

Memorie – 1959-61 – Catania, 87° Gruppo A/S



Un S2F in volo con lo sfondo dell'Etna innevato fra le nuvole

Come era accaduto per la vela, la crisi di astinenza dal volo si faceva sentire, dopo un anno trascorso senza nemmeno vedere un aereo, e quando, il 30 giugno '59, mi presentai all'87° Gruppo Antisom a Catania, fui felice di tornare a volare, anche se la situazione di quei reparti della nostra Aviazione, “per la” (non “della”) Marina, era alquanto singolare. Il comando dei reparti era esclusivamente dell'Aeronautica – la Marina aveva solo il controllo operativo nelle missioni di caccia antisom – e l'incarico di staff più elevato che un ufficiale pilota di Marina poteva assumere era quello di Capo Ufficio Operazioni.

Per l'attività di volo, il compromesso raggiunto (Legge N.968 del 7 ottobre 1957) stabiliva che gli equipaggi fossero misti: dei quattro componenti, un pilota ed un operatore di sistema per ciascuna forza armata e, solamente in volo, il comandante del velivolo era il più anziano dei due piloti, indipendentemente dalla forza armata di appartenenza. Erano esclusi da questa norma solo il Comandante del Reparto, il Capo Ufficio Operazioni e gli istruttori, che potevano andare in volo con un pilota della loro stessa forza armata. Inoltre, quando ci si ridislocava con uno o più velivoli su di un'altra base, appena a terra il comando del reparto distaccato veniva assunto dal più anziano ufficiale dell'Aeronautica Militare (AM), anche se meno anziano di uno di Marina (MM).

Con l'arrivo del nuovo velivolo, l'S2F (*Nota 1*), che era allora il più moderno della linea di volo nazionale,



il livello del personale dell'AM destinato ai reparti, sia piloti che operatori di sistema, era notevolmente migliorato e l'atmosfera era sufficientemente distesa. In passato, per quanto riguardava la qualità del personale dell'AM per l'assegnazione ai reparti, i gruppi antisom erano al penultimo gradino, seguiti solo dai trasporti. In linea di volo c'erano ancora gli ultimi due Lockheed PV-2 Harpoon (*A fianco, in volo. Nella nota, altra immagine a terra*) (*Nota 2*), velivolo molto vecchio, che in Italia aveva sostituito l'Helldiver nel 1952 (*Nota 3*) ed in sette anni di attività aveva subito molti incidenti e causato numerose vittime. I componenti degli equipaggi designati a trasferire quei “ruderi” alla SACA (Società

Anonima Cantieri d'Aeroporto) di Brindisi per la demolizione erano in attesa di condizioni meteo più che ottimali e non sembravano fossero, direi “non erano”, assolutamente contenti del compito loro

assegnato.

La prima cosa che feci appena arrivato al reparto fu di ritirare la voluminosa mole di vestiario e di accessori per il volo (casco, tute, sottotute e calzature estive ed invernali, cosciale, borsone, cartella documenti, ecc.) e mi resi conto di quanto l'AM fosse molto più "ricca" della MM. Mi stupii non solo della quantità, ma soprattutto della eccellente qualità, ma il mio stupore scomparve quando mi accorsi che il vestiario proveniva da una famosa e "costosa" ditta del centro di Roma! Raccattai a fatica i miei nuovi averi e mi recai alla sala spogliatoio per mettere tutto in uno stipetto, per fortuna capiente. Mi guardai intorno e vidi che ce n'era uno solo libero, il N° 17. Non c'era alternativa e, scacciata una spontanea reazione iniziale di scaramanzia, inevitabile data la mia "napoletanità", iniziai a sistemare la mia roba.

Avevo quasi completato le complesse operazioni per mettere tutto nello stipetto, quando entrò un ufficiale dell'AM. Ci salutammo ed egli, guardandomi con aria perplessa, mi chiese come mai avessi scelto proprio quello stipetto. Gli feci notare che era l'unico libero e gli chiesi il motivo di quella domanda. Dopo un momento di esitazione, con un po' d'imbarazzo, mi rispose che era stato di un suo collega, rimasto vittima un paio di settimane prima, di un incidente in atterraggio con un piccolo velivolo monoposto all'aeroporto di Pratica di Mare. Nei due anni e più che seguirono non cambiai stipetto e, nonostante la massiccia attività di quel periodo, non ebbi mai nessun problema in volo, a parte una brevissima piantata di un motore in decollo, che si riprese subito.

In volo (*Sotto: con il mio equipaggio, tutti "bardati", pronti ad imbarcare*), mi trovai fin dall'inizio a mio

agio e superai agevolmente tutti i test "nazionali", compreso il volo strumentale e notturno. Solo sulla gestione delle emergenze ci fu qualche incomprensione con l'istruttore sui principi concettuali secondo i quali affrontarle. La scuola americana partiva dal concetto che anche il pilota più bravo ed esperto non riesce a reagire con assoluta freddezza ed a conservare del tutto il sangue freddo e la capacità di ragionare con lucidità quando deve affrontare un'emergenza improvvisa. Le azioni da applicare erano tutte improntate ad una certa dose di automatismo che consentiva di superare lo stato di panico che, in misura maggiore o minore, si manifesta in ogni individuo in tali circostanze. La scuola italiana partiva invece dal principio opposto, che considerava il pilota che aveva superato positivamente la fase d'istruzione un essere quasi soprannaturale, in grado di non farsi prendere mai dal panico e quindi capace di ragionare freddamente e reagire sempre tempestivamente e razionalmente in qualsiasi situazione di emergenza. Ci misi un po' a convincere l'istruttore, ma ci riuscii, dimostrando che i risultati erano identici, se non addirittura migliori.



Il primo impatto con Catania non fu positivo. Per cominciare, in aeroporto non c'erano alloggi disponibili per noi di Marina e fummo costretti a prendere in affitto un appartamento in città, nel quale ci sistemammo in quattro, facendo avanti e indietro in automobile con l'aeroporto. Dopo tre anni passati negli Stati Uniti e in Italia centro-settentrionale, molti servizi, a cominciare dall'apertura di un conto corrente in banca, erano gravati da procedure che ci sembrarono antidiluviane e la possibilità di pagare con un assegno o riscuoterne uno si dimostrò praticamente inesistente. Negli Stati Uniti, con assegni ci pagavamo tutto, anche la lavanderia! Il rapporto con le ragazze apparve subito complicato e indusse molti di noi a rinunciare del tutto alla ricerca di amicizie femminili.

C'era anche il problema della "lingua" siciliana, almeno per me assolutamente incomprensibile. Ero da poco arrivato e, un giorno, mentre ero di servizio di picchetto (definizione aeronautica per l'ufficiale di guardia) mi telefonò il maresciallo dei Carabinieri, informandomi che avevano trovato un giovane che si aggirava all'interno del campo, vicino al relitto di un velivolo incidentato. Mi pregava di recarmi nel suo ufficio per procedere all'interrogatorio. Andai e chiesi al giovane, dall'aria piuttosto spaventata, come fosse entrato in aeroporto e cosa stesse facendo. La risposta fu un fiume di parole, ma per me fu come se parlasse arabo: non riuscii a comprenderne nemmeno una! Il maresciallo si rese subito conto della

situazione ed assunse la funzione di interprete, che svolse egregiamente. Purtroppo, casi di incomprensione accadevano anche in altre occasioni, quando non c'era ... l'“interprete”.

Il risultato di tutte queste difficoltà fu un atteggiamento, condiviso da buona parte dei miei colleghi, di “rigetto” nei confronti non tanto della città stessa, un po' sporca e caotica, ma ricca di cose pregevoli, quanto dei suoi abitanti. Lungi dall'essere un sentimento di superiorità o di disprezzo, si trattava dell'impatto con una realtà nel suo complesso molto diversa da quelle in cui quasi tutti avevamo vissuto in passato. La conseguenza fu che in quel primo periodo finimmo per isolarci ed uscire la sera, dopo una giornata di volo e di lavoro di ufficio, solo per andare a cena ed al cinema, apprezzando l'ottima cucina siciliana e buoni film in confortevoli sale cinematografiche, quali il Metropolitan, dove andavamo più spesso, un bel cinema moderno, proprio in centro, che offriva tutte prime visioni. Accanto c'era un buon ristorante nel quale gustai per la prima volta un piatto di stagione, cucinato molto semplicemente, che è rimasto fra i miei preferiti: la zuppa primavera, di carciofi, fave e piselli.

Il weekend libero da attività lavorative, sperimentato negli Stati Uniti, era a quei tempi già in vigore per i reparti dell'Aeronautica e ci vollero ancora anni perché fosse adottato anche in Marina. A bordo delle navi si lavorava anche la domenica mattina! Quando non avevamo servizi di guardia o di equipaggio di allarme per esigenze di ricerca e soccorso o emergenze, trascorrevamo tutto il weekend fuori dalla città, in giro per la Sicilia orientale, ma quasi sempre a Taormina, dove trovavamo un'atmosfera cosmopolita, grazie ai numerosi stranieri, non solo turisti, ma fra di essi molti “stanziali”, che avevano scelto il clima della Sicilia e quel posto incantevole per trascorrere gli anni della loro pensione.

All'inizio di luglio lasciai l'attività di volo per una ventina di giorni perché richiamato dalla vela per una serie di regate con *Artica II*. Di questa gradita parentesi in mare, che comprendeva una strana “kermesse radiotelefonica” e la regata della Giraglia, ho scritto in un altro capitolo.

Verso la fine dell'estate ebbi un brutto incidente automobilistico con la mia FIAT 1100 verde chiaro, che avevo comprato di seconda mano al rientro dagli Stati Uniti. Non mi ero potuto permettere un'auto più prestigiosa e costosa, come avevano fatto alcuni colleghi meno spendaccioni di me, perché, come ho scritto nei capitoli sul corso di pilotaggio, avevo speso tutto – ne valeva la pena e non avevo una “fidanzata” che mi aspettava al rientro! – e disponevo solo dei miei miseri stipendi italiani da sottotenente di vascello, accantonati in quei diciotto mesi.

Con un mio amico, Luciano Magazzù, sottotenente commissario di complemento dell'AM, tornavamo di sera a Fontanarossa dalla città, per cenare al circolo ufficiali, e percorrevamo l'ultimo tratto di strada, una strada a quattro corsie a due a due separate da una siepe piuttosto alta. Mentre superavamo un camion dell'Aeronautica, che ci precedeva sulla corsia di destra, ci trovammo davanti un mucchio di ghiaino catramato, quindi praticamente invisibile se non quando era ormai troppo tardi. Nonostante la frenata, l'auto investì il mucchio, fece un mezzo “tonneau”, andò a sbattere contro lo sportello del camion, ricadde sul tetto – i montanti, per fortuna, ressero egregiamente – e percorse una cinquantina di metri, rovesciata ed affiancata al camion prima di fermarsi.

Ricordo, come se fosse accaduto ieri, le grosse ruote del camion che procedevano di conserva a pochi centimetri dalla mia testa fino a quando l'auto rovesciata arrivò a fine corsa ed il camion si sfilò, fermandosi poco più avanti. Uscii immediatamente dal finestrino e vidi il giovane autista del camion che correva verso di me, visibilmente agitato, urlando: “Che ho fatto!? Che ho fatto!?”. Lo rassicurai, dicendogli che non aveva alcuna colpa di quanto era accaduto e si calmò abbastanza, dandomi modo di interessarmi di Luciano. Era ancora in macchina e gemeva, toccandosi la spalla. Lo aiutai ad uscire e mi resi subito conto che si era probabilmente contuso seriamente o addirittura fratturato la clavicola.

Dissi all'autista di portare subito Luciano in infermeria, di far telefonare dall'ufficiale di picchetto alla polizia, denunciando l'incidente, con presenza di feriti, e richiedendo un sopralluogo urgente. Solo allora mi accorsi, dall'espressione preoccupata con la quale mi guardava, che la camicia era sporca di sangue, che usciva copiosamente dal labbro inferiore. Era sorpreso di non dover portare anche me in infermeria e lo incitai a sbrigarsi, dopo aver tamponato alla meglio l'emorragia con un fazzoletto. Partito il camion, tornai nel punto dove c'era il mucchio di ghiaino e mi sincerai che prima di esso non vi fosse alcun segnale di lavori in corso. Poi scavalcai la siepe e passai sull'altra carreggiata, sulla quale i segnali c'erano e in abbondanza, ma invisibili, a causa della siepe, per chi era sull'altra e comunque non dedicati ad essa. Inoltre, c'era anche la parte più consistente del mucchio di ghiaino. Il rebus era chiarito: nello scaricare il ghiaino, non si erano accorti dell'ingente sversamento sull'altra carreggiata o, peggio ancora, se ne erano

disinteressati.

La polizia stradale non tardò a giungere sul posto e, in pochi minuti, confermò la mia tesi che fu verbalizzata al termine di accurati rilievi. Da essi risultò che la mia auto procedeva ad una velocità ampiamente consentita per quel tratto di strada, che non c'era alcun segnale di lavori in corso su quella carreggiata, che il mucchio di ghiaio era praticamente invisibile a distanza e che le ruote di sinistra erano salite di 1,20m dal piano stradale, dando inizio al "tonneau". Date le mie condizioni, lasciarono un agente sul posto, mi accompagnarono in base, mi chiesero di far rimuovere il "relitto" (*A fianco: la mattina dopo, spostamento del "relitto", arrivato in base la sera prima, in luogo più appropriato, con l'aiuto di Pierino Bazzani e di un marinaio*) e mi dissero di passare dalla questura il giorno dopo per ritirare tutta la documentazione sull'incidente.



Tornato in base, ebbi la conferma che Luciano si era fratturato la clavicola e appresi che era in ospedale, dove lo stavano ingessando, mentre per me bastò un punto di sutura al labbro ed una medicazione presso l'infermeria dell'aeroporto. Dopo cena, ero già di nuovo alla guida di un'auto presa in prestito per tornare a casa. Per fortuna, lo zio di Luciano, residente a Catania, era avvocato ed istruì gratuitamente la pratica legale di rimborso, che ebbe un iter sorprendentemente breve, a fronte dell'endemica lentezza nazionale in questo campo. Riuscì a far giudicare la mia auto irreparabile e, meno di un mese dopo l'incidente ebbi il rimborso che fu sufficiente per acquistarne un'altra: era anch'essa una FIAT 1100 di colore blu, di seconda



mano, ma in ottime condizioni e pochi Km percorsi (*A fianco, fotografata su di un traghetto*). Luciano, grazie all'interessamento dello zio, pur non avendo speso una lira, ebbe anche lui un consistente rimborso, che sperperò in amenità ed al gioco in pochi mesi.

L'incidente ebbe una conseguenza anche sul mio aspetto. Era avvenuto proprio il giorno dopo che, svegliatomi accaldato da un sonnellino pomeridiano, per recuperare il sonno perduto in un lungo volo notturno, mi ero sbarazzato del pizzetto e dei baffi, che mi ero fatto crescere durante le tre settimane trascorse in mare su *Artica II*. Con un pizzico di superstizione che, come ho accennato prima, non poteva

mancare, date le mie radicate origini napoletane, attribuii l'incidente a quella mia "scellerata" decisione e mi feci subito ricrescere baffi e pizzetto, che non ho più rasato da allora, passando alla barba completa parecchi anni dopo. Marilena non mi ha mai visto senza barba!

Il gioco, anche d'azzardo, era a quei tempi molto popolare in aeroporto, soprattutto fra i giovani ufficiali scapoli. Si cominciava con un gioco tutt'altro che d'azzardo, il bridge, i cui rudimenti avevo appreso negli Stati Uniti durante il corso di pilotaggio. Finito con il bridge, mentre si discuteva l'ultima mano, si cominciavano a mischiare insieme i due mazzi di carte e si attaccava con lo Chemin. Dopo un po', ai quattro si aggiungevano altri giocatori e, quando non c'era più posto per tutti, ci si trasferiva in sala biliardo, dove si occupava il tavolo, dopo aver cacciato i sottotenentini che giocavano, e coloro che non dovevano andare in volo presto la mattina dopo continuavano con lo Chemin fino alle ore piccole.

Io ero abbastanza fortunato ed applicavo una semplice strategia, che consisteva nel ritirarmi subito quando perdevo essendo punta ed attendere due o tre colpi, fino ad uno vincente, quando ero banco, lasciando che gli altri si accanissero contro di esso. Bastavano uno o due banchi fortunati, che non mancavano quasi mai, e la serata era positiva. Naturalmente, c'erano anche periodi sfortunati, ma potevo permettermi di perdere anche tutto lo stipendio perché la mensa in base era gratuita ed al bar si firmava per le consumazioni e si pagava a fine mese, dopo aver riscosso lo stipendio. C'erano mesi nei quali vivevo anche con due stipendi e, per fortuna raramente, altri nei quali rimanevo senza o quasi.

Oltre all'87° Gruppo, sull'aeroporto di Fontanarossa era dislocato il 1° Gruppo Elicotteri della MM, istituito nell'agosto del 1956 sull'eliporto di Augusta Terrevicchie, dimostratosi poi inadeguato. Nell'estate

del 1959, quando arrivai a Fontanarossa, il Gruppo era dotato di alcuni elicotteri AB-47G (*Sotto*) sistemati alla meglio, con gli uffici ed il supporto tecnico-logistico in un hangar messo a disposizione dall'AM. L'attività era quasi esclusivamente addestrativa per i piloti che provenivano dai corsi di volo negli USA e in Italia, ma i piloti erano tanti, gli elicotteri pochi e c'era una lunga lista d'attesa per fare qualche ora di volo.

La situazione andò migliorando gradualmente col tempo e con l'acquisizione di nuovi elicotteri, ma trovò soluzione definitiva solo nel 1963, con la cessione di terreno ed infrastrutture a titolo definitivo da parte dell'AM, che consentirono l'istituzione della prima Stazione Elicotteri della MM "Maristaeli Catania", che fu intitolata alla memoria del sottotenente di vascello Mario Calderara, primo ufficiale della Regia Marina – l'AM non esisteva e ci



volevano ancora quattordici anni perché fosse istituita – a conseguire il brevetto di pilota nel 1909 (*Nota 4*). Nel tempo libero, la meta finì per stabilizzarsi quasi esclusivamente in Taormina, dove cominciammo a fare amicizie e quella che finì per consolidarsi di più fu con Lamberto Durante. Era un proprietario terriero più o meno dell'età mia con carattere e comportamenti che definirei quanto meno originali ed assolutamente anticonformisti. Viveva in una grande bella villa padronale, un po' in abbandono, in cima ad una collinetta fra Taormina e Giardini Naxos alla quale si accedeva per una salita che era poco più di un viottolo non asfaltato, percorribile in auto, ma con prudenza, specialmente quando il terreno era bagnato e fangoso. A mezza costa c'era il grande edificio della fattoria, dove erano sistemati i coloni con le loro famiglie.

Lamberto viveva con una giovane di origine agrigentina, Anna Maria, attraente con i suoi capelli rossi ed occhi verdi, che aveva una figlia, più o meno di sette/otto anni, Tatiana, avuta da un matrimonio o convivenza con un diplomatico russo che poi aveva lasciato. A completare la "famiglia" Ciacione, un enorme mastino napoletano nero. Con il consolidarsi della nostra amicizia iniziò anche l'ospitalità nella sua villa, senza formalità: bastava arrivare su, anche a notte fonda, dopo un volo serale, parcheggiare l'auto, aspettare che Ciacione si avvicinasse e assicurarsi, prima di scendere dalla macchina, che scodinzolasse, indicando di aver riconosciuto l'ospite. Poi si entrava nella villa e, se tutti ormai stavano già dormendo, si cercava un letto libero del tutto, o anche solo parzialmente, dove passare la notte.

Le finanze di Lamberto avevano le caratteristiche di una funzione sinusoidale: fiorenti dopo la vendita dei raccolti, si riducevano a mera sopravvivenza quando la campagna non offriva raccolto. In quelle occasioni, ci si presentava con copiose donazioni di viveri di tutti i generi, che lui accettava senza imbarazzo. Quando invece la vendita del raccolto era stata generosa, invitava tutti a cena, facendo anche tenere aperto il ristorante fino alle ore piccole. Fra le nostre amicizie taorminesi, anche tre gay, che si esibivano nel locale notturno più in voga in quegli anni, vestiti e truccati da donna così bene che nessuno avrebbe potuto credere che non lo fossero. Alla spiaggia di Mazzarò erano richiestissimi dalle frequentatrici femminili per lezioni di trucco.

Il primo gennaio del 1960 ci trasferimmo a Sigonella. La pista dell'aeroporto di Fontanarossa era in condizioni pietose, tanto che il secondo pilota doveva guardare giù in atterraggio ed avvertire il primo quando bisognava tener su l'aereo ancora qualche metro per evitare le buche! Ma non era solo quello il motivo. La pista doveva essere non solo completamente riasfaltata ed allargata, ma anche allungata ed allargata perché ormai troppo corta per i grossi Jet e, comunque, anche troppo stretta per gli standard internazionali. Era un lavoro lungo e complesso perché bisognava anche rifare tutta la viabilità che costeggiava la nuova pista.

A Sigonella, aeroporto militare NATO di recente costruzione, gli Americani si erano già sistemati nella loro metà ed avevano costruito, con sorprendente rapidità e senza risparmio di mezzi, tutte le infrastrutture operative e logistiche, mentre a pochi Km di distanza dalla base era in costruzione anche un intero villaggio residenziale per le famiglie. Noi, a parte gli uffici, gli hangar per i velivoli e le spartane sistemazioni notturne per il personale dell'equipaggio d'allarme e quello dei servizi di guardia della VAM (Vigilanza Aeronautica Militare), non avevamo altro. Comunque, con molta buona volontà, ci "arrangiammo" all'italiana maniera, attribuendoci pomposamente l'appellativo di "Soci Fondatori di Sigonella", almeno per la parte nazionale.

Cinque giorni alla settimana, la mattina presto, ci si trasferiva da casa a Fontanarossa con la propria

automobile e si proseguiva con pullman militari per Sigonella. Un tratto della strada più breve era ancora in terra battuta e si doveva anche guardare un fiumiciattolo, generalmente quasi asciutto, ma non sempre. Un giorno, dopo un periodo di piogge torrenziali, il fiumiciattolo era diventato un fiume, ma il primo degli autobus cercò di passare ugualmente e rimase impantanato in mezzo alla corrente. Facilmente immaginabile l'epopea che vissero gli occupanti! Per fortuna, io ero su di un altro autobus che seguiva e dovemmo "sfilarci", tornare indietro e prendere un'altra strada, molto più lunga, ma sicura, arrivando a Sigonella con più di un'ora di ritardo.

Finito l'orario di lavoro e se non c'era attività di volo nel tardo pomeriggio o notturna, a Sigonella si rimaneva in pochi. Come accennato prima, al personale della VAM, stanziato a turni, si aggregavano l'ufficiale di picchetto, l'equipaggio d'allarme (due ufficiali e due sottufficiali) ed un piccolo nucleo di personale tecnico, che si servivano di mensa ed alloggi appena accettabili, ma fino alle 22.30, orario del suo ultimo volo di linea, c'era anche l'Alitalia, che aveva dovuto trovare un'altra sede aeroportuale e di servizi, con la chiusura di Fontanarossa. L'AM aveva concesso un hangar, nel quale si erano insediati il personale di terra dell'Alitalia ed il bar che, con il suo simpatico e disponibile gestore, era diventato il ritrovo serale per tutti i militari che passavano la notte a Sigonella.

Prima di andare avanti, un cenno alla struttura di comando, già in atto a Fontanarossa e rimasta immutata con il trasferimento a Sigonella. Il comandante dei due aeroporti, dal quale dipendevano tutte le strutture ed i mezzi di servizio aeroportuali era un anziano colonnello dei servizi dell'AM, quindi non pilota. I comandanti dei reparti schierati sulle basi, l'87° Gruppo A/S, il primo reparto, allo stato embrionale, degli elicotteri della Marina, già citato sopra, ed altri nuclei di recente istituzione di altre organizzazioni dello Stato, tutti inferiori in grado, dovevano rivolgersi a lui per tutte le loro esigenze di carattere logistico, che non sempre venivano soddisfatte tempestivamente o nella misura richiesta. Una situazione che era motivo

di malcontento e spesso anche di disservizi.

Al mio arrivo all'87°, il comandante del reparto era il Tenente Colonnello Pil. Alfio Mangano, Siciliano, di buon carattere e molto buon senso, amava il gioco delle carte, dalla scopa al tresette fino al bridge e passava sempre qualche ora al tavolo da gioco subito dopo il cessa lavori, prima di andare a casa. Alcuni mesi dopo il mio arrivo al reparto, fu sostituito dal parigrado Plocher (*A fianco: Cerimonia di cessione Comando. Non si capisce cosa sia la cosa che sembra avere nella mano destra il T.C. Mangano, forse si tratta di un difetto della fotografia*), di



carattere completamente diverso dal suo predecessore, iperattivo e desideroso di cambiare le cose quando

ancora conosceva poco o niente del velivolo, delle tattiche di caccia A/S e delle peculiarità degli stessi Gruppi A/S, amava mettere alla prova i suoi ufficiali con domande su quegli argomenti e, ricevuta la risposta, andava a controllare sulla monografia del velivolo o sui manuali pertinenti. Se la risposta non era esatta fino ai minimi particolari, richiamava l'ufficiale "incriminato" e ... lo "faceva nuovo". Io mi ero subito adeguato a questo suo giochetto e rispondevo invariabilmente: "Comandante, mi documento per bene e le rispondo". Tornavo poco dopo con la risposta corretta ed esauriente, evitando così di essere preso nella "trappola". Plocher sembrò gradire questo mio atteggiamento e prese l'abitudine di volare quasi sempre con me, specialmente quando ci si ridislocava all'estero



per esercitazioni NATO (*Nella pagina precedente: Con il Ten. Col. Plocher all'arrivo a Malta*).

Al vertice del personale MM, piloti e specialisti, per tutte le pratiche di forza armata, era il capo ufficio operazioni, il Capitano di Corvetta Anton Vittorio Cottini, uno dei primi italiani che avevano frequentato il corso negli Stati Uniti (*Immagini nella Nota 3*). Ottimo pilota e profondo conoscitore della dottrina e delle applicazioni della lotta A/S, era stimato da tutti e manteneva buoni rapporti con il settore AM, sempre pronto, tuttavia, ad intervenire con tatto e, se necessario, con determinazione e durezza, qualora si verificassero casi di disparità di trattamento fra noi ed il personale AM o non fosse rispettata alla lettera la normativa derivante dalla legge costitutiva dei reparti A/S, citata all'inizio del capitolo.

Nell'estate del '60, in occasione dei Giochi della XVII Olimpiade di Roma (a Napoli per la vela), fu organizzata una regata d'altura da Cannes a Ischia e lo Sport Velico della Marina Militare partecipò con tutte le sue imbarcazioni d'altura alla regata, preceduta anche da un lungo periodo di addestramento a La Maddalena. Fui convocato e, fra la preparazione, la regata e la licenza estiva, con il coinvolgimento nell'assistenza alle Olimpiadi a Napoli, lasciai l'attività di volo per quasi due mesi, immergendomi di nuovo nel mondo della vela (*Nota 5*).

Rientrato a Catania, ripresi l'attività di volo che fu molto intensa, con frequenti ridislocazioni in aeroporti italiani ed esteri, questi ultimi prevalentemente a Malta ed in Grecia. Sull'attività incisero anche un fattore burocratico che definirei "allucinante": da una verifica delle ore di volo notturno era risultato che il reparto fosse molto indietro sulle percentuali previste dagli standard stabiliti dalla normativa ed era necessario recuperare con missioni "ad hoc" e mettersi in regola. La soluzione era la seguente missione tipo: decollo dopo il tramonto, Sigonella-Napoli in aerovia, procedura di avvicinamento a Capodichino, senza atterrare, di nuovo in aria diretti a Cagliari Elmas fuori aerovia, atterraggio, spegnimento dei motori, due passi a terra per sgranchirsi le gambe, mentre l'aereo veniva rifornito di carburante. Poi un doppio caffè al bar e piano di volo di ritorno. Il tutto in poco più di mezz'ora e di nuovo in aria. Decollo e in aerovia per Napoli-Caraffa di Catanzaro-Sigonella, dove si atterrava all'alba.

Naturalmente, la maggioranza dei piloti del reparto "teneva famiglia" ed i pochi scapoli, in un reparto caratterizzato da elevato spirito di cameratismo, si offrivano di buon grado a sostenere l'esigenza di smaltimento delle ore notturne da soli o quasi, per cui mi capitò di fare più di una di queste missioni. Nonostante il caffè, il sonno si faceva sentire soprattutto nelle ultime ore, quelle che precedono l'alba, ed era consuetudine che i due piloti facessero, a turno naturalmente, un breve pisolino, scollegandosi dalle comunicazioni per favorire il sonno.

In una di queste missioni accadde che non ci capimmo ed entrambi ci scollegammo e ci addormentammo, mentre il velivolo, grazie all'autopilota, manteneva rotta e quota. Arrivati sul radiofaro di Caraffa di Catanzaro, dove avremmo dovuto accostare a dritta ed assumere rotta per Sigonella, il velivolo continuò dritto e poco dopo era sul mare aperto e in allontanamento dalla costa. Per fortuna il radarista, che avrebbe avuto il diritto, più di noi piloti, di schiacciare un breve pisolino, era sveglio e, accortosi dove stavamo andando, chiamò insistentemente sul circuito interno. Ma noi eravamo entrambi scollegati e alla fine, non ricevendo risposta, si alzò, venne avanti, ci afferrò per le spalle urlando: "Ehi! Dove stiamo andando?". Ci svegliammo di soprassalto e bastò un occhiata al radar per accorgerci di quanto era successo. Lo rassicurammo a gesti, mentre accostavamo a dritta per rientrare in aerovia e ci inserivamo di nuovo sul circuito delle comunicazioni.

Anche se in volo c'è sempre il pericolo di un'avaria o di qualche altro inconveniente, quelle missioni, infinitamente lunghe, erano stancanti, noiose, inutili o quasi sul piano addestrativo, ma prive di pericoli tangibili, soprattutto quando il tempo era buono. Quelle invece di caccia A/S, ed in particolare le fasi di mantenimento del contatto di un sommergibile localizzato, fino ad arrivare alla simulazione di un attacco, comportavano manovre che definirei "acrobatiche", a bassissima quota, rese più complesse e pericolose quando operavano insieme più velivoli, fino a quattro, due dei quali sul contatto e due su di un cerchio di 3.000 yards, pronti ad intervenire in caso di perdita del contatto. Le difficoltà ed il pericolo aumentavano soprattutto nelle notti con cielo coperto, foschia ed orizzonte invisibile.

La manovra ripetitiva per il mantenimento del contatto, che cercherò di descrivere in sintesi, detta "cloverleaf" (quadrifoglio) consisteva nel passaggio sul contatto a bassissima quota – la normativa prescriveva 100ft. (30m. circa) di giorno e 300ft. (100m. circa) di notte – lancio di un artificio fumogeno e luminoso, brusca richiamata e stretta accostata di 270° per ripassare sul contatto. Questa manovra veniva ripetuta fino a quando la sequenza dei segnali in acqua consentiva di acquisire la rotta del sommergibile e

simulare un attacco con il siluro auto cercante MK43. Da notare che, essendo il MAD (Magnetic Anomaly Detector) un sensore che rilevava la variazione del campo magnetico dovuta alla massa ferrosa del sommergibile immersa in esso, più bassi si era e maggiore era la portata del sensore, per cui si tendeva a stare sotto alle quote prescritte, specialmente, si diceva ironicamente, quando l'equipaggio era composto da quattro scapoli senza figli, nemmeno ... illegittimi.

Nonostante la complessità tecnica del velivolo, la pericolosità del tipo di volo operativo ed il notevole volume dell'attività svolta dai due reparti A/S (86° a Napoli Capodichino e 87° a Catania Fontanarossa e poi Sigonella) nei due anni e tre mesi della mia assegnazione al reparto gli incidenti di rilievo furono solo tre ed uno solo di essi attribuibile alle tattiche di caccia A/S. Il velivolo si inabissò nel Golfo di Napoli, di notte, l'11 aprile del '61, mentre era in cloverleaf con la perdita di tutto l'equipaggio. L'11 settembre dell'anno prima, un S2F con i soli piloti era finito nel Lago di Como per un imprudente passaggio a quota bassissima durante una missione di trasferimento. Non c'erano operatori ed entrambi i piloti persero la vita. Il terzo incidente, con gravi danni al velivolo, ma senza vittime né feriti, fu un atterraggio a Sigonella, eseguito con grande perizia, con una sola ruota del carrello – l'altra non ci fu verso di farla uscire – ed il ruotino del muso, dopo aver orbitato a lungo per consumare quasi tutto il carburante. Con tutto il personale del reparto che assisteva a bordo pista, il velivolo fece un ottimo atterraggio, date le condizioni, ma ebbe seri danni, che era impossibile evitare. Nessuno dell'equipaggio si fece nemmeno un graffio.

L'attività di volo continuò con la sua intensità ed io non mi risparmiavo, accumulando ore di volo, tanto che, alla fine di un mese di primavera inoltrata, nel quale avevo battuto tutti i "record", il Comandante mi mandò a chiamare e mi "impose" dieci giorni di licenza che mi consentirono una bella vacanza a Vulcano con una amichetta tedesca. A quei tempi sull'isola non c'era ancora la corrente elettrica, ma l'albergo più "in", nel quale eravamo, il Sables Noires, aveva un capace generatore che rimaneva in funzione fino alle 23.00, poi c'erano solo delle grosse pile elettriche con una lampadina sopra.

La mia attività di volo era, tuttavia, prossima ad una lunga interruzione, sempre per un ritorno alla vela. A fine luglio '61 imbarcai di nuovo su *Artica II* per i trasferimenti della barca e la regata in due manche Montecarlo-Sète e Sète-Ajaccio (**Nota 6**), seguita dalla Regata dei Tre Golfi sul *Susanna*, dei miei buoni amici, i coniugi Brainovich. Rimasi assente dal reparto per più di un mese, ma pensavo di avere ancora un anno per rifarmi con il volo quando, del tutto inatteso, a metà settembre, con l'anticipo di un anno, arrivò il movimento per ufficiale in seconda del *Flora*, una corvetta della scuola comando. Il 22 settembre lasciai l'87° Gruppo e quattro giorni dopo assumevo l'incarico a bordo.

Giovanni Iannucci

Milazzo, 10 giugno 2018

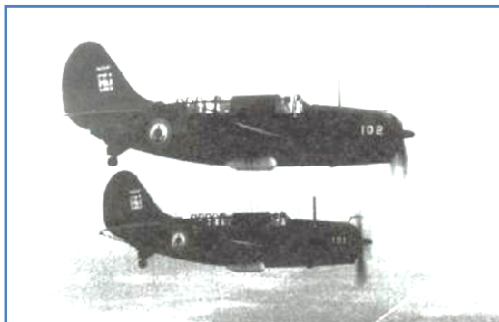
Note:

(1) L'S2F, era il primo velivolo della Marina statunitense imbarcato su portaerei in grado di svolgere da solo entrambi i compiti di "hunter" e "killer", prima svolti da due velivoli in coppia. Le caratteristiche dettagliate del Grumman S2F-1, soprannominato "Stoof" (S-two-F), sono riportate nella nota 2 del capitolo "1958 – Corso di Pilotaggio negli USA – Parte 3^a (Advanced)".

(2) Il Lockheed PV-2 Harpoon era un vecchio velivolo della US Navy per la ricognizione aero marittima e la caccia ai sommergibili, derivato dal Lockheed B-34 Ventura, impiegato dalla US Army Air Force nella seconda guerra mondiale con il ruolo di bombardiere leggero. Nei sette anni in cui rimase in attività con l'Aeronautica italiana, dal 1952 al '58, subì numerosi incidenti con un notevole numero di vittime. In essi persero la vita sette ufficiali piloti ed un sottufficiale di Marina. Non ho trovato traccia delle vittime dell'Aeronautica ma, data la composizione degli equipaggi in quegli anni, prevalentemente di personale dell'Aeronautica, la vittime saranno state molte di più.



(3) Il predecessore dell'Harpoon in Italia era stato l'Helldiver, Curtiss S2C-5, monomotore biposto imbarcato



su portaerei. Entrato in linea nel 1941 come bombardiere in picchiata, è stato poi impiegato per pattugliamento e adattato all'impiego nella lotta antisommersibile in coppia, con funzioni di "hunter" per uno di essi e di "killer" per l'altro. I primi due Helldiver, ceduti dagli USA alla Marina italiana, arrivarono a



Napoli sulla portaerei Midway il 19 dicembre 1952 ed atterrarono all'aeroporto di Capodichino. Denominati Gabbiano I e II, erano entrambi pilotati da ufficiali MM (Capo gruppo il TV Anton Vittorio Cottini) che avevano frequentato il corso di pilotaggio negli USA. Sui velivoli erano state dipinte coccarde tricolori con ancora sulla fusoliera e Jack con le quattro Repubbliche Marinare sulla coda (Fotografie sopra). I piloti ebbero problemi per questo motivo e



perché il brevetto conseguito negli USA non era loro riconosciuto in Italia prima che fosse convertito in quello dell'AM. Coccarda e Jack sparirono e furono sostituiti dai contrassegni AM (Nelle immagini sopra il TV Anton Vittorio Cottini, più anziano dei piloti italiani, riceve i documenti di consegna degli Helldiver e presenta i piloti italiani che hanno ultimato il corso negli USA).

(4) Mario Calderara (1879-1974), figlio di un generale dell'esercito, frequentò la Regia Accademia Navale di Livorno ed uscì con il grado di guardiamarina nel 1901. Fortemente attratto dal volo, attività che compiva i primi passi all'inizio del secolo, fu il primo italiano a conseguire il brevetto di pilota d'aereo nel 1909. Ebbe contatti con i più famosi pionieri del volo di quei tempi, fra i quali soprattutto i fratelli Wright. Nel 1911 progettò e costruì un idrovolante, il più grande del mondo a quel tempo, che si alzò in volo nella primavera del 1912, trasportando tre passeggeri, oltre al pilota. Dal 1917 al 1919 gli fu assegnato il comando di una nuova scuola per piloti di idrovolanti della marina statunitense. Le capacità del Capitano di Corvetta Calderara, furono riconosciute dalla U.S. Navy che gli conferì la prestigiosa "American Navy Cross". Dal 1923 al 1925 assolse l'incarico di addetto aeronautico presso l'Ambasciata Italiana a Washington. Successivamente, lasciata la Regia Marina dopo aver raggiunto il grado di capitano di fregata, si trasferì a Parigi, avviando con successo un'attività commerciale nel settore aeronautico.



- (5) Di questa parentesi di vela, ho scritto nel capitolo di Memorie "1960 – 'Cannes – Ischia' e Olimpiadi della Vela a Napoli", pubblicato sui N° 21 e 22 del Notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche (CSTN).
- (6) Del periodo su Artica II, ho scritto nel Capitolo di Memorie "1961 – Artica II – Regate Monaco-Sète e Sète-Ajaccio", pubblicato sul N° 52 del Notiziario del CSTN