

UN'ESALTANTE AVVENTURA!

Sono il “pioniere doc” del Servizio Aereo della Guardia di Finanza: la mia anzianità è 1° aprile 1955! Scuola di Aerocooperazione di Guidonia per la frequenza del 1° Corso di Osservazione Aerea per la Guardia di Finanza.



C'è qualcun altro? Gli altri due, Paolo Meccariello e Dante Cavalli, sono “ già...in volo”.

‘56, ‘57 e ‘58 in Sicilia ed in Puglia come Osservatore Aereo-Navigatore per l’attività di contrasto al contrabbando di sigarette proveniente da Tangeri.

Nel ‘59 poi, divento pilota e vado a Pisa.

Nel ‘60 a Fiumicino per la parata terra-mare-cielo e poi a Loreto per il Giro Aereo delle Marche.

Nel ‘61 a Torino per il Centenario dell’Unità d’Italia (tutta da soli perché “mamma” Aeronautica ci aveva svezzati da tempo) e poi un’altra volta a Loreto.

Questa comunque vuole essere solo una premessa a quanto sto per scrivere di quella che per me è stata un’esaltante avventura: la “missione in Somalia”, la prima all’estero di uomini e mezzi del Servizio Aereo della Guardia di Finanza.

Il mio, pertanto, non è il racconto di un solo, singolo episodio, ma una cronaca di tutta quella operazione, vissuta da me - dal momento della precettazione a quando sfortunatamente sono stato costretto a rientrare in Italia per via di uno stupido incidente di volo - e dagli altri suoi magnifici protagonisti, alcuni dei quali, purtroppo, non più tra noi.

Eravamo a fine novembre, l’inverno era alle porte e mi ero acquistato un cappotto; in serata mi reco in aeroporto e mi informano che il ten. Paolo Meccariello, mio collega al Comando Generale, voleva parlarmi con urgenza.

“Una missione del Servizio Aereo, quattro piloti e cinque specialisti, deve rischiersi in Somalia con due elicotteri, per portare soccorso a quelle popolazioni colpite da alluvioni ed allagamenti. Il comando verrebbe affidato a te. Dovresti rimanervi per un tempo da sei mesi ad un anno. La partenza è imminente. Che fai ci vai?”

Ero seduto alla mia scrivania e, seduta stante (da qui la differenza di una decisione presa su due piedi), decido: “-Si ci vado!”

Tutto questo al termine di un “combinato trino” che ha visto la plurale partecipazione del tenente pilota Giorgio Bianco, anche lui pioniere, ma del 2° Corso di Osservazione Aerea (!) ed in seguito unico “check pilot” e poi ancora capo “autoctono” del Servizio Aereo del Corpo, del tenente Meccariello, ufficiale addetto

al Comando Generale, e del maggiore Abdullahi Farah Alì, comandante della Guardia di Finanza Somala.

Quest'ultimo, informatosi delle varie forme d'impiego dei nostri elicotteri nel teatro operativo italiano, presentò formale richiesta alle nostre Autorità per ottenere l'invio in Somalia di uomini e mezzi aerei del Corpo, ritenendoli altrettanto utili alla sua organizzazione.

La decisione di aderire alla richiesta, comunque, ebbe una contingente rapidità di realizzazione per via delle emergenze meteorologiche che avevano causato alluvioni ed allagamenti a danno delle popolazioni somale.

I preparativi, quindi, le visite mediche, le vaccinazioni, l'equipaggiamento, l'allestimento degli elicotteri, l'organizzazione della spedizione: tutto consegue in un arco di tempo quanto mai ristretto.

Gli equipaggi:

- io pilota, ma di me ho già detto a sufficienza. Comunque PPPP, Pilota Personale Plinio Pradetto (è il generale che aveva un debole per il volo e che noi di Pisa nominammo Osservatore Aereo ad honorem con una cerimonia svoltasi a Firenze);
- Sandro Sanchioli, tenente pilota. E' andato via dal Corpo tanti anni fa e non si sa più niente di lui: era un ottimo pilota;
- Renzo Cremonesi, maresciallo pilota. Era conosciutissimo per il suo brillante passato come tale;
- Gregorio Sica, brigadiere pilota. "Gregorio il gregario di coda", ma non era un gregario, era un ottimo pilota, un'ottima persona, un amico cui tutti volevano bene;
- Bruno Roccato, brigadiere specialista del 1° corso specialisti di elicottero della Guardia di Finanza. Capace, brillante, di ottima compagnia;
- Giovanni Barbavara, brigadiere specialista del 1° corso anche lui. Assegnato con me a Pisa inizialmente, andò poi a Roma ad istituire con altri la Sezione Aerea di Roma Centocelle;
- Mario Giordano, brigadiere specialista. Il primo del suo corso e mio capo specialista a Pisa: con un elicottero senza rotore sarei comunque andato in volo solo perché Giordano mi aveva detto che potevo farlo. E' un'iperbole, ma ho inteso affermarlo per significare quanto noi stimassimo i nostri specialisti secondi a nessuno. D'altra parte, già da allora i nostri "maestri" dell'Aeronautica Militare consideravano i piloti e gli specialisti della Guardia di Finanza la "loro migliore covata", così come ebbe a dire il generale di squadra Aldo Remondino, Capo di Stato Maggiore dell'epoca. L'indomani, non appena ho modo di parlargli, gli dico: "Mario, vado in Somalia, non so per quanto, con due elicotteri e personale relativo. Vuoi venire con me?" E lui, questa volta su due piedi, mi risponde: "Comandante, se ci va Lei, ci vengo anch'io !!!"
- Stefano Badinotti, vice brigadiere specialista, anche lui uno dei migliori ed autentica colonna della Sezione Aerea di Centocelle;
- Fernando Anselmi, brigadiere radiomontatore aggregato a noi per le sue riconosciute capacità, ci avrebbe assicurato l'efficienza delle apparecchiature radio e dei collegamenti.

Ci siamo. Il 5 dicembre 1961 (cinquantadue anni fa!) siamo ricevuti al Comando Generale dal Capo del Servizio Aereo, colonnello A.A. r.n. pilota Ernesto Caprioglio - autentico creatore ed iniziatore dell'attuale organizzazione aerea del Corpo - e successivamente dal Comandante Generale, Generale C. d'A. Pietro Mellano.

Riceviamo le raccomandazioni del caso, ci fotografano in tutte le pose e poi a cena alla Casa dell'Aviatore.



6 dicembre 1961, ore 7. Il contingente del Servizio Aereo è pronto a Ciampino per prendere imbarco su due

C119 appartenenti alla 46a Aerobrigata dell'Aeronautica Militare con destinazione Mogadiscio (Somalia).



Somalia 1961. Saluti prima della partenza



C-119 in partenza per la Somalia dicembre 1961

A questo punto però non posso continuare se non vado a ricordare un episodio, purtroppo luttuoso, che si riferisce alla 46a Aerobrigata di Pisa, uno dei più importanti reparti di volo dell'Aeronautica Militare, onusto di valore e di gloria.

Il reparto, dopo un passato di guerra quale stormo da bombardamento, con l'assegnazione dei C119 detti "vagoni volanti", diventa la 46a Aerobrigata Trasporti.

Da quel momento, a tutt'oggi, gli uomini ed i mezzi della 46a sono presenti in ogni parte del mondo, in tutti quei teatri operativi ove, per motivi bellici o umanitari, sia ritenuto opportuno il suo intervento per trasportare uomini, materiali e quant'altro.

Per tale motivo, sin dall'estate del 1961, velivoli della 46a si avvicendavano in Congo a supporto dei contingenti militari che operavano in quell'area per conto dell'ONU.

Ma l'11 novembre del '61 avviene il dramma!

Due 119 atterrano a Kindu, località al confine con il Katanga, per rifornire di materiali la locale guarnigione

ONU composta da militari malesi.

Ma - mentre i nostri militari, assolutamente disarmati, si trovavano a mensa, dopo aver compiuto le operazioni di scarico dei materiali - un numeroso gruppo di ribelli congolesi li aggredisce con brutale ferocia: ne uccide uno, il tenente medico Remotti, e, dopo aver trascinati gli altri sanguinanti in città, li finisce miseramente straziando i corpi a colpi di machete!!

Io li conoscevo tutti e li ho pianti.

Io ed il brigadiere Giordano vivevamo a Pisa, in aeroporto. Li frequentavamo presso i gruppi di volo, a mensa, al bar, dappertutto. Con molti eravamo amici.

Quando ci è giunta la terribile notizia, increduli, siamo rimasti senza parola.

E nemmeno un mese dopo noi siamo partiti con “quelli “ della 46a con i loro 119 per la nostra prima missione all'estero in terra d'Africa.

Ma, dopo aver reso doveroso omaggio a quei valorosi aviatori, torniamo a noi.

I due elicotteri ed il relativo materiale erano stati caricati nella giornata di ieri.



Dopo il saluto del generale Pradetto - erano presenti il colonnello Caprioglio, il colonnello Dus ed i tenenti Meccariello e De Salvo - saliamo a bordo ed alle ore 0800/A il primo aereo, Lupo 41, comandante ten.col. Pisetti, decolla.

Dopo un'ora segue il secondo, Lyra 29, comandante ten.col. Riparbelli.

Per un contrattempo siamo costretti ad atterrare a Brindisi ed a pernottarvi: l'Arabia Saudita aveva ritirato la “clearance” al sorvolo precedentemente concessa.

Il giorno successivo, 7 dicembre, la clearance viene riaccordata e alle 0800/A si decolla per il Cairo; il secondo 119 segue a 15 minuti.

Atterriamo alle 1430 locali e dopo lunghe formalità ci rechiamo in città.

Il primo impatto è impressionante; è solo Africa settentrionale ma è tutto un mondo diverso.

Il giorno successivo si parte per Jeddah (Arabia Saudita) e Aden (Yemen).

Sorvoliamo il deserto egiziano e una volta doppiata la città di Luxor si attraversa il Mar Rosso e si atterra a Jeddah.

Alle 1430 locali decoliamo per Aden.

Risorvoliamo il Mar Rosso, attraversiamo un fantastico paesaggio montagnoso ed atterriamo ad Aden dopo quattro ore e mezza di volo.

L'aeroporto di Aden è tenuto dalla R.A.F., la Royal Air Force.

Siamo ospiti del Comando N.A.T.O. ed alloggiamo presso la RED SEA HOUSE.

Dopo cena tutti alla città vecchia per fare shopping. E' una cosa veramente pittoresca.

Ogni moneta è accettata!

Altro che Forcella!

9 dicembre, da Aden, dopo aver effettuato il rifornimento dei due 119, si decolla e si assume rotta per Mogadiscio.

Dopo Hargeisa (Somaliland) sorvoliamo per un tratto l'Etiopia e, finalmente, entriamo in territorio somalo. Il terreno è pianeggiante con bassa vegetazione, la dicono "boscaglia".

Alle 1445 locali il primo aereo, Lupo 41, atterra a Mogadiscio. Issiamo la bandierina italiana.

A pochi minuti di distanza segue il secondo, Lyra 29.

L'incontro con gli italiani che sono a riceverci è commovente.

Vi sono:

- l'ambasciatore italiano S.E. (allora era ancora di moda) Daneo,
- il Console Generale Baracchi Tua,
- l'Addetto militare colonnello Semeraro,
- il Presidente del Comitato del soccorso e ricostruzione,
- il maggiore Abdullahi Farah Ali, Comandante la Guardia di Finanza somala,
- il capitano Lo Giudice,
- il capitano Giovannone dei Carabinieri,
- e tanti altri italiani civili e militari.

Io rivedo un mio vecchio compagno di scuola, in Somalia perché funzionario di banca, e lo incontrerò ancora a New York quarant'anni dopo!

Sono seguite le operazioni di natura logistica, quali la sistemazione dei mezzi e degli uomini della missione.

I due elicotteri e tutto l'altro materiale a corredo viene ricoverato in un hangar in aeroporto.

Io ed il tenente Sanchioli veniamo sistemati in un albergo, la Croce del Sud, mentre gli altri del gruppo trovano alloggio presso la cosiddetta Scuola Ufficiali Somali.

Ma la loro collocazione non è soddisfacente (alcune cose lasciano a desiderare) per cui con determinazione chiediamo una rapida e migliore sistemazione dei nostri militari, cosa che avviene qualche giorno dopo: tutti alla Croce del Sud!



Il completamento della nostra organizzazione logistica, comunque, la realizziamo grazie al sostegno naturale dei “cugini” dell’Arma..

L’Arma dei Carabinieri teneva a Mogadiscio una decina di militari, tutti comandati dal capitano Giovannone, per l’assistenza tecnica alla Polizia Somala.

Il capitano era un profondo conoscitore dell’ambiente civile e politico di quel paese, ne aveva seguito le fasi della sua riorganizzazione avvenuta dopo la guerra nell’ambito dell’Amministrazione Fiduciaria Italiana, che conferì alla Somalia l’indipendenza il 1° luglio 1960.

I carabinieri occupavano un immobile dotato di alloggi e di mensa, che noi utilizzavamo godendo di un trattamento assolutamente amichevole.

Grazie a loro che, peraltro, erano in Somalia da parecchio tempo, impariamo a conoscere un frutto locale: la “papaya“, dotato di particolari proprietà per la digestione delle proteine.

E’ buona. Ne mangiavamo spesso ed abbiamo imparato a mangiarla con il limone e lo zucchero.

Seguono, altrettanto, gli incontri di accoglienza in onore della missione e degli equipaggi italiani.

Presso l’Ambasciata d’Italia, presso la Casa degli Italiani, presso le case private di nostri connazionali residenti in Somalia, veniamo accolti con commovente cordialità.

Nello stesso tempo si susseguivano i non meno importanti incontri operativi tendenti all’organizzazione tecnico-operazionale della missione allo scopo di assicurare la migliore riuscita dei compiti per i quali la stessa missione è stata costituita ed inviata in Somalia.

Tanto perché, oltre al motivo del soccorso, sussisteva quello della utilizzazione dei velivoli ad ala rotante nell’attività di servizio istituzionale della Guardia di Finanza Somala. Ragione per la quale la nostra permanenza sarebbe dovuta protrarsi, una volta conclusi gli interventi di aiuto alle popolazioni alluvionate, per un periodo più lungo.

In un incontro con il Ministro delle Finanze somalo e con il maggiore Abdullahi Farah, comandante della Guardia di Finanza somala, quest’ultimo manifestava notevoli perplessità sulla convenienza all’impiego dell’elicottero a causa degli elevati costi di acquisto e di esercizio congiunti ai lunghi tempi per la manutenzione.

Qualcuno “ben informato” gli aveva detto che, per un’ora di volo di un elicottero, sarebbero occorse ...

addirittura sette ore per una sola manutenzione post-volo!

I “magnifici cinque” (i cinque specialisti), per intanto, lavorano sodo ed in brevissimo tempo i due elicotteri, due Agusta Bell 47 G, rispettivamente Volpe 4 e Volpe 6, sono pronti per dare l’avvio all’attività operativa e di soccorso.

Il primo volo lo effettuo con a bordo il maggiore Abdullahi Farah; gli dimostro la esclusiva versatilità dell’elicottero e ne rimane pienamente soddisfatto: ha cambiato parere vuole tutto e subito.

Presto dovremo iniziare l’attività di soccorso per cui intensamente prosegue l’organizzazione tecnico-operativa: le aree interessate dagli allagamenti sono quelle dell’Uebi Scebeli e del Giuba.

L’Uebi Scebeli (fiume dei leopardi), superato il confine con l’Etiopia, è uscito dagli argini allagando la zona di Belet Uen (paese grande); molti villaggi sono allagati o isolati.

Nella zona imperversano la malaria, la dissenteria, la congiuntivite ed il glaucoma.

C’è bisogno del nostro intervento per la ricognizione delle zone allagate, ma soprattutto, per il trasporto di sanitari, medicinali e delle autorità locali.

Il giorno 12 tutti in aeroporto alle sei del mattino. Alle otto i due 119 della 46a Aerobrigata partono per far ritorno a Pisa.

È stato il momento in cui ci siamo resi maggiormente conto del distacco dall’Italia, dalle nostre case.

Il giorno successivo, il 13, finalmente, inizia l’attività di volo operativa per raggiungere le aree alluvionate.

In aeroporto vi sono anche il capitano Lo Giudice ed il capitano Giovannone. Entrambi sono prodighi di raccomandazioni e di notizie veramente preziose.

Partiamo per un ciclo operativo di un paio di settimane e contiamo di far ritorno a Mogadiscio per le revisioni. Io con Giordano a bordo di Volpe 4 e Sica con Roccato a bordo di Volpe 6.

Alle 0750 locali decolliamo da Mogadiscio e dirigiamo per Villa Abruzzi; una volta era Villaggio Duca degli Abruzzi nel nome di Luigi Amedeo di Savoia duca degli Abruzzi, famoso esploratore e ivi fondatore di un’azienda agricola modello.

Dopo ottanta minuti di volo atterriamo e siamo accolti dai molti tecnici italiani con la solita commovente cordialità.

Riforniamo e decolliamo per Bulo Burti. La gente del luogo ci saluta battendo le mani.

Lungo questo tratto seguiamo la strada: è più sicuro.

Abbiamo volato su un terreno boscagioso; la vegetazione è rada e scarsa.

Le carte geografiche contengono scarsi elementi utili alla navigazione e, tanto meno vi sono strutture predisposte alla navigazione radio assistita.

In volo, lungo il percorso, abbiamo modo di ammirare la fauna locale: branchi di babbuini, gazzelle,



Somalia 1961. Al Villaggio Duca degli Abruzzi

cammelli a non finire.

Siamo comunque costretti a prendere quota, non meno di cento - duecento piedi, perché i babbuini disturbati dalla presenza degli elicotteri, ci tiravano le pietre.

Ma in quota non cambia gran ché per via dei marabù.

Sono degli uccelli di grandi dimensioni, con un'apertura alare di quasi tre metri capaci di produrre un volo planato molto elegante al punto che, in quota, appaiono in volo stazionario.

Eravamo noi a doverli evitare, loro non si spostavano!

D'altra parte, Sanchioli, una volta in atterraggio a Villa Abruzzi ne investì in pieno uno e lo divise in tre parti, il corpo e le due ali, con il bordo di attacco delle pale del rotore principale. E gli andò pure bene!

Dopo un ulteriore scalo tecnico a Bulo Burti, ripartiamo per l'ultima tappa: Bulo Burti-Belet Uen.

Questa volta seguiamo la rotta diretta lungo il fiume Uebi Scebeli.

Fa molto caldo, in testa indossiamo il casco di volo e, per risparmiare il fiato, tra me e Gregorio evitiamo i collegamenti parlati.

Clicco due volte il pulsante posto sull'impugnatura della cloche e lui mi risponde, altrettanto, con due click:
- Tutto OK!

Per ridurre la forza dei raggi solari sono state dipinte con tintal bianco le parti superiori dei bulbi in plexiglass di ogni singolo velivolo.

Atterriamo a Belet Uen alle 13.15, sul locale aeroporto non invaso dalle acque.

Siamo accolti festosamente da un gruppo di italiani unitamente ad altri abitanti del posto: tra questi sono i famosi coniugi Coppi (lui è un funzionario dei Lavori Pubblici), molto noti in tutta la comunità italiana per la loro disponibilità, per il loro spirito di accoglienza e, soprattutto, per le superiori capacità culinarie della signora Coppi: famosissime le sue tagliatelle e la carne di gazzella cotta al limone.

Seguono gli incontri con le autorità locali. Traghettiamo lo Scebeli in piena su un grosso canotto di gomma e stracolmo di gente.

Attraverso un primo volo di ricognizione rileviamo le dimensioni dell'area danneggiata dall'esonazione dello Scebeli. Tale risulta quella a nord e a sud di Belet Uen per un raggio di una quarantina di chilometri. Particolarmente colpita risulta la città stessa: è quasi totalmente invasa dalle acque.

Numerosi i villaggi isolati o, meglio, abbandonati.

Tutte le patologie hanno subito particolare recrudescenza: malaria, dissenteria, glaucoma e non solo. Nei giorni successivi si susseguono i voli di ricognizione, di trasporto di medicinali, di materiali utili alla popolazione in difficoltà.

Portiamo in volo il Primo Ministro Abdrascid Alì Scermarke; lo conduciamo sino al km.115 della strada per Ferfer, in Etiopia.

Naturalmente voliamo a vista e stiamo particolarmente attenti a non sconfinare per non creare incidenti

diplomatici tra i due Paesi, Somalia ed Etiopia, tra i quali, è notorio, non corre buon sangue.

Il territorio, quello dell'Ogaden, in prevalenza occupato da popolazione di etnia somala, viene permanentemente disputato ed è motivo di frequenti scontri tra forze regolari e gruppi tribali.

Questa situazione mi portava alla memoria quanto ci raccontava, a me ed a Bianco, il tenente Pietro Sanmartino, che avevamo conosciuto a Palermo quando con l'aereo Beechcraft C45 contrastavamo, in Mediterraneo, il contrabbando di sigarette provenienti da Tangeri.

Era una persona eccezionale. Era più anziano di noi e proveniva da un reclutamento di ufficiali di complemento laureati avvenuto al termine del secondo conflitto mondiale.

“Lui“ non aveva combattuto su di un fronte di guerra. Lui era stato in Africa Orientale dove aveva comandato forze militari esigue costituite da locali mercenari organizzati in bande irregolari di guerriglieri capitanati da italiani e da eritrei. Ve lo immaginate?

Era di una saggezza unica ed io l'ho sempre considerato un fratello maggiore.

Il Primo Ministro, dall'elicottero, si rende perfettamente conto della situazione di emergenza in cui versa quella regione.

Raggiungiamo Daifo, trasportiamo materiali e medicinali. Rientriamo a Belet Uen.

Il Primo Ministro, una volta a terra, ci parla del suo Paese, della indipendenza finalmente ottenuta, della notevole difficoltà a tenere unite le varie componenti del popolo somalo perlopiù caratterizzato dall'esistenza di gruppi tribali in permanente contrasto tra loro.

Soddisfatto del volo in elicottero e della versatilità operativa di questo mezzo, ha manifestato la ferma intenzione di adottare tale mezzo nell'impiego di polizia e di proporre la nostra inclusione tra il personale dell'assistenza tecnica.

Nei giorni successivi si susseguono i voli di soccorso.

Raggiungiamo la località Km 115; trasportiamo un medico dell'O.M.S., Organizzazione Mondiale della Sanità, il dottor Naqi ed il tenente medico Cavagnaro, cittadino francese nato in Corsica.

A Daifo atterriamo perché devono essere visitati alcuni abitanti del posto, tutti affetti da qualcuna delle varie patologie che imperversano anche a causa della calamità naturale verificatasi.

Nell'arco della giornata, tra un volo di soccorso e l'altro, non ci facciamo mancare la battuta di caccia o la gara di velocità con lo struzzo.

Il signor Coppi, profondo conoscitore dell'ambiente ed abilissimo cacciatore, portava sempre con se il fucile da caccia ed una volta cacciò un magnifica gazzella, il cui carpaccio cotto al limone ci venne offerto quale locale prelibatezza.

Altro elemento della fauna locale è lo struzzo.

Lo struzzo è un uccellaccio di grande mole, è alto anche due metri e mezzo, dotato di ali che ancorché grandi sono del tutto inutili per il volo.

Cosa che non è, invece, per il calabrone.

Quando un allievo pilota, di qualsiasi estrazione, arriva alla Scuola di volo di Frosinone per diventare pilota di elicottero e varca la soglia dell'hangar principale, inevitabilmente viene attratto (sia ben chiaro questo avveniva cinquantquattro anni fa! ora non so) da un grande cartello affisso in alto con su scritto: "Il calabrone per il peso del suo corpo e la superficie delle sue ali, non potrebbe volare, ma lui non lo sa e continua a volare!"

È una frase di Igor Sikorsky, ingegnere aeronautico americano di origine ucraina, progettista e costruttore di innumerevoli modelli di elicottero.

Io non ho mai conosciuto Sikorsky, ma spesso ho avuto l'occasione di volare su velivoli prodotti dalla sua azienda.

Ma noi di Pisa godevamo di un grande privilegio: conoscevamo, e lui ci onorava della sua amichevole frequentazione, l'ingegnere Corradino D'Ascanio, l'ingegnere aeronautico italiano di origine abruzzese detentore, sin dal 1930, di primati internazionali di volo con elicotteri da lui progettati e costruiti.

Ma non è tutto, perché risale all'ingegner D'Ascanio l'invenzione, e questo per la sua dimestichezza con il volo verticale, del passo variabile dell'elica. Che mente!



Ten. Morelli con l'ing. D'Ascanio padre dell'elicottero

E risale anche a lui la progettazione di un altro prodotto molto famoso nel mondo: la Vespa, venduta a tutt'oggi in un numero non inferiore a 16 milioni di esemplari.

C'era tanta rispettosa confidenza con questo "personaggio" che, in occasione di incontri o di cene, con Giordano, il cervellone della Sezione aerea di Pisa, ci permettevamo di valutare la sua ricchezza economica per via della presunta royalty di mille lire per ogni Vespa prodotta.

Mario Giordano, peraltro, fu formalmente autorizzato (da me, dice lui) a ridisegnare con un sottufficiale dell'A.M. il modello di un elicottero D'Ascanio che oggi è esposto al Museo di Vigna di Valle.

Torniamo, però, allo struzzo; in Somalia se ne incontrano ad ogni piè sospinto.

Un giorno stavamo tornando a Belet Uen, volavamo anche più di otto ore al giorno, e ne incontriamo uno, mi ci metto sopra ed inizio con lui una gara di velocità.

Non è che questo corresse diritto lungo una corsia, ma zigzagava continuamente mettendo a dura prova le mie relative capacità aviatorie. Era molto veloce tanto che l'anemometro mi segnava 40 nodi (circa 80 km l'ora!); un'altra esperienza.

Natale '61, Capodanno '62. Li festeggiamo, pur senza interrompere l'attività di soccorso, in terra somala lontano dai nostri cari e unitamente ai tanti nuovi amici della comunità italiana.

È un Natale strano, diverso da quelli abituati a vivere in Italia.

Non fa freddo, non c'è neve e fa un caldo da morire. Il buon Gregorio, più degli altri, grondava sudore da tutti i pori.

Gli alberi di Natale, fasulli, venivano innevati ...con lo spray per simulare la neve.

Dall'Italia ci sono pervenuti un'infinità di auguri e, addirittura, un enorme pacco con panettoni, bottiglie di ottimo spumante e quant'altro possa essere gradito per una circostanza come è il Natale.

Ma quanto caldo e quelli che potevano correvano al mare per fare il bagno.

Nell'attività di volo ci alterniamo.

Gli equipaggi, perlopiù, sempre gli stessi.

Io con Giordano, Gregorio con Roccato, Sanchioli con Barbavara e Cremonesi con Badinotti.

Da Mogadiscio raggiungevamo località relativamente vicine per trasportare materiali, personale medico e medicinali. Tutto questo, comunque, compatibilmente con le modeste possibilità dell'AB 47 G. Ma noi facevamo anche l'impossibile.

Gialalassi, Baidoa, Jamaame ...andavamo dappertutto.

Decolla e atterra, decolla e atterra. Touch and go...tocca e vai.



Il Giordano non cacciava, ma riprendeva fotograficamente o cinematograficamente tutto quello che vedeva dall'alto.

Francolini, sinonimo in Somalia di ..., facoceri, cammelli, cammelli e cammelli.

Dell'altra fauna locale ancora niente: leoni, coccodrilli, elefanti, ippopotami, giraffe.

Tutte queste specie allignano in Somalia, ma noi non ne abbiamo ancora viste alcuna. Capiterà.

Ma intanto prepariamo la missione a Sud del paese, nella zona del Giuba, l'altro corso d'acqua altrettanto interessato dall'emergenza meteorologica.

Partiamo il 16 gennaio (del '62), destinazione Chisimaio (pozzo profondo), una delle più importanti città della Somalia posta a Sud, nella regione del Basso Giuba.

Dopo un'ora e mezza di volo raggiungiamo Brava, località lungo la costa a sud di Mogadiscio.

Veniamo accolti dai bambini della missione religiosa tenuta dalle Ancille di Maria S.S. Consolata. Ci dissetiamo bevendo il succo delle noci di cocco che ci vengono gentilmente offerte.

Effettuiamo il rifornimento e ripartiamo per Chisimaio.

Voliamo a vista lungo la costa e, a qualche chilometro dalla nostra destinazione, raggiungiamo la Latitudine 0, l'Equatore.

È un'emozione!

Atterriamo per qualche minuto, ma quanto basta per farci immortalare, io e Gregorio, accanto ai resti di un cippo che segna l'andamento della linea equatoriale.

Raggiungiamo Chisimaio, una delle più importanti città della Somalia.



Solita cordiale accoglienza da parte degli italiani lì residenti. I più sono i concessionari di estese coltivazioni di banane. Molti hanno messo su famiglia: li dicono “insabbiati”.

Per dissetarci ci offrono un “chai” freddo, è il loro ottimo tè.

Due giorni dopo partiamo, di primo mattino, per Gelib una località posta all'interno per portare soccorso ad un lebbrosario del Sovrano Militare Ordine di Malta.

La missione prevedeva il trasporto di medicinali e di altro materiale occorrenti a quel presidio sanitario particolarmente importante e delicato.

Atterriamo dopo due ore di volo e raggiungiamo subito il cosiddetto lebbrosario costituito da alcune solite, misere capanne; qui non ci aspettano accoglienze diciamo festose.

Quanto ci è dato di vedere è terribile: non lo scorderò mai! Volti, corpi, mani e piedi devastati dagli effetti di tale terribile malattia.

Il personale sanitario, medici e paramedici, è costituito da italiani e da somali che si prodigano senza risparmio nell'assistenza clinica a questa sventurata umanità.



Somalia 1961. In un lebbrosario

Dopo una lunga sosta, lasciamo Gelib per far ritorno a Chisimaio.

Voliamo sulla boscaglia e, questa volta, per il piacere di Mario Giordano sempre dotato di macchine da ripresa, ci imbattiamo in ben due branchi di elefanti.

Erano tanti e correvano abbattendo tutto quanto capitava loro davanti.

Non ci si era mai presentato uno spettacolo del genere ma noi, con quel minimo di incoscienza che a volte ci contraddistingue, ci mettiamo a volarci sopra.

Io avevo uno strumento che mi indicava un valore critico, ma continuavo a volare sul branco, tutto preso com'ero da quell'insolito spettacolo.

Pernottiamo a Chisimaio e l'indomani ripartiamo per far ritorno a Mogadiscio; i due elicotteri abbisognano di manutenzione perché prossimi alle venticinque ore di volo.

Partiamo presto, la distanza è notevole. Dopo tre ore e dieci di volo atterriamo a Brava per rifornimento e poi per Mogadiscio.

A bordo, con me, era l'ingegnere Stame, funzionario dei Lavori Pubblici, sull'altro era Gregorio con Mario Giordano.

Avverto delle vibrazioni al rotore di coda e, per radio con Giordano, convengo di atterrare sulla spiaggia per vedere di che si tratta.

Atterro e, come il solito, in automatismo, blocco i comandi, spengo e scendo dall'elicottero per far atterrare Gregorio che mi seguiva con Volpe 6.

Gregorio stava ponendo i pattini a terra quando sento il mio passeggero gridarmi qualcosa, mi volto e vedo il Volpe 4 che, con un movimento di rotazione lungo l'asse longitudinale, si inclina sulla destra.

Il primo, immediato impulso è stato quello di correre verso il velivolo nell'ipotetico, illusorio tentativo di bloccarlo e rimetterlo in sesto.

Non ci sarei comunque riuscito: primo perché impossibile, secondo perché le pale dell'elicottero, nell'impatto con il terreno, si sono scomposte e sono state proiettate dappertutto ed il bordo d'attacco di una di queste mi ha preso in pieno scivolandomi fortunatamente lungo il corpo, colpendomi e fratturandomi il piede destro.

Dannazione! Non doveva capitare.

Giordano e Gregorio mi danno i primi soccorsi.

L'elicottero era poggiato sulla destra e non ha preso fuoco, evidentemente avevo veramente spento tutto, ma io non lo ricordo.

Sono seduto a terra ed una torma di granchi, spuntati dalla sabbia, mi brulicava tutt'intorno.

Ma cosa è accaduto e come è potuto accadere.

Io potrei anche tentare di dare una spiegazione: forse il bloccaggio dei comandi è stato relativo e le pale del rotore principale, per effetto del “monsone“, un caratteristico vento africano, hanno assunto un minimo di incidenza per cui l’elicottero, alleggeritosi, ha perduto l’aderenza al terreno e si è inclinato così sulla destra.

Mi riportano a Mogadiscio, in ospedale, dove mi costatano la frattura del piede e me lo ingessano. Ma non posso più rimanere, devo rientrare in Italia.

Mi dispiace e mi girano: un incidente più stupido di questo non mi poteva capitare.

Due giorni dopo mi accompagnano tutti in aeroporto dove risalgo mestamente su di un aereo civile quando ne ero sceso da uno militare “con orgogliosa sicurezza“.

È andata così.

Poi, un pò alla volta, sono rientrati tutti; l’emergenza e l’esigenza somale si sono concluse.

Ognuno ai propri reparti riprendendo il proprio lavoro, ma mantenendo sempre tra noi quel pizzico di “mal d’Africa” che non ci abbandonerà finché avremo vita.

È stata un’esperienza che non ho dimenticato e che, per quanto ancora possibile, non dimenticherò mai unitamente a coloro che mi hanno collaborato con dedizione e sacrificio non comuni, coloro che non ci sono più e coloro che sono ancora e con i quali mi sono sentito per ricordare quei giorni.

A tutti indistintamente: Grazie!

Aldo Morelli dal 1930

Roma 25 dicembre 2013



SOMALIA (1961 - 1962) Una sezione elicotteri su due AB 47G, al comando del Tenente Aldo Morelli, fu aerotrasportata in Somalia nel dicembre 1961, per effettuare missioni di soccorso nelle zone colpite dalle gravi inondazioni provocate dallo straripamento dei fiumi Giuba e Uebi Scebeli. Per quattro mesi i finanzieri compirono decine e decine di missioni, dall’Oltre Giuba a Belet Ueu, sul confine etiopico, fornendo continua assistenza alla polizia somala. Piloti e specialisti rientrarono gradualmente in Italia nel corso del 1962.

Tratto dal Sito della GdF “Le missioni internazionali della G. di F. dal 1899-2009”.

Appendice:

Il 24 settembre 2014, presso il Centro Aviazione della Guardia di Finanza di Pratica di Mare, si è svolta una cerimonia militare per celebrare il 60° Anniversario della costituzione del Servizio Aereo.

In tale occasione il Comandante Generale del Corpo, Gen. C.A. Saverio Capolupo, ha conferito uno speciale attestato di “**Pioniere del Servizio Aereo**” ai militari della Guardia di Finanza, che furono i primi a costituire il nucleo del personale aeronavigante del tempo. [segue]

Fra questi, l'allora **Ten. Aldo Morelli**, frequentatore nel 1955 del 1° Corso di Osservazione Aerea, quindi pilota di elicottero dal 1959 e Comandante di Sezione Aerea, con una lunga serie di importanti risultati di servizio (memorabile l'azione di comando della Sezione Aerea di Mogadiscio, istituita negli anni 1961-1962 sulla base di accordi internazionali al fine di operare in soccorso della popolazione somala, colpita da calamità naturali) e livelli di comando, sino ai Comandi di Legione G. di F. di Ancona e di Roma. Nel 1987 è stato nominato Ispettore Tributario presso il Servizio Centrale degli Ispettori Tributari (Se.C.I.T.).

A destra: l'Attestato di "Pioniere del Servizio Aereo".

Sotto: 1955 - Guidonia - 8° Corso di Aerocooperazione AA.MM. (1° della Guardia di Finanza) - Il Ten. Aldo Morelli è indicato dalla freccia.



Il momento della consegna dell'attestato da parte del Comandante Generale del Corpo, Gen. C.A. Saverio Capolupo, ai "Pionieri del Servizio Aereo".