

L'IRAZU

Ricordi di Aldo Morelli

Correvano gli anni '50 ed i nostri mari, il Basso Tirreno ed il Canale di Sicilia, erano letteralmente infestati da natanti contrabbandieri .

Si trattava di natanti di piccolo tonnello che, in partenza da Tangeri (Marocco), base del traffico illecito, trasportavano dalle mille alle duemila casse di tabacchi lavorati esteri per trasbordarle al largo, in mare aperto, su natanti italiani, perlopiù pescherecci, che rifornivano i mercati del centro-sud.

L'attività operativa di contrasto era iniziata da tempo ed il Comando Generale, in accordo con lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, aveva ottenuto la disponibilità di aerei ed equipaggi della stessa Forza Armata intesa alla ricerca dei natanti contrabbandieri che, salpati da Tangeri, incontravano i natanti italiani nel Basso Tirreno, a nord di Ustica, ovvero a nord di Capo San Vito, o ad ovest di Marettimo, oppure nel Canale di Sicilia, a sud di Porto Empedocle.

Era l'estate del 1955, il Servizio Aereo aveva un solo anno di vita e non disponeva ancora di proprio personale qualificato che prendesse imbarco sugli aerei comunque condotti da piloti dell'Aeronautica .

I velivoli erano i bimotori, residuati bellici, Beechcraft C45 che disponevano di un'autonomia "sudata" di circa quattro ore ad una velocità di crociera di 120 nodi e che i "nostri" impiegavano come aerei da collegamento a breve raggio.

Il 1° Corso di Osservazione Aerea era in atto ed i tre ufficiali che vi partecipavano, sten. Cavalli, sten. Meccariello e lo scrivente, tutti e tre appena usciti dallo stesso corso di Accademia, il 51°, non potevano essere impiegati nell'attività operativa reale per cui, quali Osservatori facenti funzione, venivano utilizzati ufficiali volontari: il cap.Oliva, il ten. Toschi

ed il ten. Vitali, che dopo aver contratto una assicurazione limitata a quel volo, partivano per una missione di ricerca .

A Palermo, presso l'aeroporto di Boccadifalco, era disponibile un C45 e l'ufficiale del Corpo abilitato all'imbarco era il ten. Luigi Giglio addetto al locale nucleo di polizia tributaria.

Quel giorno, eravamo a metà del mese di luglio, la Centrale Operativa del Comando Generale comunica alla Camera operativa di Palermo che il natante Irazu, battente bandiera panamense, era salpato da Tangeri carico di 2000 casse di sigarette per consegnarle a gruppi contrabbandieri siciliani con i quali si sarebbero incontrati in mare aperto in una posizione a Nord di Ustica.

Il natante è una lancia rapida di produzione canadese della classe Farmile di circa cento tonnellate di stazza, divenuto famoso, oltre che per l'episodio che sono a raccontare, per le quattro spranghe metalliche poste ai propri lati, due a babordo e due a tribordo, per evitare o quanto meno rendere difficoltoso l'eventuale operazione di abbordaggio compiuto dai nostri militari di mare nel caso di un contatto operativo ravvicinato.

Viene predisposto, pertanto, un volo di ricerca natanti con il C45 di Palermo, 1° pilota il maggiore Giuseppe Russo del Reparto volo di stanza presso l'aeroporto di Boccadifalco, osservatore facente funzione il ten. Giglio della g.di f..

La navigazione veniva diretta e condotta dal personale dell'A.M., mentre il compito del nostro ufficiale era unicamente quello del riconoscimento dell'obiettivo.

Lo scopo del volo era quello di stabilire l'esattezza dell'informazione, per cui non venne organizzata alcuna forma di aero-cooperazione con i mezzi navali.

Quel genere di attività era coperta dalla più assoluta segretezza e tutto quanto di contorno assumeva un alone di mistero.

Il 1° ed il 2° pilota sedevano ai loro rispettivi posti, il motorista stava dietro con il fotografo; l'osservatore rimaneva in piedi, tra i due piloti alle loro spalle.

Tutti, comunque, indipendentemente dalle loro specifiche competenze, concorrevano alla ricerca e tutti i natanti avvistati venivano sorvolati, localizzati e riconosciuti. L'aereo accostava dalla sua rotta di 90°, si avvicinava al natante a bassa quota, lo rilevava, anche fotograficamente, e comunicava i dati dell'avvistamento alla Camera Operativa.

Quel giorno la ricerca stava avendo un esito positivo. Viene avvistato un natante, con la solita procedura ci si avvicina e viene identificato: era l'Irazu non vi erano dubbi.

Ma l'inevitabile era dietro l'angolo.

Il natante era quello segnalato ed era a circa 30 miglia a nord di Ustica in evidente stato di attesa, ma nessun altro natante era nelle vicinanze.

Tutti i componenti l'equipaggio erano intenti a fare i rilevamenti del caso e la quota ovviamente, sia pure in sicurezza, era molto bassa, ma ad un certo punto, non se ne conosce la causa, i due motori perdono improvvisamente i giri e costringono il pilota a decidere l'ammarraggio d'emergenza.

La circostanza avviene nelle immediate vicinanze dell'Irazu per cui l'equipaggio, dopo un ammaraggio d'emergenza compiuto comunque nel migliore dei modi, esce dalla carlinga e sfruttando il limitato tempo di galleggiamento riesce a salvarsi e viene recuperato e preso a bordo del natante contrabbandiere.

Compostamente accolti dai membri dell'equipaggio avverso, il comandante era un vecchio lupo di mare di origine scozzese, ai "nostri" viene offerta una prima immediata assistenza e, seduti proprio sulle casse di sigarette, gli viene consentito di asciugarsi, di rifocillarsi e di rinfrancarsi dopo la brutta avventura ed il pericoloso corso.

Al ten. Giglio viene tolto dal polso il proprio orologio, ma era solo per lubrificarlo (malignamente aveva temuto il peggio) perché dopo gli viene regolarmente restituito.

Era sopraggiunta la sera e qualsiasi forma di ricerca era stata impossibile da organizzare. Su di una frequenza radio di soccorso era stata data notizia del salvataggio avvenuto, ma era da decidere cosa farsene degli “italiani”.

Portarseli a Tangeri? Manco a parlarne!

Portarli a Napoli e consegnarli alle autorità italiane? Tanto meno, sarebbero stati arrestati a loro volta.

Fu presa la decisione più intelligente. La posizione in mare dell'Irazu, dopo l'ammarraggio dell'aereo, era più o meno a metà della rotta Palermo Napoli percorsa ogni notte dal “postale”, la nave che ogni notte collegava le due città italiane.

Così avvenne e tutto si concluse nel migliore dei modi.

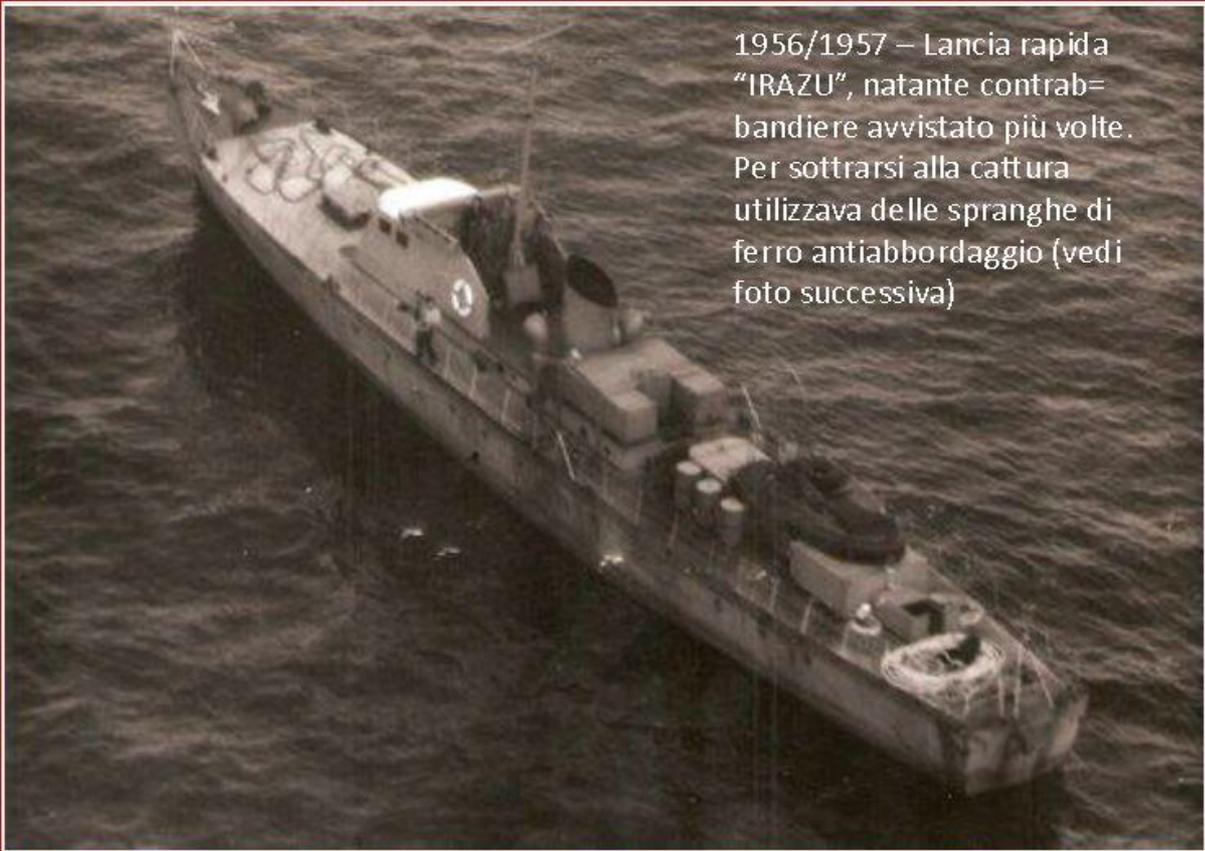
Ma la cosa non finì del tutto quella notte.

Successivamente, tutte le volte che si ebbe modo di avvistare l'Irazu, e furono tante ed io ne sono testimone, tutte le volte che pilota era il magg. Russo, all'atto dell'avvistamento ne seguiva un altro di natura sentimentale (è disdicevole?): il pilota sorvolava più volte il natante e, in segno di saluto, batteva le ali con i contrabbandieri in coperta che ricambiavano il gesto salutandolo alla mano.

Cavalleria!

Aldo Morelli

Seguono due foto del natante “Irazu”, tratte dagli archivi degli avvistamenti di natanti contrabbandieri da parte degli Ufficiali Osservatori Aerei della Guardia di Finanza.



1956/1957 – Lancia rapida
"IRAZU", natante contrab=
bandiere avvistato più volte.
Per sottrarsi alla cattura
utilizzava delle spranghe di
ferro antiabbordaggio (vedi
foto successiva)



M/v contrabbandiera "IRAZU" con posizionate
fuori bordo le spranghe di ferro antiabbordaggio.

~ fine ~