

QUANDO IL TRENO DELLA FORTUNA....

Non sempre il treno si ferma e ti permette di salire a bordo.

Soprattutto quello specifico denominato “treno della fortuna”.

Molti nostri colleghi non hanno fatto in tempo a salire su quel treno ed ancora oggi li ricordiamo con dolore e tristezza.

Potremmo citare tantissimi episodi: chi di noi, componenti degli equipaggi di volo, non si è trovato in momenti di crisi o di difficoltà?

Nella mia lunga esperienza di volo non sono stati pochi gli eventi nei quali le abbondanti sudorazioni mi hanno pervaso.

Non intendo soffermarmi sulle mie vicissitudini ma desidero porre attenzione e mettere in risalto quanto accaduto al caro amico pilota Riccardo Reich.

Riccardone, secondo me, ha avuto il merito e la buona sorte di conoscere quel macchinista pilota delle FF.SS., che in un paio di occasioni, nel vederlo camminare a piedi e lungo i binari ferroviari, ha arrestato la velocità del treno per consentirgli di salire “in carrozza”...

Durante un “volo operativo” avvenuto nel giugno del 1971 a bordo di un AB47 Jota, unitamente al compianto specialista Gigi Giacomino, raggiunto il litorale di Sabaudia, l’elicottero ebbe un improvviso e pronunciato scatto anomalo sulla pedaliera associato ad un fetido odore di olio bruciato e... non solo... Le temperature si alzarono rapidamente.

Per loro fortuna la distanza dalla costa era di un centinaio di metri.

Giacomino “ordinò” l’immediato ammarraggio avendo diagnosticato la reale causa: “rottura cinghia di raffreddamento olio motore”.

La spiaggia fu raggiunta flottando.

Avvertito il Comando Sezione di Pratica, il Comandante Lo Giudice ed il personale tecnico si recarono in loco per l’intervento di sostituzione della cinghia, consentendo all’equipaggio di rientrare in volo al Reparto.

Analogo episodio avvenne il 29 ottobre 1971.

Infatti, dopo soli quattro mesi di distanza dal primo avvenimento, il mar. pil. Reich fu vittima di un identico “inconveniente” a bordo dell’elicottero AB47 G2 – Volpe 43.

Nel quadro dei “controlli in volo” previsti dal Team della Standardizzazione del Gruppo Aereo di Centocelle era inclusa una missione di volo, da solista, che prevedeva una navigazione a largo delle coste laziali.

L’esaminando doveva essere “seguito” da un secondo elicottero, il cui equipaggio era costituito da “esaminatori standardizzatori”, i quali - oltre a fornire assistenza - avevano il compito di valutare le capacità del “controllato”.

A bordo v’era il defunto mar. pil. Pasquale Pallesca, quale “controllore”, coadiuvato dal ten. pil. Bruno Lo Giudice, come 2° pilota.

La missione ebbe luogo nel primo pomeriggio di quel 29 ottobre con partenza dall’Aeroporto di Pratica di Mare.

Dopo il decollo, raggiunto il litorale di Torvajonica, bisognava assumere una Rv 245° per 24 Nm.

Pochi attimi prima di virare per la nuova Prua di 360° da Ponza Gonio, il mar.pil. Reich avvertì un improvviso e rapidissimo movimento direzionale del velivolo con susseguente colpo nella schiena come in occasione del volo con Gigi Giacomino nel giugno dello stesso anno.

Forte dell’esperienza pregressa e vissuta, con serafica tranquillità, determinazione e consapevolezza, ammarò, avvertendo nel contempo dell’inconveniente tecnico il “controllore”: Pallesca, avendo anch’egli intuito la causa dell’avaria, gli consigliò di spegnere il motore ma non l’apparato radio, quindi allertò il S.A.R. dell’A.M. di Ciampino.

Qualche istante dopo la radio di bordo della Volpe 43 del Reich tacque ma il Pallesca si teneva sempre in vista per tranquillizzarlo.

Rammento che la carenatura della serie 47 Bell era stretta e quindi si flottava anche con mare forza 1-2. Ma al momento v'era, addirittura, forza 4.

Reich tentò anche di gonfiare il battellino ma il tentativo risultò inutile perché l'annessa bomboletta era scarica.

Posso immaginare quanti e quali pensieri balenassero nella mente del Riccardone, che aveva un bimbo di appena 3 anni e la sua consorte ne attendeva un secondo tra non poche difficoltà.

Tuttavia un altro pensiero lo attanagliava: la custodia di una cospicua somma di danaro avuta nella mattinata.

Quel teatro operativo fu abbandonato dal Pallesca non appena sopraggiunse l'aereo soccorritore Grumann.

Il recupero del pilota però non fu possibile per le non favorevoli condizioni del mare.

Pertanto i soccorritori, dopo aver lanciato dei fumogeni galleggianti per segnalare la posizione dell'elicottero, salutarono e fecero rientro in Ciampino.

Intervenire un secondo velivolo del soccorso: un AB204. Fermatosi in hovering ad una cinquantina di metri di distanza, sbarcò un aerosoccorritore. Questi raggiunse l'elicottero ed aiutò Riccardo Reich a portarsi sotto il velivolo A.M., che lo prelevò col verricello e lo trasportò in aeroporto a Pratica di Mare.

L'allora Ten. Col. pil. Santi Spena, Comandante del Gruppo Aereo di Roma Centocelle, organizzò l'imbarco di se stesso, del pilota istruttore Santo Trovato e di due brigadieri specialisti (Mino Andreazzoli e Michelangelo Mosca) su una nostra unità di mare, che si diresse subito verso il punto a circa 20 miglia dalla costa, dove la Volpe 43 era rimasta a galleggiare.

Durante il viaggio in mare sulla nostra motovedetta, Mosca non ebbe molta fortuna in quanto fu vittima di un forte malessere riconducibile alle condizioni del mare.

Il brig. Mino Andreazzoli dovette operare in condizioni di estremo disagio, quali il buio e l'ondeggiamento dell'elicottero, che resero l'azione di rimessa in efficienza del velivolo faticosa e stressante. Ciononostante l'impareggiabile Mino, al buio e con una torcia di piccole dimensioni fra i denti, riuscì a sostituire la cinghia rotta e consentì al Comandante Spena ed a Trovato di decollare e di trasferire in volo notturno la Volpe 43 a Pratica di Mare.

Quali e quanti sentimenti di ringraziamento e di stima si possono indirizzare al personale specialista del Corpo? Certamente tantissimi. I nostri mezzi aerei volano in sicurezza per la loro costante capacità.

La narrazione di queste due "avventure" è stata riferita allo scrivente, direttamente e per iscritto, dallo stesso Reich.

Antonio De Santis