfetta sintonia. Comandante del Gruppo era il T.C. Pil. Pelosi.

Per l'addestramento iniziale ci destinarono a Lecce, Aeroporto di Galatina, ove trovammo ad attenderci 12 bellissimi aeroplani e due istruttori: il Capitano di Corvetta Stone, responsabile del gruppo di addestramento ed, in particolare, istruttore di volo per i piloti ed il Tenente di Vascello Maige al quale fummo assegnati noi Osservatori, incaricato di farci conoscere tutte le apparecchiature di bordo, il loro uso ed, in particolare, l'impiego del radar di cui era dotato l'Helldiver e l'uso di un particolare strumento di ausilio alla navigazione che noi battezzammo subito "Tabellone Cinematico", strumento sconosciuto a noi, ma che si rivelò ottimo anche per la navigazione sul mare.



Il nostro arrivo a Grottaglie



L'Aeroporto di Grottaglie all'epoca della prima Guerra Mondiale.

Si notino i tre grandi hangar per i dirigibili della Regia Marina,

il maggiore dei quali, ancora esistente negli anni '50, fu demolito dopo il nostro arrivo

Notare anche la scritta a terra con il nome dell'Aeroporto ed il "T" per indicare la direzione per l'atterraggio-.



Aeroporto di Grottaglie – Demolizione di un Hangar per dirigibili della 1a Guerra Mondiale

L'addestramento si protrasse per un paio di mesi. Alla sua conclusione ci trasferimmo "armi, bagagli ed aeroplani" a Grottaglie ove trovammo una situazione abbastanza critica. Si volava da mezza pista (in grelle) perchè l'altra metà era in costruzione. C'erano ancora, in demolizione, due hangar per dirigibili della Prima Guerra Mondiale. La zona per il parcheggio dei velivoli era in terra battuta, quindi polvere e fango a volontà. La torre di controllo era costituita da un struttura in legno, alta quattro o cinque metri dotata di apparato VHF.

Non c'era laboratorio per le riparazioni delle apparecchiature elettroniche di bordo, mentre c'era una piccola officina, montata su camion, per la revisione delle parti meccaniche. E ... naturalmente non c'erano né radiotecnici né tecnici radar.

Qui venne fuori, ancora una volta, la mia "radio – esperienza". Fui incaricato di allestire un laboratorio che consentisse, almeno, il controllo degli apparati.

Davanti ad una finestra del, pomposamente, chiamato laboratorio Radar, appoggiato su un trespolo di legno, realizzai in banco di prova per i radar. Dimenticavo dire che il Radar di bordo era appeso sotto l'ala destra del velivolo. Quindi si poteva scollegare e trasportare abbastanza semplicemente. Quello che non ci mancavano erano le parti di ricambio. Anzi ne avevamo in abbondanza, perchè gli americani ci avevano riempito di cassoni di ricambi:

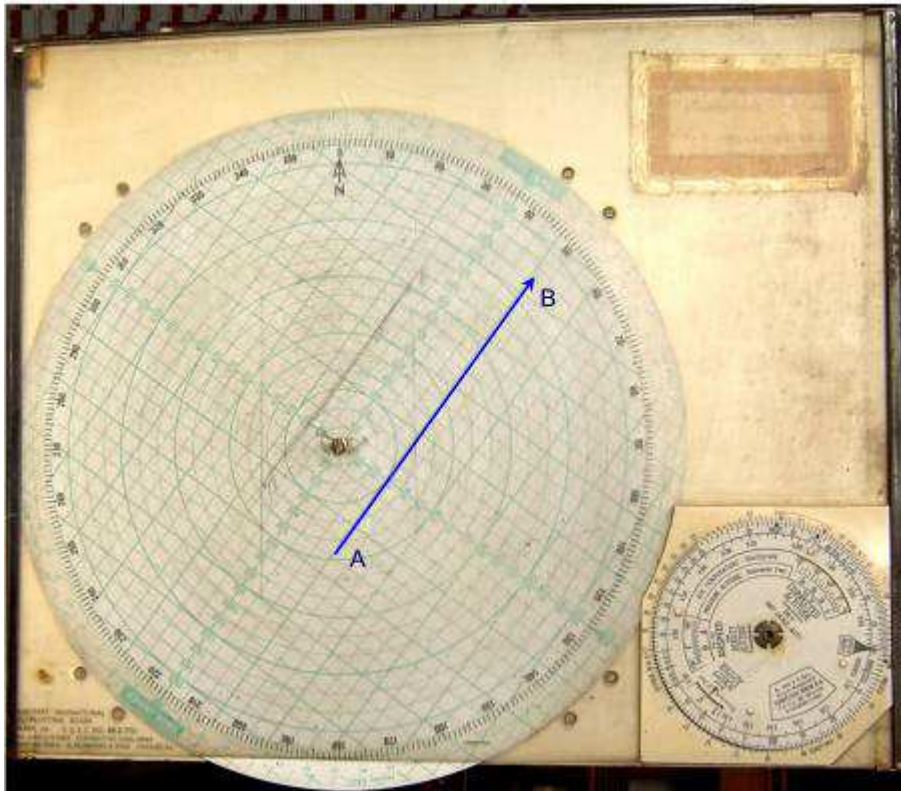
Il problema era trovarli !

Ci volle un po' di tempo, ma i sottufficiali tecnici preposti al magazzino fecero veri miracoli a mettere ordine tra tutta quella roba che ci era stata lasciata senza alcuna documentazione.

Intanto l'attività di volo era abbastanza intensa. Primi aerei dotati di Radar (da 3 cm) per la ricerca in mare ma ... o periscopio o Snorkel. E se il mare era un po' increspato e la ricerca

era “contro” mare, non si vedeva nulla. Ma ci siamo dati da fare e di successi ne abbiamo riportati parecchi.

Però, prima di proseguire, desidero spendere due parole sul "Tabellone cinematico".



Il famoso "Tabellone cinematico"



L'interno del tabellone

In effetti si trattava di una versione del "Rapportatore Digramma" usato da noi a bordo delle navi. Versione sofisticata e molto pratica con la differenza che non si doveva usare la parallela. Servivano soltanto lapis e gomma. Permetteva di tracciare rapidamente una carta di Mercatore, quindi dei punti e ricavare rapidamente distanza e rotta. Nell'esempio della figura sono tracciati due punti. La distanza tra loro è di 18 miglia. La rotta tra i due punti è 35°.

Si infilava nell'abitacolo come un cassetto e nel suo interno c'era anche il posto per appunti vari. Ne ho parlato perché quando fui trasferito dall'86° Gruppo a bordo delle navi, mi portai via quello che era stato "mio" e, nella mia nuova destinazione lo usai tantissimo. Ne parlerò in altra occasione perché ad esso è legato il mio incontro con l'Ammiraglio Mimbelli che merita un discorso a parte.

Volavamo, volavamo, volavamo. Io più degli altri perché c'erano i voli per prova apparsi che erano mio appannaggio. La maggior parte delle esercitazioni erano di ricerca radar di sommergibile in navigazione sullo snorkel eseguita da due o tre aerei contemporaneamente che eseguivano schemi di ricerca previsti dalla pubblicazione ATP 1 (cravattini) in zone avanzate rispetto alla formazione navale. Come già detto non sempre riuscivamo a "scoprire" il bersaglio, perché il nostro radar era molto disturbato dalle onde del mare. Tuttavia ci davamo molto da fare nell'applicazione delle nuove procedure NATO.

Un'attività nuova era quella di "Direzione del tiro navale" contro bersaglio sulla costa non visibile dalla nave che sparava.

Oltre alle esercitazioni con gli Helldiver, essendo agli inizi delle attività NATO, venivano mescolate le carte in maniera tale che un Ufficiale italiano, da un aereo di altra nazionalità, dirigeva il tiro di navi di nazionalità ancora diverse. Naturalmente sugli Helldiver volavano Osservatori di nazionalità non italiana.

Fu così che, avendo scoperto nel passato avevo anche fatto il mestiere di artigliere, mi inviarono a Malta dove imbarcai sulla porterei inglese Theseus e volando su aerei Firefly (molto simili ai nostri Helldiver), feci diverse esercitazioni di tiro contro costa nel poligono sardo di Perdasdefogus diressi il tiro di navi americane e francesi, ma non italiane. Un'altra volta imbarcai a Taranto sull'incrociatore americano Worchester e, questa volta volando su elicotteri, diressi il tiro, sempre in Sardegna, di navi inglesi, francesi e, se non ricordo male, anche turche. Esperienze interessantissime per l'epoca nella quale vivevamo. Decolli ed appontaggi su portaerei. Voli su elicotteri. Sono attività che adesso fanno ridere, ma nel 1951 - 52 erano per noi attività entusiasmanti.

A proposito del mio imbarco sull'incrociatore americano a Taranto, ci fu un episodio abbastanza comico. Il Worcester era alla fonda in Mar Grande, e mi spedirono a bordo non con una motobarca comune ma con un motoscafo Ammiraglio. Si dà il caso che su quella nave stavano aspettando una visita illustre. All'avvicinarsi del motoscafo sul quale mi trovavo, da bordo dell'incrociatore non notarono che sul motoscafo non c'erano insegne e schierarono la guardia al completo, con tanto di picchetto armato, tromba e migliaia di fischi alla banda. Naturalmente, appena misi piede sul barcarizzo si accorsero dell'errore e mi fecero rapidamente scomparire. Ma la scena fu veramente esilarante.

A proposito di queste esercitazioni, un aspetto molto interessante fu quello di partecipare alle attività quotidiane su navi straniere e vedere l'organizzazione del "quotidiano".

Per esempio, sul Worcester mi stupì l'assenza quasi completa di porte per l'accesso ai vari locali; anche gli alloggi Ufficiali non avevano porte ma soltanto pesanti tende nere.

E fu così che alzando una tenda scoprii uno dei gabinetti equipaggio. Rimasi stupito da quello che vidi: il locale era molto lungo ed alle due pareti, una di fronte all'altra, vi erano due canali con acqua di mare che correva a scroscio. Ad una certa distanza tra loro c'erano delle tavolette tipiche da gabinetto e qua e là c'erano seduti i marinai che facevano i propri bisogni. Evviva la privacy, si direbbe oggi !

Sulla portaerei inglese, la Theseus come già detto, invece tutt'altro mondo !

Appena messo piede a bordo mi assegnarono un camerino e mi condussero subito dopo in "sala paracadute" ove, in base alle mie dimensioni corporee, mi scelsero un paracadute che etichettarono con il mio cognome e grado e che trovai regolarmente sul mio seggiolino tutte le volte che andai in volo.

Interessante fu il locale "docce", o meglio i "bagni", Ufficiali. Si trattava di un grande locale nel quale erano installate una ventina di bagnarole, tutte allineate, con tanto di rubinetterie, che venivano utilizzate dagli Ufficiali ... per le pulizie individuali.

Altro particolare molto interessante era la consumazione dei pasti. Nonostante gli Ufficiali fossero numerosi, il locale "mensa" era abbastanza piccolo, una decina di posti in tutto, il quadrato, viceversa, era grandissimo. Non mi fu difficile scoprire l'arcano. La partecipazione a tavola non era una manifestazione "ufficiale" come da noi, ma soltanto ... una necessità ineluttabile. Pertanto ogni tanto qualcuno si assentava dal quadrato, andava a mensa, mangiava e poi tornava subito in quadrato a bere.

Ad una certa ora il ragazzo del bar del quadrato ha suonato una campanella e si è messo a dire a gran voce "LAST DRINK ... LAST DRINK", al che tutti si sono precipitati al bar

e si sono riforniti di boccali di birra e di whiskey ed hanno continuato a bere ed a chiacchierare tra loro.

Qui è necessario raccontare un episodio che mi capitò una mattina a colazione. Ultimate le "pratiche mattinali" andai a mensa per fare colazione. Al ragazzo di mensa che mi chiese cosa desiderassi risposi, tra l'altro, "One eigh": Al che lui mi rispose : "Yes, Sir, but three or five". Ed io, di rimando, "One eigh". E lui di nuovo : "Yes, Sir, but three or five". ed io ancora, parlando lentamente ed aiutandomi anche con le dita : "O n e e i g h !". E saremmo andati avanti chissà quanto tempo se lui non mi avesse finalmente chiarito : "Yes, Sir, but three MINUTES or five MINUTES" , cioè alla coque o sodo. Risposi "Five" e così ricevetti, tra l'altro, il mio uovo sodo e conclusi la mia colazione.

Ma torniamo alle esercitazioni dell'86° Gruppo. Essenzialmente facevamo scorte con ricerca antisom. Ad un certo momento, come già detto iniziò la direzione del tiro navale contro bersagli costieri non visibili dalla nave che "sparava". Ripeto: per me era molto più semplice che per gli altri. Infatti sulle Corvette era adottato il "tiro senza strumenti" sulle cui norme non mi dilungo ma che per me era stata un'ottima scuola.

Attività di volo abbastanza intensa con frequenti spostamenti di squadriglie in Liguria, in Sicilia, a Tolone, a Malta.

A proposito del trasferimento Malta, ricordo che fummo obbligati a portare con noi la divisa da società estiva che era stata da poco ripristinata. Pantaloni di panno, dinner bianco, cravatta orizzontale, perché ? Perché era prevista una festa solenne ospiti del Governatore inglese di Malta che all'epoca era l'Ammiraglio Lord Mountbatten, padre di Filippo di Edimburgo, non ancora Principe Consorte, ma già marito della futura Regina d'Inghilterra ed allora in comando di una Corvette di base a Malta. La festa ci fu, molta "pompa" grandi "bacia mano" a nobili Signore e noi facemmo la nostra bella figura nei nostri fiammanti dinner estivi.

Tutto questo, raccontato oggi, fa sorridere ma all'inizio degli anni '50, in pieno dopo Guerra, erano avvenimenti di tutto rispetto.

Torniamo ai nostri Helldiver anzi ad alcuni episodi avvenuti nella "routine" del quotidiano.

Eravamo ancora in addestramento a Lecce, molto inesperti delle numerose apparecchiature esistenti a bordo. Tra l'altro c'era una scatoletta con uno switch che serviva per commutare l'interfono tra Pilota e Navigatore da semplice Interfono al trasmettitore VHF sulle varie frequenze. Queste le premesse. Passiamo al fatto specifico.

Io, Tenente di Vascello, volavo quasi sempre con il Tenente Pilota Gasperini, del Corso Zodiaco, cioè del Corso parallelo al mio, quindi affiatamento più che completo.

Eravamo nel pieno di un'esercitazione. Ad un certo momento mi viene un fortissimo dolore di pancia. Per interfono avverto il pilota: " A cugì ("cugino Pilota", mentre noi Osservatori eravamo i "cugini Pescatori") me fà male la pancia". " E che te posso fà ? Non posso mollare l'esercitazione. Se ce la fai, adopera l'imbuto". Va ricordato che negli anni '50 e per molti anni ancora, i militari erano tutti uomini. Al massimo esisteva personale femminile (in alcune Marine) come personale ausiliario, ma tutto era organizzato esclusivamente per personale maschile. Negli aeroplani piccoli, dove l'equipaggio non aveva possibilità di movimento, esisteva, vicino ad ogni sedile, un piccolo imbuto collegato con un tubicino che scaricava verso l'esterno. Il tutto, in caso di necessità, si sfilava e serviva per urinare. Come potesse essere usato non lo so, perchè tra tuta di volo, imbragatura per il paracadute ed altri impicci vari sfido chiunque ad averlo potuto usare . Nel caso mio, poi

L'esercitazione continuava, io al radar facevo la mia ricerca ma intanto i dolori aumentavano ... Fino a quando successe l'inevitabile. Man mano, sempre via interfono, mantenevo informato il pilota che perciò era aggiornato su tutto. Si dà il fatto che, per mia ignoranza, il "famoso" switch della scatoletta non era commutato su INTERFONO, ma sul VHF, sulla frequenza delle torri di controllo. Quindi TUTTE le torri di controllo militari vennero a conoscenza dei miei guai.

Al rientro dal volo trovammo grandi ... festeggiamenti, con sventolio di rotoli di carta igienica etc. Non scendo in particolari ma dico che dopo qualche mese capilai in non so quale aeroporto, mi presentai ai colleghi i quali con grande allegria e senza peli sulla lingua mi dissero : "Ma tu non sei quello che se la fece sotto in aereo ?"



Quinto Periodo = Nave Alabarda



La vita di reparto ebbe fine con il mio trasferimento dall'86° Gruppo alla 3a Divisione, su Nave Albarda, come Capo Servizio Operazioni ed addetto alla Cooperazione Aeronavale rimanendo in forza operativamente ancora all'86° Gruppo. Strane vicissitudini della vita !

Dal punto di vista Aeronautico il periodo fu molto squallido mentre professionalmente iniziò un periodo molto interessante dato che il Comandante della Divisione era l'Ammiraglio Mimbelli. Ma questo periodo sarà oggetto di un racconto a parte.

Attività di volo ? Scarsa. Abituato a volare quasi quotidianamente sugli Helldiver mi ritrovai a volare sugli aerei più disparati ed a fare lavori che consideravo umilianti. Ad esempio, in una esercitazione dovetti "lanciare" a mano degli illuminanti da un foro aperto sul pavimento di un Beechcraft, nato per ben altri e più nobili voli !

Ripeto, attività di volo modesta, comunque, nel bene o nel male, ho trascorso in Aeronautica un certo numero di anni e di questo ne sono molto orgoglioso, anche se questo amore non è nemmeno lontanamente paragonabile all'amore che mi lega alla Nostra bella Marina.

CONCLUSIONE

Non posso chiudere queste mie memorie "aeronautiche" senza rivolgere il mio pensiero affettuoso ai miei tre Comandanti che ho avuto sullo Scimitarra, rispettivamente Remo Osti, Antonio Bagagiolo, Gianni Sleiter ed all'Ufficiale in seconda Vittorio Ferrara, che hanno combattuto con aeroplani estremamente lenti e vulnerabili tanto da meritare tutti numerose decorazioni al V.M. e Bagagiolo e Ferrara il passaggio dal Complemento allo SPE per merito di guerra.

Infine, la mia riverente memoria allo zio di mia moglie, Colonnello Alfredo Alderighi, il quale, Sergente in artiglieria all'inizio della prima Guerra Mondiale, prese il brevetto di pilota (uno dei primi brevetti militari), divenne Ufficiale e combattè per il resto della Guerra e si fece tutta la Guerra d'Africa e parte della Seconda sempre nei reparti di volo. Conservo gelosamente il suo casco di volo in pelle ed i suoi occhiali (quelli che usavano i piloti negli aerei da caccia) e la sua medaglia in oro (18 K !) di lunga Navigazione Aerea. Sono per me cimeli dall'enorme valore affettivo.