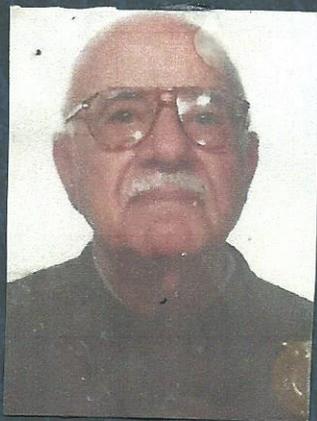
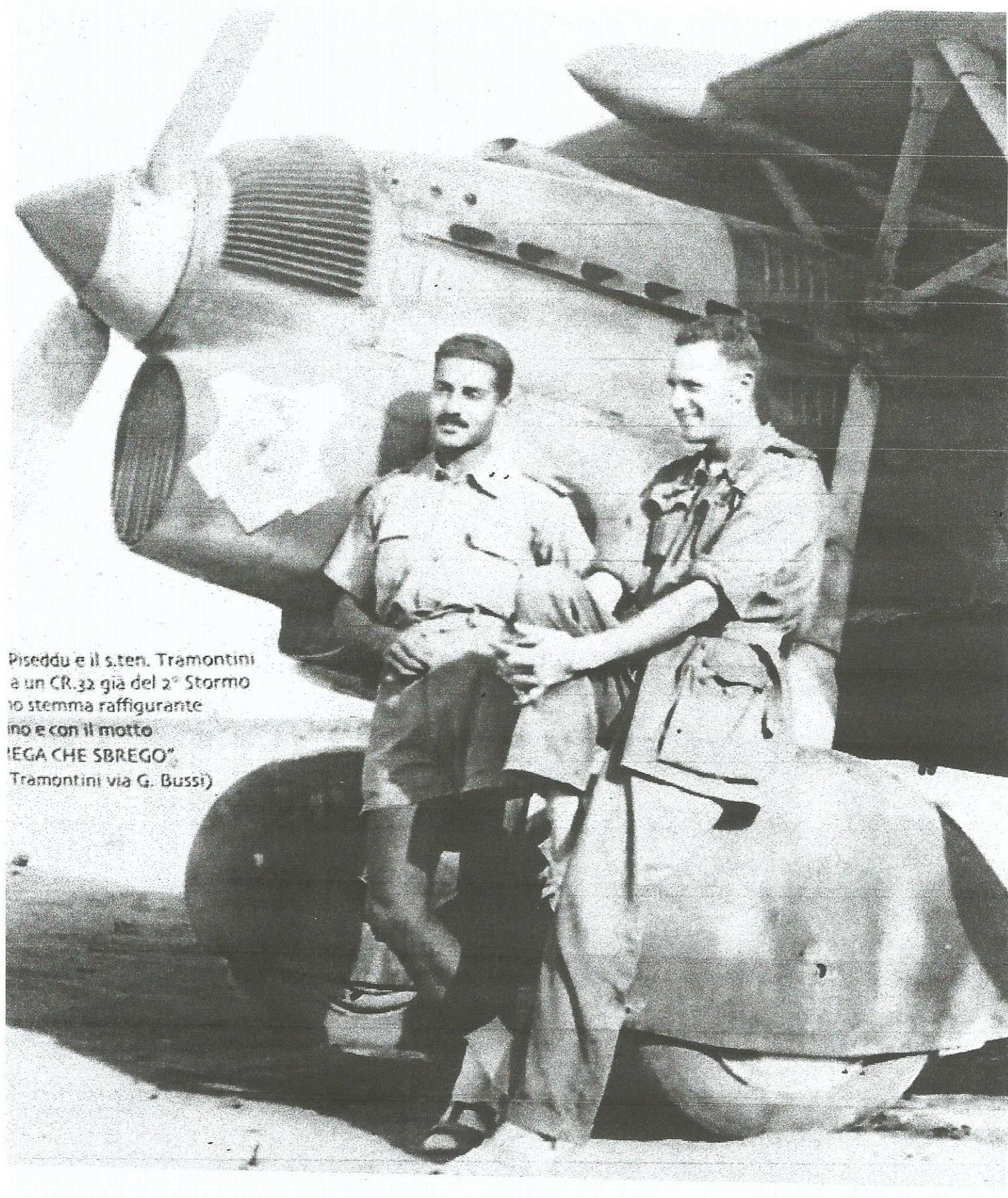


Ricordi del
Gen. S. A. Giuseppe Piseddu





Piseddu e il s.ten. Tramontini
a un CR.32 già del 2° Stormo
lo stemma raffigurante
no e con il motto
"MEGA CHE SBREGO".
(Tramontini via G. Bussi)

Memorie del Generale S.A. Giuseppe Piseddu

(frangente di pilotaggio)

L'inaugurazione del primo corso avvenne il 24 maggio del 1933 sull'Aeroporto di Elmas dopo una severa selezione dei concorrenti alla visita medica che ne aveva eliminato oltre il 70%.

Restammo in 12 e ci trovammo puntuali all'appuntamento sul campo di volo alle 8 del mattino per il primo contatto con il nostro istruttore, il S.Tenente Marino Scotti. Era stato pilota durante la 1^a Guerra Mondiale nelle squadriglie da caccia e da poco richiamato in servizio per la particolare esigenza di preparare i giovanissimi all'arte del volo, secondo i programmi di espansione dell'aviazione militare e civile.

In quegli anni, bisogna riconoscerlo, la gioventù respirava un'aria particolarmente eccitante, densa di promesse di avventure e nuove emozioni. La nostra Aeronautica era molto spesso agli onori della cronaca per nuovi record conquistati, per le crociere atlantiche, e le imprese di singoli arditi piloti; tutto ciò rendeva comprensibile l'ambizione o il semplice desiderio nostro di volerli emulare.

Agli occhi degli allievi il S.Ten. Scotti impersonificava senz'altro la mitica figura dell'eroe, reduce dai duelli aerei sostenuti nei cieli del Friuli contro gli aerei Austro-Ungarici. Era un simpatico toscano, di fisico asciutto e di temperamento irrequieto, forte fumatore, riempiva i suoi discorsi di qualche bestemmia in vernacolo pisano senza preoccuparsi se a noi sardi, poco avezzi a certe espressioni, facesse o meno senso quel turpiloquio.

Ci vennero distribuiti gli indumenti di volo: una tuta in flanella grigia, un enorme casco imbottito di sughero e rivestito esternamente in pelle ed un paio di occhialoni. I moderni astronauti, nei loro scafandri spaziali, si devono essere sentiti meno impacciati di noi quando indossammo quegli indumenti il giorno del battesimo dell'aria.

L'aereo scuola era un CA-100, biplano biposto monomotore, detto anche "caproncino" perché l'ultimo ed il più piccolo degli aerei costruiti dalla Caproni di Trento. Non si seppe mai perché e come nacque la voce

che questo aereo fosse stato ispirato o voluto da Donna Rachele Mussolini; forse lo tenne semplicemente a battesimo come madrina all'uscita dal cantiere al suo primo volo!

La descrizione dell'aereo e delle sue caratteristiche da parte dell'istruttore non richiese molto tempo, perché si limitò a indicare le superfici mobili ed i comandi che le azionavano cioè la "cloche" e la pedaliera. Secondo lui gli altri particolari li avremmo appresi durante lo svolgimento del corso; e così fu.

Il "battesimo" consisteva in un largo e tranquillo giro-campo durante il quale l'istruttore, che occupava il posto dietro l'allievo, sciolgeva la cloche di quest'ultimo e ciò per una semplice precauzione in quanto, trattandosi del primo volo, non poteva conoscere le eventuali sue reazioni manuali sui comandi.

Nella chiaccherata sondaggio psicologico pre-volo, Scotti mi chiese se in famiglia ci fossero degli aviatori e fu così che gli dissi della mia passione per il volo, trasmessami dal fratello maggiore Giorgio e di quanto avessi già appreso sugli aerei e sul loro pilotaggio attraverso i suoi racconti aeronautici. Ritengo che siano stati questi argomenti a convincerlo nel mantenere collegata la mia cloche alla sua, permettendomi così di seguirne i movimenti durante il giro-campo battesimale.

Come non si scorda mai il primo amore, così non scorderò l'emozione che mi procurò quel primo volo. Con tutti i sensi allertati, seguivo a malapena quanto Scotti andava urlando dal suo abitacolo, tanto concentrato ero nel gustarmi quello spettacolo che si offriva alla mia vista per la prima volta. Non volevo distrarre la mia attenzione su quanto era sotto quei 300 metri di quota che mantenevamo durante il circuito, senza curarmi degli strumenti di bordo ai quali avrei dovuto badare di tanto in tanto. Quanto era bella la mia terra vista dall'alto! Il verde dei campi sterminati, l'azzurro del mare, i bianchi cumuli delle saline di Santa Gilla; tutto ciò potevo vederlo ruotando semplicemente il capo e fermarmi ad osservare con maggiore attenzione i particolari che più mi interessavano.

Avrei voluto godere di quell'estasi ancora più a lungo ma il giro volgeva al termine e l'istruttore, mio malgrado, stava riportandomi alla

realità riducendo motore per portarsi all'atterraggio. La dolce planata ci portò a sfiorare il bordo nord del campo ed il successivo contatto delle ruote con la terra avvenne tanto impercettibilmente che me ne accorsi solo quando, per la velocità ridotta, la coda si abbassò ed il pattino cominciò a sviluppare la sua azione frenante. Senza gravare sulla manetta e sulla cloche, ma tenendole appena tra le dita, ne avevo seguito tutti i movimenti fatti dall'istruttore dal decollo all'atterraggio. Ora, durante il rullaggio per rientrare al parcheggio, lasciai la presa completamente perché mi accorsi che gli interventi di Scotti erano diventati bruschi per contrastare l'azione del vento laterale. Che figuraccia avrebbe fatto se si fosse trovato coinvolto in una "imbardata" o, peggio ancora, in una "cappottata" con l'allievo a bordo.

Nei giorni che seguirono ebbero inizio e proseguirono senza sosta, (le vere istruzioni di volo, ✓
eccetto qualche interruzione durante i giorni di forte maestrale che avrebbe dato del filo da torcere allo stesso istruttore per le improvvise raffiche in rullaggio, prima del decollo e dopo l'atterraggio.

Le lezioni a doppio comando non andavano sempre lisce e tranquille, sia per il carattere da Don Fumino dell'istruttore, sia per le interpretazioni sbagliate dei suoi strattoni sui comandi in mano all'allievo che aveva sbagliato una manovra. E se questi interventi non bastavano, ricorreva a manate sul casco per avvertire, forse un pò bruscamente, che era stato commesso un errore più grossolano del solito. Il risultato era che l'allievo alzava le mani in segno di resa e, più stordito e confuso che mai, attendeva che si ristabilisse l'equilibrio dell'aereo e la calma nei nervi dell'istruttore.

Aspettando il proprio turno di volo, gli allievi stavano seduti sul prato e commentavano questi ed altri aspetti delle lezioni, cercando una soluzione personale che evitasse violenti scontri con l'istruttore. La maggior parte di noi ci riuscì barcamenandosi fino al giorno del decollo da solo senza troppe botte in testa, eccetto Marco Piloni che tentò di fare esplodere Scotti quando, con aria serafica gli chiese di quanti gradi si dovesse spostare la cloche in avanti per fare sollevare la coda dell'aereo durante la corsa di decollo.

Lo sprovveduto allievo con quella domanda impertinente gli aveva fatto capire di non possedere le capacità di apprendimento del pilotaggio dell'a

ereo, capacità indispensabili per contenere in 25 ore il tempo richiesto per il conseguimento del brevetto. Il risultato di una domanda così impertinente del Piloni fu il suo esonero dal corso per scarsa attitudine al pilotaggio.

Il giorno del mio decollo giunse senza che ne avessi avuto sentore prima; evidentemente Scotti amava farci delle sorprese! Quel mattino ero giunto in campo abbastanza presto e riuscì a fare per primo la solita lezione quando avevo totalizzato appena sei ore di volo a doppio comando. L'istruttore, soddisfatto per la sigaretta appena finita di fumare, salì a bordo, fece cenno allo specialista di togliere i tacchi alle ruote e con un breve colpetto sul casco mi autorizzò a muovermi dal parcheggio. Decollai, come avveniva da diversi giorni, senza alcun intervento...estraneo sui comandi, salì a 300 metri, feci il giro campo con virate più corrette possibile e quindi mi presentai all'atterraggio dopo un'occhiata alla manica a vento che penzolava inerte sul pennone. Toccai terra senza bisogno di dare spuntate di motore e rullai verso la liea di parcheggio. Scotti, senza togliere il contatto ai magneti, scese prima di me facendomi cenno di attendere a bordo. Vidi uno specialista tuffarsi nell'abitacolo dell'istruttore e pensai che qualcosa non andasse. Seppi più tardi che aveva provveduto a legare tra loro le cinture di sicurezza per evitare che andassero ad imbrogliarsi tra i cavetti di comando del timone di direzione. Scotti si era allontanato per dei bisogni... idraulici urgenti e con l'altra mano libera mi faceva ripetutamente cenno di andare. Avevo capito bene: dovevo accingermi dunque al tanto sospirato decollo da solo.

Mi mossi allegramente dal parcheggio e raggiunsi il punto di partenza dove provai il motore prima sul magnete numero uno, poi sul due: tutto a posto, detti un'ultima occhiata alla manica a vento e via. Il rullaggio del decollo fu più breve del solito per la mancanza del... passeggero!

Iniziai la salita, più rapida per la stessa ragione e, non sapendo in quale altro modo dare sfogo all'euforia che provavo nel trovarmi solo, a bordo di un aeroplano che potevo comandare di salire, scendere, virare a destra o sinistra, strapazzarlo o capovolgerlo, mi sorpresi a cantare a squarciagola "Chista é a terra do sole", un motivo caro a mia madre di origine napoletana. Tanto nessuno poteva sentirmi e commentare il mio sfogo canoro di gioia e di soddisfazione. Mentre salivo m'accorsi di stringere la

cloche con sforzo ingiustificato mentre sarebbe bastato tenerla, come feci subito dopo, con estrema delicatezza tra pollice ed indice. Salì a 300 metri per il giro campo obbligato e dopo la virata finale a sinistra, impostai la planata riducendo motore in modo da atterrare molto corto e portarmi subito al parcheggio dove attendevano gli allievi per il loro turno di volo. Col motore al minimo tolsi il contatto ai magneti, ma prima ancora che mi slacciassi la cintura di sicurezza per scendere a terra, fui tempestato da una gragnuola di manate sul casco da parte degli amici che intendevano, in quel modo un pò violento, celebrare l'avvenimento.

Ero felice e stordito allo stesso tempo, mentre vidi Scotti che si avvicinava; mi strinse forte le mani battendomi le spalle, visto che mi ero rapidamente liberato del casco. Quindi, mi volsi a guardare ancora quel "caproncino" che avevo, e mi aveva, trattato bene nella circostanza più delicata ed impegnativa di tutto il corso. A detta dell'istruttore la mia preparazione al decollo era avvenuta in un tempo record: 6 ore e 10 minuti.

Seguirono giorni di intensa attività per i decolli degli altri allievi. Mattinate convulse per tutti noi che al mattino dovevamo essere in campo molto presto per beneficiare dell'assenza di vento che rendeva decolli ed atterraggi più agevoli e sicuri. Finito il turno di volo si ritornava in città con mezzi di fortuna per partecipare alle lezioni presso il proprio Istituto. Nel mio caso, eventuali ritardi potevano significare la perdita della prima ora ma il Preside del mio Istituto Nautico, a conoscenza dell'impegno aviatorio, sarebbe stato pronto a giustificarmi.

Godevo nel sentirmi quasi protetto ma evitai di profittare della sua comprensione e benevolenza. Agli occhi dei miei colleghi di studi sarò apparso baciato dalla fortuna, potendomi permettere ciò che nel cuore di ciascuno di loro appariva come un bel sogno difficilmente realizzabile: volare da solo, scorazzare per il cielo, divertirsi insomma e poi tornare a scuola. Che pacchia!

Sull'Aeroporto di Elmas, poco distante dalla nostra linea di volo, c'era la 124^a Squadriglia da ricognizione terrestre con una decina di Ro-1 aereo monomotore, biposto ad ala alta, che a noi "pinguini" incuteva soggezione per la mastodontica mole se rapportata alla esiguità delle forme e dimensioni del nostro "caproncino".

Avevo fatto amicizia con un Sottufficiale pilota di quel reparto, Angelo Ceradelli che conosceva mio fratello Giorgio fin dalla loro frequenza alla Scuola "Gabardini" dell'Aeroporto di Cameri, in provincia di Novara nel 1927. Talvolta, in attesa del mio turno di volo, mi piaceva intrattenermi a chiacchiera con lui ed ascoltare i suoi commenti alla vita di reparto, con i lunghi ed estenuanti voli di esercitazione con le unità dell'Esercito, spesso con tempo poco favorevole. Mi faceva salire a bordo nel posto di pilotaggio, assecondandomi nello spiegarmi la funzione dei vari strumenti, indicatori, leve e levette di ogni tipo. In fusoliera trovava posto anche una grande macchina fotografica, Lamperti-Garbagnati, per le riprese planimetriche, impiegava lastre di vetro ricoperte di gelatina fotosensibile al posto dei nastri di celluloidi.

L'abitacolo posteriore a quello del pilota era occupato dall'osservatore, un Ufficiale dell'Esercito che azionava una maniglia per l'apertura dell'otturatore della macchina fotografica quando l'aereo sorvolava la verticale dell'obiettivo assegnato. All'osservatore era anche affidato il compito di difendersi dagli eventuali attacchi della caccia nemica, servendosi di una mitragliatrice a nastro con proiettili da 7,7 mm.-

L'ampio brandeggio dell'arma ne consentiva l'uso anche contro obiettivi a terra e per tale impiego il reparto effettuava stagionalmente voli di addestramento al tiro sul campo di fortuna di Borore nei pressi di Macomer

Ceradelli era pilota esperto, simpatico ed estroverso, come anche confermato nel giudizio degli Ufficiali Osservatori che volavano con lui. Rischiava ad effettuare delle figure acrobatiche al limite del rischio di cadere in vite e schiantarsi al suolo. Era scapolo ed amava la vita sportiva e rischiosa che gli offriva la vita del reparto di volo; seppi, molti anni dopo, della sua morte in azione di guerra nel 1943. Me lo comunicò personalmente la vedova Ceradelli quando a Guidonia mi capitò di rilevare il suo appartamento che tuttora abito da oltre cinquant'anni.

L'Aeroporto di Elmas nel 1933 non aveva ancora una vera e propria pista ma un semplice manto erboso ed una striscia di terreno battuto che veniva solcato, nel tratto terminale dell'atterraggio, dal pattino di coda dell'aereo che sostituiva in tale modo i freni di cui non tutti i velivoli erano dotati. Nel caso del nostro "caproncino" capitava che questo pattino

andasse a finire in qualche solco naturale del terreno orientato in modo sghembo rispetto alla traiettoria dell'aereo in rullaggio ed occorreva una certa decisione e perizia per riprendere il percorso desiderato: la cloche in avanti e motore allegro per cercare di alleggerire la coda e contemporaneamente governare col timone di direzione per guidare la marcia in avanti. Ma se la spuntata di motore era troppo violenta o se si insisteva nello spingere in avanti la cloche poteva capitare, come in effetti capitò ad un allievo, di mettere l'aereo sull'attenti, detto in gergo aviatorio, cioè con la coda per aria e l'elica a terra con le pale spezzate. Nel nostro caso non fu un dramma, perché il malcapitato se la poté cavare senza un graffio ma con una bella strizza, una figuraccia di fronte a tutti e... panini e birra per allievi, istruttore e specialisti di linea compresi. I danni all'aereo furono lievi, tanto che una volta sostituita l'elica ed effettuato un controllo agli organi di comando, poté rientrare in linea due giorni dopo.

Dalla parte opposta al campo di volo si trovava l'idroscalo col grande hangar che ospitava gli idrovolanti della ricognizione marittima e la Stazione della linea aerea civile che collegava Cagliari con il continente.

I velivoli della Società Aerea Mediterranea erano i famosi SM 55 Savoia Marchetti, gli stessi ma in versione civile, impiegati nel 1932 nella Crociera del Decennale dal Maresciallo dell'Aria Italo Balbo.

Nella nuova veste "civile" i due scafi erano stati allestiti con comode poltroncine, tuttavia l'accesso ricavato dalla parte alta risultava scomodo per quelle persone poco abituate a contorsionismi o ad esercizi fisici a corpo libero. Un mattino, passando dinanzi ad uno di questi idrovolanti, mi fermai per contemplarne da vicino le forme inusitatamente ardite, seppure valide da un punto di vista funzionale ed aerodinamico. Vidi scendere un pilota che aveva appena ormeggiato l'aereo e rientrava a bordo del motoscafo. Lo salutai, mi guardò incuriosito ed infine ci presentammo: era il Comandante in 2^a Papola che faceva servizio sulla linea Cagliari Roma.

Spiegai la mia presenza sull'aeroporto come allievo del 1° Corso pre-militare aeronautico; si complimentò e dopo il mio chiarimento ebbi l'impressione di non infastidirlo per cui mi azzardai a porgli delle domande

sul suo SM 55: quale era la velocità di decollo, la massima, quella di crociera e di amarraggio, quali i pregi ed i difetti, se ce ne erano, e così via. Accettò volentieri di rispondere a queste domande con molta precisione e ricchezza di particolari, e ci salutammo infine come se ci conoscessimo da tempo.

Ci vedemmo in altre circostanze sullo stesso scalo e seppi che aveva seri problemi di carriera in quanto, per ottenere l'abilitazione a Comandante in 1^a avrebbe dovuto sostenere degli esami teorici su diverse materie comprese cartografia, navigazione ed astronomia che per lui rappresentavano lo scoglio maggiore. Fui felice d'informarlo che, frequentando il 3^o anno di Istituto Nautico -Sezione Capitani- avevo tutte le dispense ed i libri di testo utili per una buona preparazione su quelle tre materie.

In breve tempo gli fornii il materiale scolastico necessario nonché la mia sia pur modesta capacità didattica durante i saltuari incontri tra una missione e l'altra, durante i quali mi prodigai insistendo sui punti più scabrosi di quelle discipline e sui quali avrebbero sicuramente insistito gli esaminatori, ma che a lui erano poco familiari se non nella pratica di routine.

Da lui seppi che presiedeva la commissione esaminatrice il Prof. Giuseppe Simeon, titolare della Cattedra di Navigazione ed Astronomia presso la facoltà di Scienze Nautiche dell'Università di Napoli. Mi venne spontaneo informarlo che il mio insegnante di navigazione ed astronomia, Prof. Zito, era stato allievo del Prof. Simeon, laureandosi con 110 e lode ed aveva un vero "pallino" per le rette d'altezza precalcolate, procedimento questo molto utile per la speditezza dei calcoli durante la navigazione aerea su lunghe rotte. Sulla scorta di tali informazioni, Papola approfondì seriamente la sua preparazione e quando qualche mese più tardi lo rividi, mi abbracciò fraternamente ringraziandomi per quanto avevo fatto per lui e mi informò di aver superato felicemente tutti gli esami. Ora poteva attendere serenamente la promozione a Comandante in 1^a.

Mi chiese come avrebbe mai potuto sdebitarsi per il prezioso aiuto offertogli nella circostanza più critica della sua carriera aviatoria e senza fargli attendere a lungo la risposta, gli chiesi di portarmi in volo in occasione di una prova motori con l'SM 55.

Qualche giorno più tardi il mio desiderio fu esaudito con un pre-
liminare e dettagliato "briefing" prima di salire a bordo. Mi descrisse
la funzione dei singoli strumenti e dei comandi distribuiti in tutti i
possibili angoli dell'angusto spazio riservato ai piloti, ricavato nel-
lo spessore dell'ala al centro tra le due navicelle-scafo. Lasciammo il
gavitello e flottammo per portarci al punto di partenza controvento; i
motori, incastellati sopra e dietro le nostre teste, scatenarono tutta la
loro potenza al massimo dei giri durante la corsa di decollo. Senza pas-
seggeri e con tre soli specialisti a bordo, l'aereo impiegò poco a stac-
carsi dall'acqua ed iniziò la salita finì a 1.000 metri. Papola mi fece
il gesto di volermi cedere i comandi ed io, con atteggiamento sorpreso,
mostrai subito il mio gradimento per l'offerta e misi le mani sul volan-
tino senza azzardarmi a muoverlo minimamente. Qualche decina di secondi
dopo provai a tirarlo a me e notai che l'aereo rispondeva bene assumen-
do un assetto cabrato che vidi confermato dalla posizione della barretta
orizzontale dell'orizzonte artificiale; spinsi quindi i comandi lentamen-
te in avanti e con la stessa dolcezza riportai l'aereo in linea di volo.

Papola, sempre a gesti, m'indicò di virare a sinistra ed io annui ma,
in modo poco deciso, accennai una lenta rotazione del volantino senza che
si notasse alcuna accostata. Intervenne quindi lui e mi fece vedere come
avrei dovuto agire sui comandi per ottenere il risultato voluto. L'ala
sinistra puntò decisa lo stagno di Macchiarèdu e l'orizzonte ruotò velo-
cemente attorno a noi per fermarsi nuovamente quando l'aereo ebbe termi-
nata la curva così bene impostata. Avevo seguito tutta la traiettoria con
le mani sui comandi e quando mi accorsi che intendeva virare ancora, ri-
petei con la sua stessa decisione la manovra che, a giudicare dai cenni
del suo capo, era riuscita bene senza perdere o guadagnare quota.

Mi gratificò di un largo sorriso di approvazione e lentamente ripre-
se il comando, urlò qualcosa al motorista che stava alle nostre spalle
e da quel momento ebbero inizio tutta una serie di controlli della funzio-
nalità dei vari circuiti, pompe, strumenti e quant'altro occorreva a
rendere regolare e sicuro il funzionamento dei motori. Tutto quell'armeg-
gio durò quasi mezz'ora, quindi ridusse i motori e con un lunga planata
ammattò.

Il mio amico non avrebbe potuto più ampiamente sdebitarsi per quel

piccolo favore fattogli; l'esperienza e l'emozione di quel volo mi avevano riempito di gioia e di intima soddisfazione per essere stato, io diciottenne, ai comandi anche se per pochi minuti, di un aereo che aveva già scritto tante pagine di storia dell'aviazione italiana.

Qualche giorno più tardi riferì l'episodio all'istruttore Scotti che si limitò a commentare in tono sarcastico: "su quei barconi non ci farei volare neppure la mia fotografia". Lui, perché proveniva dai reparti da caccia!

Alla fine del 2° conflitto mondiale seppi che il mio amico Comandante Papola, richiamato in servizio militare come pilota ed assegnato al Reparto "Servizi Aerei Speciali" era stato abbattuto dalla caccia inglese durante una missione di trasporto truppe in Africa settentrionale a bordo del trimotore SM 82.

Intanto le nostre lezioni di volo procedevano secondo lo scrupoloso programma. I decolli degli allievi, dopo l'esonero di Piloni, si susseguirono regolarmente, spesso intercalate dalle offerte "obtorto collo" di panini e birra da parte di chi era incorso in qualche cappelletta nella condotta della missione.

I passaggi obbligati per il conseguimento del brevetto comprendevano alcuni voli speciali che impegnavano più degli altri l'abilità dell'allievo, la sua attenzione agli strumenti e la precisione nell'eseguire certe manovre. Niente di particolarmente difficile, s'intende; tuttavia a qualcuno capitò di dover ripetere la missione per semplice disattenzione.

La prova della "quota" comprendeva una salita a 3.000 metri portando, appeso al collo, un barografo di quelli che normalmente venivano impiegati nelle stazioni metereologiche per registrare l'andamento giornaliero della pressione atmosferica. Nel nostro caso l'ordinata della cartina indicava anche la corrispondente quota.

Il motore stellare, un Fiat A 50, del nostro "caproncino" sviluppava una potenza di 80 cavalli che non permetteva alte velocità ascensionali ed occorreva una buona dose di abilità e di... pazienza da parte dell'allievo per arrampicarsi fino a 3.000 metri. Secondo la precisa raccomandazione di Scotti, la puntina inchiostrata dello strumento, registratore della

nostra impresa, avrebbe dovuto essere spostata manualmente sulla cartina del tamburo ruotante, soltanto al momento del decollo e staccata nuovamente all'atterraggio per evitare dannose vibrazioni allo strumento durante il rullaggio. Un'operazione che non avrebbe dovuto preoccupare più di tanto, ma nel caso del nostro allievo la cosa poteva assumere la consistenza di un vero e proprio problema.

Il poveretto, praticamente imprigionato in uno spazio ristretto quale era quello dell'abitacolo del Ca 100, fasciato dalle cinghie del paracadute, legato stretto al suo seggiolino dalla robusta cinghia di sicurezza, con la testa appesantita dal voluminoso casco protettivo, gli occhiali che limitavano la visibilità verso il basso, come avrebbe egli potuto procedere al controllo della puntina inchiostrata del barografo che gli poggiava sul petto, tenuto in posizione da uno spago che cingeva il collo? Giudicandola a distanza di tempo, ho ragione di ritenere che sarebbe bastato il superamento di quella prova per aver diritto al brevetto, non di pilota, ma di martire aviatorio!

Ebbene, successe proprio all'allievo Roberto che avendo eseguito in partenza il movimento della pennina nel senso errato, si trovò a metà della missione a constatare la mancata registrazione della salita. A quel punto aveva due possibilità: rientrare in campo e ricominciare tutto da capo; oppure continuare, dopo aver correttamente attaccato la puntina, ma rischiando di vedersi annullata la prova. Roberto preferì la prima soluzione. Comunque, in tutti e due i casi si sarebbe trattato di farsi perdonare, come regolarmente accadde, offrendo panini e birra in abbondanza per tutti.

Altro scoglio da superare era la prova dell'otto che consisteva nel registrare, sulla cartina del barografo, un volo di 30 minuti a 1.000 metri, lungo un circuito chiuso a forma di 8 senza perdere o acquistare quota.

Il percorso doveva produrre sulla cartina una linea più regolare possibile sull'ordinata dei 1.000 metri. Il volo si svolgeva quindi con continue virate a sinistra ed a destra nonché frequenti occhiate al variometro (detto anche indicatore di salita e discesa), il cui indice doveva stare costantemente sullo zero. Il mantenimento del livello di volo non rappresentava un serio problema in atmosfera calma, ma lo diventava quando col riscaldamento del terreno, il sollevamento dell'aria calda creava una fas-

tidiosa turbolenza , più accentuata nelle zona di confine tra la terra ed il mare.

Conoscendo bene l'orografia della zona mi fu facile scegliere lo spazio più adatto per l'esecuzione della prova che riuscì ad effettuare appena giunto in campo, quando il sole era ancora basso sull'orizzonte.

Opportunamente, il barografo aveva un sigillo di sicurezza che lo garantiva da eventuali manomissioni, altrimenti l'istruttore avrebbe potuto sospettare che la bella linea retta sull'ordinata dei 1.000 metri fosse stata tracciata ruotando a mano il tamburo dello strumento.

Quando si era ancora alle prime lezioni a doppio comando, discutendo tra noi su questa prova, riuscimmo a catturare e sfruttare l'ingenuità e la scarsa conoscenza delle manovre acrobatiche di qualche allievo per convincerlo che l'esecuzione dell'esercizio prevedeva una manovra durante la quale l'aereo avrebbe dovuto descrivere nel cielo una traiettoria a forma di 8, ma nel senso verticale. Se a quell'epoca fossero già esistiti gli aviogetti, la cosa poteva risultare anche credibile, ma con la sua modesta potenza il nostro "caproncino" avrebbe potuto eseguire soltanto l'anello superiore dell'8.

La panzana aviatoria messa in circolazione da noi fu scoperta solo qualche tempo dopo allorché si parlò dell'uso del barografo durante la prova. Ma l'obiezione più... astuta fu quella di chi affermò l'impossibilità di descrivere e registrare il numero otto sulla cartina durante la manovra!

L'ultima prova di brevetto era il raid in circuito chiuso su un percorso di 150 chilometri, corrispondente ad un'ora di volo circa.

Scostandomi alquanto dai punti che avrei dovuto sorvolare, secondo il piano di volo consegnatomi da Scotti e rassicurato dalla certezza che in quelle località non ci sarebbero stati osservatori per il controllo dei miei passaggi, decisi di percorrere un diverso itinerario per andare a porgermi il mio saluto aereo alle mie cugine Serra che abitavano a Gesturi, in prossimità del villaggio nuragico di Barumini, ad una sessantina di chilometri in linea d'aria dal nostro campo.

Quel mattino il cielo era terso per un leggero vento da maestrale e la visibilità era eccellente. Ciò mi aiutò ad individuare la località già

da molto lontano, aiutandomi con la carta aeronautica alla mano, e l'occhio attento alla bussola. Era la prima volta che mi allontanavo tanto dal campo e mi sentivo particolarmente impegnato a non fallire l'obiettivo. Riducendo un pò i giri del motore, planai sull'abitato che pareva cominciare ad animarsi soltanto allora per la mia rumorosa presenza.

Non ricordavo l'ubicazione del fabbricato che mi interessava, ma dopo una planata più accentuata puntando verso il centro del paese, ripresi quota a pieno motore. Rifecci più volte quel carosello, aumentando ad ogni passaggio l'angolo della picchiata, a quota sempre più bassa che aumentava così il rischio delle mie manovre. A questo comportamento da scapestrato, per non volerlo definire addirittura da incosciente, mi sentivo quasi spronato dall'agitarsi delle mani, in segno di saluto, da parte di gruppetti di gente che via via erano andati formandosi per le stradine dell'abitato.

Nel riprendere quota dopo l'ultima e più azzardata puntata, mi guardai attorno per orientarmi prima di prendere la via del rientro e mi accorsi che stavo sorvolando la Giara di Gesturi, un bell'altipiano, fitto di querce da sughero ed una felice oasi per tanti cavalli che l'abitavano allo stato brado. Desideravo tanto osservare più da vicino quel mitico posto e feci diversi passaggi a volo radente lungo tutta la Giara da sud a nord e viceversa, divertendomi nel vedere quei cavallini, spaventati dall'insolito fragore, correre per andare a nascondersi dentro la macchia. Mi sarebbe piaciuto indugiare ancora in quello spettacolo improvvisato, ma dovetti rinunciarvi e ripresi quota per fare rotta verso il campo.

Inutile dire che l'istruttore aveva nel frattempo preso nota del mio ritardo ma, apparentemente, non se ne dava pena più di tanto, anche perché l'allievo Atzori, al quale avevo amichevolmente confidato il mio intento di modificare il piano di volo "Scotti", vedendolo consultare frequentemente il cielo e l'orologio, lo aveva messo al corrente delle mie intenzioni.

Da lui, al mio rientro, mi aspettavo una reazione adeguata alla circostanza, con urla, parolacce e forse qualche scapaccione; invece, accettò con un malcelato sorriso la mia trasgressione, benché dovetti espiare la colpa con la rituale offerta...spontanea di panini e bevande a volontà.

- 4 -

Solo dopo due tentativi infruttuosi, superai gli esami per l'ingresso in Accademia con il Corso Rex . Nominato S.Ten in S.P.E. fui destinato al Cinquantesimo Stormo d'Assalto dotato di velivoli Breda 65 . Sull'Aeroporto della Berka a Bengasi.

Scoppiata la guerra il reparto venne schierato sul fronte di Tobruk , diviso su due gruppi : uno su velivoli Breda65, l'altro su C.R.32 ereditati dal Secondo Stormo caccia Con la 167° Squadriglia dotata di velivoli C.R.32.fummo trasferiti ai primi di luglio del 1940 , dall'Aeroporto della Berka Bengasi a quello di El-Adem sud di Tobruk .

Per assolvere al compito di caccia-bombardieri , i nostri CR-32 erano stati armati di spezzoniere e di rastrelliere porta-bombe .

In squadriglia con me c'era anche il Ten Fioravanti Ruffinato, nativo di Pinerolo, conosciuto in Accademia come "il cit" perchè il più giovane del Corso Rex .

Con lui , il mattino di una giornata che si era preannunciata già calda fin dall'alba, eravamo rientrati da una ricognizione armata nella zona di Bir-el-Gobi . Avevamo dato la caccia alle camionette inglesi che da qualche giorno minacciavano i nostri reparti del fronte sudest della Marmarica .

La cipria ocra portata dal ghibli , quel vento caldo che favorisce la maturazione dei datteri , aveva reso più difficoltosa la nostra missione . La visibilità ridotta ci aveva costretto a frequenti variazioni di quota , nel tentativo di avvistare le ... prede inglesi.

Erano automezzi veloci , costruiti ed attrezzati per il deserto, che compivano spregiudicate scorrerie ed incursioni

all'interno del nostro schieramento , con atti di sabotaggio che rappresentavano un assillante incubo per le truppe.

Avevamo rastrellato la zona da un bel po' , allorché il Cit , mio gregario , mi indicò una densa scia di polvere che denunciava la presenza di un nucleo di quei mezzi.

Manovrammo subito per avere il sole alle spalle ed effettuammo una serie di passaggi in fila indiana scegliendo ciascuno un bersaglio. Le camionette si muovevano zigzagando durante i nostri attacchi ,

condotti , senza mai perderle di vista , con precise raffiche di mitragliatrice e lancio di spezzoni.

Gli uomini schizzavano fuori dai mezzi per mettersi in salvo; dal mio canto , non avendo l'animo di infierire su chi giudicavo inerme , diressi l'aereo sugli altri mezzi che cercavano scampo e uno di questi accostò tanto rapidamente da capovolgersi .

Inseguì altri bersagli , sparai brevi raffiche aggiustando il tiro aiutato dalle traccianti e riuscì ad immobilizzarne alcuni; l'equipaggio di un mezzo l'abbandonò e m'accorsi di avere incendiato il precedente bersaglio .

Eccitato , teso ed euforico per l'impegno dedicato al combattimento , avevo concentrato tanta attenzione alle mie vicende da perdere di vista Ruffinato . Lo cercai attorno a me con una certa ansia e lo vidi infine arrivare , mettersi rapidamente al mio fianco , ala contro ala , per farmi capire, a cenni, di essere a corto di carburante . Coi soli gesti non riusciva a dirmi di più .

Nel dubbio che qualche raffica da terra gli avesse sforacchiato il serbatoio , decisi di rientrare alla base . Daltronde , eravamo in volo da oltre un'ora ed avevo annotato sulla carta il punto dello scontro che giudicavo più a sud di quanto consentito dall'autonomia dell'aereo.

A bassa quota il vento caldo rendeva l'aria turbolenta , e per di più pesante da respirare per i gas di scarico puzzolenti di olio di ricino .

La condotta del volo era diventata veramente faticosa ; occorreva osservare la carta , il terreno , l'orologio , la bussola e gli altri strumenti , e poter prendere appunti sul foglio fermato al cosciale .

In quella giostra scatenata di affondate e violente tirate si doveva fare ricorso a tutte le risorse fisiche disponibili. Mi sentivo veramente sfinito . La colazione , una sola tavoletta di cioccolato dei viveri di conforto l'avevo da poco rimessa durante quell'infernale sali - scendi.

Tirai dunque un gran respiro di sollievo quando riuscimmo a riprendere la strada verso casa .

Atterrammo in coppia e rullammo verso il decentramento dove ci attendevano gli specialisti .

Avevamo fretta di lasciare la linea di volo per riferire al Comando sul buon esito della missione , ma un cenno del motorista stranamente sbigottito m'invitava a riavvicinarmi al mio aereo , indicandomi le pale dell'elica; mi chiedevo cosa ci fosse di tanto strano da attirare la sua meravigliata attenzione .

Mi avvicinai incuriosito e rimasi sbalordito nel vedere che le due pale si reggevano ancora miracolosamente attaccate al mozzo da pochissimo metallo , il resto era stato portato via dai proiettili perforanti - esplosivi delle mie stesse mitragliatrici .

Un guasto al sistema di sincronizzazione con il moto dell'elica aveva modificato , quasi raddoppiandola, la cadenza di tiro delle armi ; le raffiche sparate erano così diventate doppiamente micidiali per il maggior numero dei colpi messi a segno .

Peccato però che il prezzo pagato per questo... benefico effetto sia stato troppo alto soprattutto per il rischio che mi aveva fatto correre ; ancora un colpo e le pale in duralluminio , staccandosi , avrebbero provocato l'immediato scardinamento del motore .

Per bene che mi fosse andata , sarei finito prigioniero nelle mani degli inglesi e la mia esistenza da quel momento avrebbe subito una svolta decisiva ; avrei mai più rivisto la mia bella e bionda fidanzata , oggi mia moglie che a Bengasi attendeva il mio ritorno?

Non mi ero del tutto ripreso da queste tristi figurazioni e dalla fida retrospettiva , quando Ruffinato mi portò a scoprire che neppure il suo aereo risultava efficiente per una successiva missione . Molti colpi avevano attraversato la fusoliera , proprio dietro l'abitacolo , fino in prossimità dei piani di coda . Così anche il Cit era stato beneficiato da una buona dose di fortuna !

Lasciammo gli aerei in mano agli specialisti per le necessarie riparazioni, promettendo loro di pagare da bere per lo scampato pericolo . Quindi , ci avviammo verso il Comando per stendere il rapporto sulla missione .

Con il Cit ci stavamo scambiando impressioni e considerazioni; persino reciproci complimenti per essere stati tanto abbondantemente assistiti dalla fortuna e per essere riusciti a portare a buon termine una missione così densa di emozioni e di significato.

Più tardi infatti , avremo saputo dal Comando di aver sventato col nostro attacco l'azione di un forte nucleo motorizzato nemico contro i nostri avamposti .

Eravamo ormai quasi in vista della palazzina Comando quando udimmo il suono lacerante della sirena di allarme aereo e vedemmo dei militari correre verso qualche probabile riparo. Col Cit non facemmo in tempo ad imitarli e dovvemmo stenderci a terra , le mani sulla nuca , perché udimmo sopra di noi il rombo dei bimotori Blenheim assieme al crepitio delle nostre mitragliatrici antiaeree.

In quel particolare stato d'animo , impotente e frustrato, mi balenò l'idea peregrina ed assurda che quel raid fosse in ritorsione per il nostro di poco prima ; poteva essere dunque la nemesi ?

Segui il lungo , e per noi interminabile , fragore delle bombe , strinsi forte le mascelle attendendomi il peggio, che non venne .

Così miracolosamente ancora illesi , profittando dell'allontanamento dei bombardieri , riprendemmo la corsa verso una rudimentale trincea poco distante ; la raggiungemmo d'un balzo e ci acquattammo assieme ad altri che avevano subito la nostra stessa sorte .

Ancora una volta mi rendevo conto di quanto sia labile ed incerto il confine tra la vita e la morte in certe circostanze . Lo'avevo ben capito anche poco prima quando con l'aereo manovravo per sottrarmi al fuoco contraereo dei mezzi inglesi , sennonché allora ero io che conducevo il combattimento con nervi saldi e cervello vigile .

Ora invece giacevo rannicchiato e stordito tra gli altri corpi , vaneggiando con la mente di potermi rimpicciolire , finanche ad annullarmi , come bersaglio !

Quasi mi consolava l'idea che fossimo in tanti , stipati in quell'angusto scavo a vivere le stesse emozioni ; poco distante , riuscì a distinguere nel mucchio il Colonnello Coppi , Comandante dell'aeroporto di El-Adem . Lo conoscevo come ottimo Ufficiale , giusto ma severo nell'applicare la disciplina , nonché particolarmente esigente anche con se stesso . Di lui si raccontava che avesse assistito impavido dalla finestra del suo ufficio , ad un bombardamento aereo , bofonchiando insulti e parolacce contro gli inglesi .

Mi fece dunque una certa impressione nel vederlo prostrato come noi nello stesso atteggiamento di rassegnata e succube accettazione di quanto accadeva .

Ed ecco che qualche attimo dopo , una nuova formazione di aerei stava già reiterando l'attacco quando scorgemmo una figura umana precipitarsi entro la trincea . Nessuno fiatò, era un aviante , trafelato e spaurito , sorpreso anche lui dall'incursione .

Nella violenta intrusione sul mucchio di chi lo aveva preceduto , andò a finire sul Colonnello Coppi ; ancora

ansante per la corsa e mortificato per l'urto improvviso contro l'Ufficiale , l'aviere balbettò parole di scusa, e cercava anche di levarsi da quella posizione , in altre circostanze così poco rispettosa dei rigidi canoni della disciplina militare .

Non riuscì nell'intento poiché il Colonnello , con gesto rapido e forte che non lasciava alternative , lo trattenne decisamente su di se intimandogli di non muoversi.

Il fragore delle bombe sovrastava ormai tutto e tutti. Chi potrà mai dire se quello del Colonnello sia stato un autentico atteggiamento democratico del superiore (in grado , ma inferiore per posizione fisica!) , ovvero un gesto dettato unicamente dall'innato istinto di sopravvivenza?

Fatto sta che il corpo dell'aviere , così appiattito , fece da scudo su quello del colonnello allorché , poco distante , esplose una di quelle bombe micidiali vezzosamente chiamate "cut-daisy" ovvero falcia margherita . Ha la caratteristica di proiettare le schegge orizzontalmente , falciando ciò che sporge dal terreno ; ciò deriva dalla lunga asta - percussore che le fa esplodere prima che l'ogiva impatti il suolo.

Quella esplosione, infatti , lanciò le schegge al di sopra delle nostre teste senza tuttavia provocare danni , se si eccettua quello al casco dell'aviere colpito di striscio.

L'interessato se ne accorse solo più tardi , al cessato allarme ed ebbe grandi manate sulle spalle dai presenti per lo scampato pericolo.

Vi chiederete se con lui si sia complimentato anche il Colonnello : neanche per sogno ! Si era allontanato tra i primi gesticolando ed imprecando contro gli inglesi .

Dopo la prima ritirata dalla Libia il nostro Reparto rimpatriò a Treviso , dove il Colonnello Fagniani assunse il Comando del 54° Stormo Cascia con i Macchi 200 su i due Gruppi 12° e 16° .

Fui assegnato alla 167° squadriglia del 16° Gruppo e, dopo un breve periodo a Comiso per operare su Malta, venni trasferito alla Scuola Caccia di Rimini.

Dopo l'armistizio raggiunsi con la mia famiglia il paese di Castagneto Carducci dove rimasi fino alla liberazione.

Sbarcati gli Americani ad Anzio, Raggiunsi Roma in bicicletta per presentarmi al Comando Aeronautico dove, dal Colonnello Maiorino ricevetti un lasciapassare con lettera-credenziali in lingua inglese ed una somma di 5.000.000 AM Lire perché costituissi a Livorno un Centro Raccolta per il recupero del personale sbandato dell'Aeronautica.

Ripresi il viaggio di ritorno e con la mia bicicletta Volsit, all'altessa di Montalto di Castro sul via Aurelia mi fermai ad un posto di blocco spiegando ad un italo-americano il compito che mi era stato assegnato. Costui, lette le mie credenziali, fermò una jeep diretta al nord ordinando all'autista di proseguire con me e la mia bicicletta fino a Livorno.

Ad Antignano requisì una palazzina che usai come ufficio Centro di Raccolta ed occupai un alloggio vuoto indicatomi dal Comando Americano. Recuperai un camion Ceirano con targa militare e con lo stesso mezzo ed il lascia-passare riuscì a completare il mio mandato. In breve tempo si sparse la voce dell'esistenza di quel Centro e con la collaborazione del Tenente dell'Amministrazione Mario Menichini recuperai diverse centinaia di sbandati e tra costoro anche il Ten.Col. Pierluigi Michel.

Costui, dopo qualche mese interessò il Comando Aeronautico di Roma, chiese ed ottenne l'assunzione del Comando al posto mio.

Dovetti fare buon viso a cattivo gioco e dopo qualche mese profittai dei corsi di meteorologia aeronautica che si svolgevano a Bari, diretti dal Ten. Giorgio Fea ed ottenni di parteciparvi. Così qualificato, dopo la frequenza di quel Corso fui destinato ad organizzare sull'Aeroporto di Guidonia il SATA (Servizio Assistenza al Traffico Aereo).

Un sopralluogo su quell'Aeroporto mi confermò la possibilità di trovare un alloggio e sistemare la mia mobili provvisoriamente stivata in uno scantinato . Trova ospitalità providenziale presso la famiglia Corradini che occupava un appartamento intestato alla vedova de Maresciallo Ceradelli , un pilota che avevo conosciuto molti anni prima, sull'Aeroporto di Elmas in Sardegna .

Con un mezzo dell'Aeronautica riuscì a facilitare il trasloco della mobilia della vedova e trascorsi un periodo di occupazione dell'alloggio accettato dalla signora Corradini prossima a ricongiungersi al marito impiegato a Pesaro .

La coabitazione durò alcuni mesi, dopo di che riuscì a stipulare un nuovo contratto di locazione a mio nome con l'Istituto delle Case Popolari di Roma , relativo all'alloggio dove abito tuttora.

La ripresa della mia attività di volo venne favorita dal Capitano De Angelis Giovanbattista mio collega del Corso Rex Comandante di una Squadriglia dello Stormo Notturmo da poco giunto da Lecce con i trimotori S.M.82 ; con tale aereo , nel immediato dopo guerra svol'si una intensa attività di volo, con i contrassegni dei Cavalieri della Croce di Malta, come Corriere Militare.

Da Comandante di Squadriglia effettuai molti lanci di paracadudisti e trasporto di civili.

Durante una di queste ultime missioni , partendo dall'aeroporto di Boccadifalco a Palermo mi capitò di decollare con un sovraccarico di personale imbarcatosi clandestinamente durante la sosta per la prova dei motori.

Al decollo ebbi difficoltà a superare la chioma degli alberi a fine pista e all'atterraggio a Guidonia il Ten. Liverani , mio secondo pilota trovò nelle gondole del carrello avanzi di fronde verdi .

Una interessante missione fu quella a Beirut l'8 maggio 1948 per trasportare col velivolo S.M.82 un trasformatore elettrico per la nostra Ambasciata in quella città. Evitando

l'Aeroporto di Lidda a causa di un conflitto in corso tra arabi ed ebrei, prosegui per Beirut .

L'equipaggio dell'aereo, ospite dell'Ambasciata Italiana, ricevette l'omaggio di un buon numero di caschi di banane che offrimmo, al rientro, alle nostre mense dell'aeroporto di Guidonia .

In una breve sosta ad Atene visitammo la postazione Radar sul monte Parnis (parnaso) e ricordo il tragitto tremendamente tortuoso effettuato a bordo di una jeep condotta da uno spericolato Aviere dell'aviazione reca .

A nulla valsero le raccomandazioni di noi passeggeri affinché rallentasse la corsa , perchè l'autista faceva finta di non capire .

Il periodo più convulso della mia vita militare fu quello svolto in qualità di Capo - Servizio Allarme Aereo , nel tunnel n°4 nella collina di Posillipo a Napoli assieme al Ten.Colonnello Jan Javorsky dell'Aeronautica Americana . Era il 1960 e settimanalmente mi spostavo in volo con il

Macchi - 416 da Guidonia a Capodichino per prendere servizio alle ore 8:00 .

E' stato un periodo un po' faticoso data la necessità di fare voli spesso difficoltosi per le frequenti nebbie da affrontare con un velivolo poco adatto al volo strumentale .

Nel settembre del 1960 partivo da Guidonia alle 6:20 atterrando a Capodichino (Napoli) alle 07:50 per poter prendere servizio prima delle 08:30 . Il mio era un servizio snervante per i frequenti simulati o falsi allarmi che tenevano continuamente allertato il sistema nervoso degli operatori.

Il 14 settembre assunsi il Comando del Centro Addestramento al Tiro di Decimomannu in Sardegna ; i due anni e mezzo che vi trascorsi li ricordo con tanta nostalgia perchè in quel periodo ripresi contatto con i membri della mia famiglia d'origine e rividi i luoghi dove vissi la mia giovinezza .

Erano le spiagge del Margine Rosso dove trascorrevano le calde mattinate estive assieme a miei fratelli ,lo stabilimento balneare Lido e ripensai ai suoi spettacoli serali con le soubrette che attiravano la morbosa attenzione di mio fratello Valerio .

Le domeniche ,ci permettevamo gite a Capo Frasca assieme alla famiglia del Ten. Col . Alberto Zamboni Capo Ufficio Operazioni del Centro Addestramento al Tiro (C.A.T.) di Decimomannu . Avevo conosciuto questo ufficiale durante uno dei miei viaggi a Ottawa in Canada col NATO del Défense College di cui ero stato Vice Comandante qualche anno prima. Lasciai la base di Decimo per essere avvicinato dal Gen. Alberto Dolfuss e rientrai a Guidonia il 3 maggio 1963 .

Continuai l'attività di volo fino al 1967 ; la sospesi nei quattro anni successivi per disposizione ministeriale . Dai documenti di volo risulterà abilitato al volo su 23 tipi di aereo .Al termine del servizio nell'Aeronautica Militare fui convocato al Ministero della Difesa dove il Generale Duilio Fanali consegnò ai piloti anziani la medaglia d'oro , per i cinquanta anni di attività di volo .Quella medaglia , con inciso il mio nome la ho lasciata a mio nipote Pier Francesco, il quale pur avendo ottenuto il brevetto di pilota civile , non riuscì per varie vicissitudini a continuare l'attività di volo nelle Forze Armate Italiane .

DIARIO DI GUERRA

Nell'estate del 1942 le forze terrestri italo-germaniche nell'Africa settentrionale facevano affidamento, per la loro efficienza operativa, unicamente sui rifornimenti che giungevano via mare in Libia.

Di conseguenza, l'aviazione inglese aveva mobilitato tutti i suoi reparti da ricognizione marittima ed aerosiluranti per individuare e recidere quella vitale arteria logistica.

La grande autonomia degli idrovolanti Sunderland consentiva di mantenere sotto controllo tutte le rotte dei nostri convogli navali e chiedere l'intervento dei Swordfish, dotati di siluro, nel punto e nel momento più favorevole.

Considerata l'estrema importanza che il Comando Supremo annetteva alla salvaguardia dell'integrità dei convogli, occorreva garantire agli stessi una copertura aerea di caccia dall'alba al tramonto.

Questa esigenza richiedeva un accurato studio da parte del Comando Operativo che tenesse conto della velocità del convoglio, del punto di inizio della prima missione di scorta e di quello di fine, dell'autonomia dei caccia, delle condizioni meteo, etc. Era inoltre estremamente importante che i piloti assicurassero continuità alla copertura aerea, facendo in modo che la coppia di velivoli lasciasse il cielo del convoglio soltanto quando veniva rilevata dalla coppia successiva. Facile a dirsi ma non altrettanto da realizzare per varie ragioni: il convoglio per vari motivi poteva aver seguito una rotta diversa, ovvero le peggiorate condizioni meteo averne reso impossibile l'avvistamento, o qualsiasi altro imprevisto. D'altronde, all'epoca del nostro racconto, la radio-localizzazione non veniva ancora adottata dai nostri caccia, ma anche se ciò fosse stato possibile, non avrebbe potuto avere applicazione per il doveroso rispetto del silenzio radio da parte delle navi. L'esito dell'incontro era tutto affidato all'acuità visiva dei piloti, al punto che qualcuno di noi si chiedeva come mai non si fosse ancora provveduto ad includere nel menù delle nostre mense... forti razioni di carote!

Orbene, partiti dall'Aeroporto di Reggio Calabria per la prima missione di scorta-convoglio, assieme al mio gregario Rossi avremmo dovuto intercettare il convoglio a largo dell'isola di Cefalonia.

Si sapeva ormai per esperienza che i voli di scorta-convoglio erano, da un punto di vista professionale, poco remunerativi. Le probabilità d'intercettare un aereo inglese che volasse nei pressi della formazione navale erano assai scarse. L'avversario conosceva bene fino a quale distanza l'aviazione italiana poteva fornire la copertura aerea ed avrebbe scelto una zona più sicura per l'intervento dei suoi siluranti.

Comunque, lo spirito del "cacciatore" faceva premio su qualsiasi altra considerazione operativa ed il desiderio di rientrare alla base con una vittoria era talmente forte da rendere sempre la missione appetibile e stimolante. Passava in seconda linea anche il rischio, non poi tanto remoto, di un così lungo volo sul mare a bordo di un monomotore il cui apparato radio in HF era pressoché inaffidabile, ed una bussola che, per bene che andasse, forniva un'approssimazione di 5 gradi.

Certo aveva un bel daffare a quei tempi la Madonna di Loreto!

Compatibilmente con la copertura del cielo, si sceglieva per il trasferimento in zona una quota che garantisse il minor consumo di carburante, salvo abbassarsi fino a 500 metri e mantenere tale livello durante le orbite sul convoglio.

Quel mattino il tempo pareva darci una mano; la scarsa nebulosità ci garantiva una discreta visibilità durante tutto il volo verso l'obiettivo. Le nubi incontrate alla partenza andavano via via diradandosi col nostro procedere verso est fino a scomparire del tutto.

Avvistati per tempo il convoglio, iniziammo la discesa e prima di metterci in circuito facemmo un rapido passaggio davanti al cacciatore-pardiniere che apriva il convoglio, battendo le ali in segno di riconoscimento e di saluto.

Dovevamo tenere tutte le navi del convoglio all'interno del nostro percorso circolare, tenendo d'occhio la zona esterna per tutti i 360 gradi. In quelle condizioni era superfluo prediligere un certo settore per la scoperta di eventuali aerei inglesi.

Le provenienze erano possibili da qualunque punto dell'orizzonte, eppure il cervello si ostinava ad elaborare, ma con scarso risultato, un probabile scenario di incursione aero-silurante proveniente dai settori meridionali. Ruotavo la testa a sinistra ed a destra per non lasciare inesplorato alcun settore e notavo che Rossi, giovane sottufficiale assegnato da poco alla mia squadriglia, seguiva i miei stessi movimenti per assolvere scrupolosamente la missione.

La conformazione dell'abitacolo del Macchi 200, privo di tettuccio, consentiva la completa e chiara visibilità laterale. Tuttavia questa sua caratteristica costruttiva, eliminata nel successore Macchi 202, fu però responsabile di tante artrosi cervicali, nonostante tutti gli accorgimenti adottati dai piloti, per via degli spifferi sotto zero che si insinuavano tra il collo e gli indumenti protettivi.

A dire la verità qualcuno di questi indumenti, come i calzari felpati ed i guanti, potevano essere riscaldati collegandoli all'impianto elettrico di bordo; senonché, per frequenti cattivi contatti delle prese, poteva capitare che una mano o un piede fosse bello caldo e l'altro freddo stecchito!

Quel giorno l'abbigliamento scelto per la nostra missione era per la metà inferiore estivo e per quella superiore invernale: più precisamente pantaloncini corti e sandali sotto ed un bel giubetto foderato con collo di pelliccia sopra. Questo perché ritenevo la completa tuta Marus un inutile impaccio e fors'anche un impedimento i pesanti calzari foderati, nella eventualità che per qualche motivo potessi finire in mare. Capivo che il mio era un comportamento scaramantico, ma era pur vero che in altre circostanze si era dimostrato valido!

Il volo procedeva, senza che si verificasse niente di nuovo. Le navi parevano ferme, tanto lenta era la loro marcia: 10, forse 15 nodi, perché doveva trattarsi di scafi non tanto giovani precettati per l'occasione. Scafi a perdere, diremmo oggi!

Immaginavo i loro uomini in coperta alzare lo sguardo verso i nostri

con l'animo rivolto alla speranza di poter beneficiare più a lungo possibile di quella protezione dal cielo. Purtroppo, prima ancora del calare della notte la scorta doveva rientrare ed il convoglio sarebbe restato in balia di se stesso, facile preda degli attacchi inglesi. Con deprimente frequenza i bollettini di guerra riferivano i funesti risultati di quelle azioni con tante navi colpite e affondate.

Osservandole, mi rallegravo in cuor mio di non essere a bordo di nessuna di esse. Mille volte meglio essere per aria, anziché attendere passivamente sul mare un evento che si sarebbe fatto sempre più probabile mano a mano che passavano le ore.

Controllai l'ora e mi resi conto che stava per scadere il tempo per essere rilevato dalla successiva coppia di aerei. Istintivamente concentrai l'attenzione sul cielo ad occidente, attendendomi di scorgerla da un momento all'altro. Ma i minuti passarono senza che accadesse nulla di nuovo. Eppure, qualche nuvola che nascondeva l'orizzonta mi avrebbe dovuto facilitare a scorgere su quello sfondo le sagome dei due Macchi, ma non vidi niente per tanti altri lunghi minuti mentre continuavo ad orbitare col mio gregario attorno al convoglio.

Mentalmente mi sforzavo di calcolare i minuti che avrei potuto ancora dedicare all'attesa del "cambio" senza compromettere la nostra autonomia di volo per il rientro. Due minuti, forse cinque. Ma se avessi trovato vento contrario? Consultai il Televel, indicatore di carburante, e riuscì a malapena a capire di aver disponibile poco meno di un terzo di serbatoio. Ma avrebbe la pompa aspirato la benzina fino all'ultima stilla, o si sarebbe creato qualche embolo nel circuito interrompendo l'alimentazione del motore?

Ancora 450 chilometri circa mi separavano da Reggio Calabria, e con un parsimonioso uso della manetta del gas ce l'avrei dovuta fare.

Ma mentre allargavo il giro per spendere ancora qualche minuto sul convoglio prima dell'ormai deciso rientro, ecco gli attesi aerei che finalmente venivano a rilevarci. Ci salutarono con un battito d'ali al quale risponderemo prima di iniziare la salita in rotta.

Durante la scorta ci eravamo spostati a sud e prima della partenza avevo già calcolato la rotta di rientro con i dati forniti dall'Ufficio Operazioni. Gli elementi del vento in quota mi erano noti in modo approssimativo in quanto relativi alle 4 ore precedenti la partenza e le previsioni stesse per la giornata erano molto generiche, se non aleatorie. Il vento spirava dai quadranti meridionali e l'intensità era stimata debole alle basse quote con aumenti, non precisati, a quelle superiori.

Il personale geofisico del Servizio Meteo faceva del suo meglio, elaborando, per compilare la carta del tempo, i pochi dati forniti dai Posti di Informazione Meteo ed integrati da quelli trasmessi a terra dai pochi palloni sonda. Dovevano ancora essere concepiti i Meteosat che oggi forniscono le condizioni meteo in tempo reale e danno la possibilità di estrapolare quelle per i giorni a venire!

Cosicché, con le imprecise notizie meteo ricevute alla partenza cercai di rielaborarne i dati durante il volo per tentare di ottenere valori più attendibili. Dallo stato del mare dedussi che il vento di libeccio doveva essere aumentato d'intensità anche in quota, per cui corressi la rotta per compensare la deriva.

Una lieve foschia andava via via riducendo la visibilità, mentre più avanti dovemmo aggirare una formazione di nubi pur di mantenere il volo a

vista.

Le cose peggiorarono quando avrei dovuto avvistare, secondo le mie intenzioni, la costa siciliana. Sotto di noi si era andata addensando una spessa foschia che rendeva problematico il riconoscimento del terreno che ora stavamo sorvolando. Ebbi la netta sensazione di trovarmi dove non dovevo essere, mentre a quella preoccupazione si andava ad aggiungere un profondo senso di sconforto quando mi accorsi che il nottolino del Televel andava liberamente a fine corsa. Da una fugace occhiata al mio gregario mi resi conto che mi seguiva tranquillamente senza rendersi conto della difficile situazione in cui ci trovavamo. Sotto di noi, tra squarci di nubi, notai delle montagne.

Evidentemente il forte vento di libeccio mi aveva portato a traversare la punta dello stivale molto a Nord di Capo Spartivento e dalla consultazione della carta aeronautica non riuscì a riconoscere il terreno che stavamo sorvolando. Motore ridotto iniziammo una lenta discesa verso ovest, nell'ansiosa ricerca di un punto di riferimento noto per decidere se tentare di raggiungere l'Aeroporto sfruttando la quota residua ovvero, qualora il motore si fosse fermato, metterci in salvo col paracadute.

Tra i mille pensieri che in quei momenti affollano la mente e l'angoscia di dover decidere per me e per il mio gregario, si fece strada l'idea di cercare uno spiazzo per tentare un atterraggio di fortuna. Mi parve una soluzione ardua ma, tutto sommato, la giudicavo istintivamente preferibile al lancio col paracadute.

Conoscevo bene le tecniche per prendere terra manovrando un aereo ma mi erano del tutto sconosciute, se non per sentito dire, quelle da seguire per abbandonare l'aereo affidandosi all'ombrello "Freri". Non solo, ma dove

sarebbe andato a finire il Macchi precipitando ancora carico di munizioni?

Questi e tanti altri possibili eventi maturavano veloci nell'immaginazione mentre tendevo l'orecchio per scoprire eventuali anomalie nel ritmo del motore, messo a regime ridotto nella lenta discesa. In cuor mio mi auguravo che il "fine corsa" del Televel fosse stato tarato da uno specialista in vena di scherzi!

Ed ecco davanti ai nostri occhi profilarsi, tra la foschia, un orizzonte marino; dunque, traversata la punta dello stivale, avremmo dovuto con un'accostata a sinistra tentare di raggiungere la nostra base. Con questo azzardato programma proseguì il volo sempre col cuore in gola, attendendo da un momento all'altro una piantata di motore.

Raggiungemmo la costa quando ancora avevamo quota sufficiente per manovrare e tentare un eventuale ammaraggio. Ma il motore ancora reggeva e fu un attimo di ispirazione che mi convinse ad atterrare su un tratto di spiaggia che avevo individuato lungo la costa ed unico libero tra due speroni rocciosi.

Della mia decisione ne avvertì a cenni il gregario che parve annuire col capo. Quindi mentalmente mi predisposi alla manovra poco ortodossa di un atterraggio senza carrello. Mi premunì sfilando da sotto il sedere il cuscino e lo sistemai al mio fianco sinistro, pronto ad usarlo come moderno "air-bag" nell'ultima fase della presa di terra. Strinsi maggiormente la cintura di sicurezza, quindi virai per portarmi parallelamente alla costa, flaps giù, e col motore chiuso, in una planata ripida e precisa mi avvicinai alla terra.

In spiaggia qualche bagnante che aveva seguito il nostro volo e ne

aveva intuito le difficoltà, si era affrettato ad allontanarsi lasciandoci libera la zona per l'atterraggio. Poco prima di toccare terra con la pancia dell'aereo, corressi l'assetto trasversale per mantenere le ali parallele all'andamento scosceso dell'arenile, tolsi i contatti al motore e afferrai il cuscino per interporlo tra il collimatore delle armi ed il viso.

L'aereo scivolò sulla sabbia dapprima lievemente quindi, quasi alla fine dello spazio disponibile, puntò l'estremità destra dell'ala contro il ripido bagnasciuga facendogli compiere un rapido "testa-coda" che scagliò il mio ginocchio sinistro contro la struttura dell'aereo.

Ripresomi dopo un leggero stordimento, vidi che Rossi mi aveva fedelmente seguito ed era riuscito a prendere terra non molto distante da me. A fatica per la gamba dolorante scesi dall'aereo e vidi le pale dell'elica piegate a tulipano contro la carenatura del motore; il resto pareva integro.

La stessa sorte aveva subito l'altro Macchi dal quale vidi uscire illeso il Serg. Rossi. Mi venne incontro e mi confessò di non aver capito cosa fosse successo fino a che non vide i miei flaps abbassarsi prima che mi allineassi per l'atterraggio. Quindi aveva agito imitando le mie manovre!!

Meglio così, si era risparmiato i patemi d'animo che mi avevano tormentato fino ad allora.

Impegnati a commentare la nostra avventura, non ci accorgemmo che una folla di villeggianti, sbucata da chissà dove, correva verso di noi. Uno di loro con una borsa di pelle in mano avvicinatosi si qualificò per medico e si offrì di medicarmi il ginocchio visibilmente offeso dall'urto.

Nonostante mi schernissi e cercassi di minimizzare il fatto, insistette informandosi sulla data dell'ultimo vaccino antitetanico; quindi mi fece

sedere ed aprì la borsa del pronto soccorso. Dentro vi riconobbi, per averli notati altre volte nell'ambulatorio di mio padre medico condotto, gli strumenti da ostetrico. Mi venne istintivo ridere e chiedergli se la sua presenza non fosse più urgente e necessaria altrove, alludendo ad un lucente forcipe che spuntava tra gli altri ferri.

"Già fatto", mi rispose, "tutto bene; é un maschietto di tre chili, sano e bello".

Mi prestò le cure con scrupolosa professionalità e si dichiarò fortunato di aver potuto intervenire così rapidamente in soccorso di un combattente aviatore.

Apprezzai sinceramente il suo aiuto, nonché i sorsi di cognac che mi offrì dalla sua riserva speciale!

La gente vociava facendo ressa attorno a noi e durammo fatica ad allontanarla dagli aerei le cui mitragliatrici erano ancora armate. Nessun pericolo d'incendio per fortuna perché, neanche a dirlo, i serbatoi erano veramente all'asciutto!

A mantenere ordine e garantire la sicurezza provvidero due carabinieri giunti provvidenzialmente dalla vicina Stazione di Cetraro sulla cui Marina eravamo felicemente atterrati.

Per fortuna portavo i gradi di Tenente sul giubetto di volo, altrimenti, se avessero considerato il resto del mio abbigliamento, pantaloncini e sandali, avrebbero potuto scambiarmi per un avventuriero dell'aria.

La vicina Caserma dei Carabinieri ci offrì breve ospitalità per risolvere i più urgenti problemi: telefonare al nostro Comando per informarlo dell'accaduto e munirci di scontrini ferroviari per il rientro.

Il viaggio in treno fu più lungo del previsto perché si trattava di un "accelerato".

Con il paracadute personale come unico bagaglio ed ottimo biglietto da visita per i curiosi dello scompartimento, riuscimmo persino a trovare posto a sedere.

Mi appisolai, vinto dalla stanchezza; ma nel dormiveglia riuscivo ancora a percepire le chiacchiere di Rossi che rispondeva a chi gli chiedeva chi fossimo, meravigliati di vederci vestiti a quel modo. In effetti, il giubbotto dal collo di pelliccia stonava non poco con una temperatura di almeno 38 gradi all'ombra!

Il giorno stesso i due Macchi, smontate le ali, vennero caricati su un pianale ferroviario e riportati in Aeroporto per riprendere a volare dopo appena 10 giorni.

Al nostro rientro il Comandante del mio Stormo, Col. Carlo Calosso, di cui l'anno dopo divenni Aiutante, addolcì con queste parole il mio rammarico per l'accaduto: "Caro Piseddu, queste son cose che possono capitare solo a chi vola!"

*Allegato: Documento consegnato al Gen. A. Tassari
a Caserta il 4.5.1943.*

Documento consegnato al Gen. Luigi Tessari
a Catania il 09.05.1943

Il giorno 9 Maggio 1943 alle ore 7,10 circa lo Capitano Pilota Giuseppe PISEDDU del 54° Stormo da Caccia ha atterrato sull'Aeroporto di Catania con un apparecchio M.C.202 assieme al Sergente LAIOLO Domenico della 78° Squadriglia.

Circa un'ora prima avevano lasciato l'Aeroporto di Korba in Tunisia, e con noi in vari scaglioni erano pure partiti altri dodici aeroplani da caccia.

In relazione a ciò rendo noto quanto segue:

Conseguentemente all'ordine ricevuto nella notte sull'8 Maggio, il 7° Gruppo da Soliman raggiunse il 16° sul campo di Korba, sulla costa orientale della penisola di Capo Bon.

Su quel campo notoriamente infido ed estremamente esposto all'offesa nemica, i due gruppi, al mattino del 8 disponevano ancora complessivamente di 40 aeroplani.

Nell'attesa dell'ordine di rientrare a Pantelleria, già chiesto a Roma dall'Aeronautica della Tunisia, la maggior parte degli apparecchi venne posta fuori uso da ben 5 attacchi a volo radente che la caccia nemica effettuò dal tardo mattino al tramonto.

Quando l'ordine giunse erano rimasti efficienti al volo solo 13 apparecchi, per cui il Ten.Colonnello Zappetta dispese che i comandanti di gruppo decidessero a loro criterio quali piloti dovessero essere fatti partire: per il 7° gruppo venne deciso il sorteggio di quattro piloti, mentre il comandante del 16° affidava ai comandanti di squadriglia la designazione dei partenti.

Per il resto del personale dello stormo si attendeva con fiducia un'azione dei trasporti dell'Aeronautica della Sicilia per recuperare i restanti.

Nel pomeriggio di quello stesso giorno, come era mio dovere, e dopo averne informato il mio comandante, Ten.Colonnello Zappetta, distrussi tutti i documenti dello stormo a me affidati nella mia qualità di aiutante maggiore, custodendo sulla mia persona solo quelli, che, anche in caso di mia cattura, non potevano essere di alcuna utilità per il nemico.

Alle ore 2 della notte sul 9, mentre si seguivano ininterrotti i bombardamenti dell'aviazione inglese, una pattuglia di bersaglieri giunse sul campo, e diede notizia al Colonnello di un forte canoneggiamento contro Capo Melibia; e di uno sbarco nemico probabilmente avvenuto.

La situazione si rendeva così disperata perchè cadeva l'ultima possibilità di poter attendere l'intervento degli apparecchi da trasporto dalla Sicilia.

Sulla linea di volo intanto, dove ancor prima dell'alba mi ero recato per accompagnare il Tenente Albertini che partiva, apprendevo dal Sergente Magnaghi Carlo che il Colonnello aveva autorizzato lui ed altri piloti che avevano avuto la possibilità di chiederglielo, di salvarsi con qualsiasi mezzo di fortuna fosse stato loro possibile.

Dopo questa comunicazione, conseguenza della nuova situazione creatasi che imponeva a ciascun pilota che lo avesse potuto l'obbligo di sfuggire alla cattura, io affrontai l'alea dell'unico mezzo di fortuna che ancora mi si offriva e, mentre il Capitano Politi decollava portando a bordo il Sergente Magnaghi, io partii subito dopo sull'apparecchio pilotato dal Sergente Laiolo.