



Non sono un esperto giornalista ma ritengo l'argomento e il personaggio di questa intervista talmente interessanti che spero perdonerete le mie lacune editoriali. Dunque:

Personaggio: **T.V. Ezio Vari**

Argomento: **S.M. 79** detto “**il Gobbo Maledetto**”

Caro “personaggio” Ezio, vogliamo iniziare con la tua storia aeronautica?

Certo, ecco qua! Completato il corso da Motorista a Capua nel 1942 venni inviato all'11° Gruppo C. a Bologna sull'**SM 79 “Sparviero”** che noi chiamavamo affettuosamente e gli inglesi invidiosamente “Gobbo Maledetto”. Entrato a far parte degli equipaggi di volo, poco dopo fui mandato ad Aviano per addestrarmi al volo notturno e quindi assegnato definitivamente al 36° Stormo, 256° SQ, base Pisa. Il ruolo nostro era di ricognizione armata e siluramento.

Dopo varie missioni, appena sbarcati gli Americani in Sicilia tutti i siluranti furono trasferiti immediatamente a Galatina (Lecce) e da lì, prevedendo un massiccio bombardamento nemico su quella base, smistati ancor più rapidamente su altri aeroporti del Sud.

Destino volle che il nostro aereo schierato a Bari venisse danneggiato da un bombardamento proprio il giorno successivo al nostro arrivo. Una decina di giorni dopo, riparato l'aereo, rientrammo a Galatina ma mezz'ora dopo eravamo nuovamente in volo per Pisa

Era il 25 luglio 1943 e appena atterrati venimmo informati della caduta del fascismo e dell'arresto di Mussolini.

Dopo il bombardamento di Pisa del 31 agosto 1943 che provocò circa 5000 morti in 7 minuti e l'annuncio dell'armistizio, l'8 settembre, mi fu consegnato un foglio di congedo illimitato. Erano momenti gravi per tutti noi. Per sfuggire ai rastrellamenti dei tedeschi, dopo aver fatto 14 km a piedi e in divisa (e chi li aveva vestiti borghesi?). Arrivato fortunatamente a Firenze saltai su di un treno con destinazione sconosciuta. In questo tragico caos due colpi di fortuna (noi aeronautici usiamo un altro termine) mi salvarono da guai assai peggiori. Primo: il treno su cui ero salito così furtivamente seppi poi che era diretto a Roma, mia città; secondo: a causa del bombardamento della stazione di Monterotondo effettuato dagli alleati proprio l'8 settembre il treno dovette fermarsi e dove se non a 500 metri da casa mia?!

Arrivati gli americani a Roma mi presentai al distretto e venni subito richiamato con destinazione Galatina, 51° Stormo. Feci manutenzione a terra agli Spitfire 5 ma, finita la guerra e non vedendo prospettive di ritornare a far parte degli equipaggi di volo mi congedai nel luglio del '46,

Resistetti tre anni ma nel '49 venni riammesso a domanda e assegnato al 46° Stormo trasporti base Centocelle quindi trasferito con tutto lo Stormo a Pisa riprendendo a volare (Fiat G12 e Beechcraft C-45) e rimanendovi fino al congedo definitivo nel '55. La mia mania di volare non si era esaurita, tutt'altro. Avevo lasciato l'Aeronautica solo per entrare subito dopo all'Alitalia per volare sul DC6 e poi su: DC7 ...DC8-43...DC8-62...B747... e ora, anche se pensionato, la mania continua....

E adesso vogliamo parlare un po' del mitico "Gobbo"?

Sono passati tanti anni ma molte cose me le ricordo come fosse ieri. Dimmi pure...

Come avveniva la messa in moto?

Ad aria. Il mitico Garelli (ora detto americanamente APU) forniva pressione per lo starter e per il sistema di sgancio del siluro. Il mio dito ancora sfregiato sta ad indicare la spartana sistemazione della manovella della sua messa in moto.

Com'era il rumore a bordo?

Accettabile. Si poteva parlare senza interfono, purchè vicini, ma il rombo era quasi piacevole e tipico con i suoi battimenti.

E la temperatura in cabina?

Nessun problema soprattutto perché volavamo sempre bassi (e che bassi!) e poi normalmente indossavamo in clima freddo delle stupende tute in pelle. Mediamente, anche nei trasferimenti la nostra quota massima era di 1500 metri. Ovvio niente pressurizzazione e aria condizionata!

Quanti eravate d'equipaggio?

In cinque: due piloti, 1 motorista, un marconista e un armiere. Comunque in caso di combattimento sparavamo tutti. Le armi erano cinque e pertanto mentre i piloti sparavano con quella fissa sulla cappottina gli altri membri utilizzavano quella più vicina alla loro stazione.

Aerodinamicamente com'era: filante grezzo...?

Morbido e favoloso, ve lo possono confermare i piloti.

C'erano noie con i motori Alfa Romeo?

Erano, normalmente, i 128-RC 18 (18 che sta per quota in mt. x 100 di ristabilimento del compressore) che funzionavano assai bene. Unica attenzione alla fine della giornata di attività era quella di togliere le candele dei cilindri inferiori per drenare l'olio residuo per evitare problemi alla messa in moto il giorno seguente. Il rifornimento si faceva sempre con pompe a mano dai fusti e anche i trasferimenti dai serbatoi ausiliari ai principali in volo avveniva manualmente.

Era un buon incassatore?

Niente male se non veniva colpito in zone vitali. Pensate che un nostro velivolo rientrò con ben 174 buchi nelle ali e fusoliera senza danni apprezzabili.

Ma cos'erano quelle due strane pinne che sporgevano sotto la torretta ventrale e che si vedono in molte foto ravvicinate?

Niente di più che delle carenature per le gambe dell'armiere che così seduto era protetto dal flusso d'aria e per sparare dalla ventrale non doveva stare con le ginocchia in bocca. Ovviamente erano retrattili durante le fasi di non combattimento.

Grazie, Ezio, per tutte queste interessantissime notizie, ma stai tranquillo che ti disturberemo ancora!

P.S. Se avete ancora delle curiosità su quello stupendo aereo non esitate a contattarci anche per parlare direttamente con il nostro personaggio del giorno.