

Da tartaruga a Sorcio Verde

Racconto anonimo reperito sul sito web:

http://www.anpaninfo.it/veterans_vintage10.htm

In questo racconto ogni riferimento a persone realmente esistite e fatti realmente accaduti è puramente VERO. Lo stupendo protagonista ha solo chiesto di non dare alle stampe il suo stimatissimo e indimenticabile nome.

Su SM79 con tre sorci verdi per emblema (dalla famosa frase: "ti faremo vedere i SORCI VERDI!!) equipaggi del 12° Stormo compirono nel 1937-38 due imprese aviatorie di risonanza mondiale: la Istres-Damasco-Istres senza scalo ad alta velocità, e la Roma-Dakar-Rio. Ricordiamo anche che i Sorci Verdi crearono un certo antagonismo presso altri reparti ed è proprio in questo contesto che nacque il distintivo del mitico 51° Stormo in cui un gattone nero si lavorava agevolmente tre minuscoli sorcetti verdi!

Le imprese dei Sorci Verdi prima della guerra mi avevano entusiasmato e da allora incominciai a sognare. Terminata la scuola saltò fuori un concorso per Ufficiali Piloti di Complemento: abile arruolato! Purtroppo anche la guerra era pronta a saltar fuori (ma sarebbe durata pochi mesi perché i tedeschi procedevano a grande velocità....!!).

Tutto è filato liscio fino al 1970. 30 anni per i miei sogni! Tanto mi hanno aspettato i Sorci Verdi. D'altra parte cosa potevate aspettarvi da un "TARTARUGA" (così era stato battezzato il corso, ma.....)

Novembre 1942, Aeroporto (si fa per dire) **di S. Vero Milis** a due passi da Oristano, 32° Aerosiluranti. Ordine di operazione: attacco al convoglio alleato entrato nel Mediterraneo, armamento con due bombe Freisa (erano equivalenti ad un siluro); contrordine: attacco al porto di Bona (il convoglio era già entrato in porto), giù le Freisa e su quelle da 100 Kg.. Ogni equipaggio provvedeva a questa operazioni dato che sull'aeroporto c'era soltanto il personale di volo.

Finalmente il decollo, due squadriglie di cinque velivoli SM.84 (la brutta copia dell'SM.79), la mia posizione nella formazione esterno sinistro; era questa la posizione dell'ultimo arrivato alla 281° squadriglia alla quale ero stato prestato dalla mia 50° dopo le perdite subite. Quindi a bordo ero seduto a destra e alla mia sinistra un Sergente che aveva un anno meno di me.

Quota di volo 3000 metri, nessuna preoccupazione circa la rotta: bastava seguire il capo formazione. Prima della costa africana ecco una copertura totale che ci agevolerà non poco nella fase del rientro; però, come faremo a trovare Bona?

All'improvviso ecco la soluzione: un buco fra le nuvole e proprio lì sotto il porto...troppo tardi per sganciare....la formazione fa un 360° serrando le fila e

vi garantisco che le estremità alari erano al massimo a cinque metri di distanza.

Di nuovo sul buco con i portelloni aperti, sgancia il capo formazione e noi ci adeguiamo, contemporaneamente sbucano dalle nuvole una cinquantina di caccia di tutti i tipi e per tutti i gusti: Hurricane, Spitfire, Thunderbolt, inizia la samba e tutte le armi sparano, l'aereo è pieno di fumo mentre la formazione punta decisamente verso il basso, verso quella che poteva essere la salvezza: le nuvole, ma non arrivavano mai!

Finalmente all'allargando della formazione entriamo nelle nuvole, dopo quindici secondi di nuovo fuori... giusto il tempo di vedere l'aereo del Capitano Stefani andare giù in fiamme, pochi attimi e poi di nuovo dentro l'accogliente nube.

Dopo la fisa un attimo di ragionamento (!): controllo la bussola 090°... sbagliato... devo andare nell'altra direzione pertanto virata di 180° e via col tango sempre nelle nuvole....passa qualche minuto e si accende la lampadina: "ma sto andando verso Gibilterra"... altri 180°; dopo qualche minuto (ma quanti in realtà ne erano passati?) all'improvviso siamo fuori delle nuvole col mare da tutte le parti. Tutti a guardar fuori per cercare altri aerei amici o nemici: nessuno.

Intanto mi ero portato a 100 metri sull'acqua e dopo un po' vedo un'isola alla mia sinistra che riconosco per quella della Galite, grande sospiro di sollievo... da qui con prua Nord si arriva in Sardegna. Pochi minuti tranquilli... un puntino all'orizzonte che ingrandisce rapidamente; sarà amico o nemico? Mi sembra un bimotore e per un momento ho sperato che fosse un ricognitore tedesco ma la speranza svanisce subito: Beaufighter con tanto di coccarda inglese.

"Buonanotte" mi dico, chiamo al laringofono il 1° Av.Mot. Savoia (ritrovato, da allora, qualche anno fa ad un raduno del 32° Stormo) che sparava dalla torretta proprio dietro di noi: "se vira avvertimi che mi preparo ad ammarare"... "No, signor Tenente, se ne va. Ci eravamo sfilati a non più di cento metri ma forse anche lui aveva il mio stesso desiderio: tornare a casa. Ancora pochi minuti e poi un altro puntino, ma questo ingrandisce lentamente, non ci sono dubbi, anche lui va verso i nuraghi e quando lo raggiungo mi accorgo che è uno dei nostri, il Tenente Berta dell'altra squadriglia con l'aereo in condizioni pietose: motore sinistro fermo, quello che rimane del carrello sinistro è penzoloni, sull'ala, proprio dietro la gondola motore, un buco di almeno un metro e mezzo di diametro, buchi per tutto l'aereo che pare un colabrodo.

Tento di mettermi in pattuglia con lui ma è troppo lento e allora incomincio a girargli intorno per essere pronto per un eventuale aiuto. Durante uno dei passaggi apro il finestrino e cerco di fargli capire che gli manca il carrello sinistro, l'unico modo di segnalarglielo è di mettere le mani formando un tondo e fargli un cenno di no; questa è la sola forma di comunicazione dato che la radio è quella del marconista con il tasto. La sua risposta accompagnata da un smagliante sorriso è quella di farmi vedere dove si porta l'ombrello quando ancora non piove!!!

Bilancio della giornata: quattro nostri aerei abbattuti contro sei nemici.

Sabato 27 ottobre 1970, Aeroporto di Haneda Tokyo ore 13:01 GMT corrispondenti alle 22:01 locali. Tutte le compagnie partono per gli USA dirette in Europa via Polo Nord alla stessa ora pertanto c'è la corsa a chiedere l'autorizzazione alla messa in moto (proibito barare) e quella sera tocca proprio all'AZ 799 (non accadeva mai), quindi sono numero uno alla partenza. Piano di volo per Anchorage (Alaska), quota di volo sulla NOPAC 1310, tempo di volo previsto 5h 40': un ottimo tempo e questo a causa di un notevole jetstream sui 30.000 ft..

Decollo, ma è necessario eseguire la procedura antirumore; appena possibile, però, confortato dalle 72.000 libbre di spinta dei quattro reattori del DC 8/62 I-DIWK inizio la salita a velocità sostenuta senza alcuna preoccupazione di traffico essendo numero uno della fila.

I dati della piattaforma Carousel confermano la presenza del jetstream: 25.000 ft, 80 kts..105 kts..135 kts. Purtroppo superati i 30.000 ft la velocità del vento regredisce, addio record!

Un po' di conti con il consumo del carburante e poi chiedo al controllo di Tokyo se posso continuare a livello 280; alcuni minuti di attesa e poi l'autorizzazione al livello richiesto. Devo scendere di 3000 ft, meno di 250 ft/min sul variometro ma la velocità indicata è notevole, quindi di nuovo nel jetstream e per fortuna niente turbolenza. Saltati gli stimati dei reporting points, passati al cambio di controllo si procedeva con il nuovo piano di volo.

Il volo con condizioni atmosferiche ottimali non presentava alcuna difficoltà. L'unica preoccupazione era quella di lasciare sfilare di una settantina di miglia sulla sinistra le isole Kurili e per far questo ci si doveva fidare solo del radar di bordo, data l'assoluta mancanza di radioassistenze russe.

Mi sia concessa una divagazione: in fase di briefing di questi voli polari venivano illustrate le procedure d'emergenza da effettuare in caso di atterraggio su queste lande desolate; l'aereo aveva in dotazione un eccezionale materiale d'emergenza: alimenti vari, meravigliose radio, fucili Express e sacchi a pelo per quattro persone dove le istruzioni indicavano di alternare un uomo e una donna per mantenere alta la temperatura corporea (studi Dal Fabbro).

Purtroppo alle isole Aleutine bisogna cambiare rotta per puntare sul VOR di Betel mentre il vento è sempre stabile nella sua direzione; resta ancora una possibilità: iniziare la discesa prima ed effettuarla con la stessa tecnica della precedente. Anchorage autorizza la discesa e data l'ora non c'è alcun traffico opposto (normalmente affollato di aerei militari diretti in Vietnam) quindi nessuna restrizione. Però, purtroppo, negli USA sotto i 10.000 ft bisogna ridurre sotto i 250 kts. Poche battute sul radar dell'avvicinamento e alla richiesta circa la nostra velocità il 1° Ufficiale mi guarda smarrito (anche per le cinque ore di sonno perse) senza farmi domande "digli 320 kts"... ancora poche battute e nuova richiesta sulla speed "digli 300 in diminuzione" ma il controllore, che non era un fesso dice: "AZ 799 riducete la vostra velocità, siete il n° 2 in avvicinamento, vi precede un Northwest proveniente dagli USA". Siamo fregati.... "Birra pagata per chi lo vede per primo", quattro paia di occhi sono fuori dal parabrezza a cercare il n° 1: ECCOLO!!.

Siamo a cavallo perché siamo in VMC. L'aeroporto è dotato di due piste parallele, distanti circa 500 metri, una non veniva mai usata perché ancora sprovvista di assistenza radioelettrica...insistiamo e così il controllore si arrende e ci autorizza all'atterraggio sulla 08 destra alle ore 18:08 GMT (09:08 locali) di sabato 27 ottobre (tenere presente la linea di cambiamento di data) tempo di volo 5h 07', velocità media 1083 Km/h. Ecco: il "Tartaruga" è diventato un "Sorcio Verde".