

Quella volta non ci riuscimmo!

di Angiolo Gabellini

Sono passati ormai più di quaranta anni. Qualche particolare comincia a sfuggirmi, ma il fatto è ancora chiaro nella mia mente, così come chiaro è il ricordo degli uomini del Centro Coordinamento e Soccorso (SAR) di Grottaglie con i quali ho diviso le gioie per le missioni riuscite e i dispiaceri per quelle fallite.

La sirena era suonata ed io, con l'altro pilota d'allarme, ero in sala operazioni per il briefing sulla missione. Un bambino, a Filicudi, versava in imminente pericolo di vita per una forte emorragia da perforazione intestinale e il medico dell'isola aveva richiesto il nostro intervento immediato. In una serrata gara contro il tempo, dovevamo ammarare, prelevare il paziente e trasportarlo all'aeroporto di Catania-Fontanarossa per il successivo ricovero in un ospedale cittadino.

Il caso era molto grave e, secondo il nostro dottore, le possibilità di successo quasi nulle. Data la natura dell'emergenza, infatti, anche se fossimo riusciti a imbarcare il bambino ancora in vita, le probabilità che questi morisse a bordo per gli effetti che la quota poteva avere sull'intestino perforato erano elevatissime. Ciononostante, la decisione fu presa in un attimo: si partiva lo stesso, sperando in non si sa bene cosa.

Salimmo di corsa a bordo del nostro HU-16, già pronto e con i motori in moto, e dopo un rullaggio ultraveloce, ci allineammo in pista.

«*Brindisi Controllo, INDIA SIERRA SIERRA OSCAR ALFA, in decollo da Grottaglie, diretti a Filicudi, 5000 piedi*».

«*OSCAR ALFA Brindisi autorizzato*».

Il piano di volo non era necessario perché il nominativo di soccorso garantiva precedenza assoluta e quote libere.

Portammo avanti le manette ed effettuammo un decollo rapido. A 5000 piedi livellammo, lasciando la massima potenza continuativa. Dovevamo arrivare al più presto per tentare di salvare quella giovane vita che, ormai, c'era stata affidata.

La preoccupata consapevolezza e la tensione che regnavano normalmente a bordo in queste missioni, stavolta erano ancora più palpabili e forti. Nonostante fossimo un equipaggio affiatato dai numerosi voli compiuti insieme, ora sembravamo tanti estranei. I nostri volti mostravano chiaramente la preoccupazione per la sorte di quel bambino che non conoscevamo ma al quale, quasi telepaticamente, volevamo tutti suggerire di non mollare.

Il volo procedeva normalmente; l'HU-16 rispondeva alla grande nonostante i motori impiegati alla massima potenza; il tempo era ottimo e il mare piuttosto calmo. Così, avvicinandoci alla Sicilia, cominciavamo a nutrire un timido ottimismo, nonostante che il dottore continuasse a dirci di non sperare più di tanto: anche se avessimo trovato il ragazzino ancora in vita avremmo avuto bisogno di molto più che un miracolo per riuscire a portarlo in tempo a Catania.

A poche miglia da Filicudi il mare cominciò ad ingrossarsi per un forte vento da sud che provocava onde piuttosto alte (forza 3-4), al limite di sicurezza. Decidemmo comunque di fare almeno un tentativo e riuscimmo

in qualche modo ad ammarare. L'impatto con l'acqua fu piuttosto duro e mise a dura prova il velivolo, facendolo delfinare vistosamente, e noi piloti che stentavamo a mantenere il muso alto e le ali livellate per evitare di andare a fondo. Come Dio volle, completammo la manovra e, a guadagno di tempo e mentre lo scafo era sballottato come una foglia morta, cominciammo a montare i razzi JATO, indispensabili per il decollo con mare grosso. L'operazione fu lunga e difficoltosa.

Mentre aiutavo gli specialisti, mi accorsi che la barca che trasportava il bambino era una lampara che a causa delle onde manovrava con difficoltà. Temendo che il sostegno metallico della lampada potesse danneggiare i piani di coda, feci montare sotto il portellone la predella metallica.

Decisione che si rivelò quanto mai azzeccata, perché un'ondata più alta delle altre scagliò la barca contro lo scafo del velivolo; un rumore di ferraglia soverchiò quello del mare, e, quando il natante arretrò, vedemmo che la predella, tagliata in due, aveva salvato lo scafo del Grumman, che nonostante l'urto violento non aveva subito danni.

Scoprimmo allora che era stato tutto inutile, perché dalla barca ci comunicarono che il bambino, purtroppo, non ce l'aveva fatta.

Pensammo subito a toglierci dai guai. Lo stato del mare, ingrossatosi ancora, non ci consentiva di iniziare la corsa di decollo; così decidemmo di flottare dietro all'isola per trovare uno specchio d'acqua più riparato. Fu veramente un'impresa! Impiegammo circa tre quarti d'ora, costretti a mantenere un motore quasi al massimo, l'altro a "reverse" e l'estremità di un'ala e un galleggiante immersi.

Al corso d'abilitazione ci avevano assicurato che, in casi estremi, tutto il settore giallo dell'ala - galleggiante compreso - poteva andare sott'acqua, ma solo fino alla riga nera. Nessuno, però, lo aveva mai sperimentato prima e noi fummo costretti a farlo nelle peggiori condizioni, perché la riga nera sparì più volte sotto le onde.

In quel frangente, nessuno pensò più al bambino. L'equipaggio, in fusoliera, era piuttosto preoccupato per la situazione (come seppi dopo, a bocce ferme) e noi piloti speravamo che l'aereo non si sfasciasse, come anni addietro era capitato, in una situazione analoga, ad un HU-16 statunitense. A preoccuparci di più erano i motori: le temperature olio e testate, da tempo oltre la tacca rossa, facevano temere un grippaggio.

Riuscimmo comunque a terminare il lungo periplo e a trovare uno specchio d'acqua un po' meno agitato; così, messa la prua a sud, contro l'isola, e in barba alle temperature fuori scala, portammo le manette tutte avanti, incrociando le dita. Appena l'aereo fu sul redan, azionammo i razzi JATO e, con un sospiro di sollievo, dopo una serie di violenti rimbalzi sulle onde, ci trovammo finalmente per aria. Il problema era, però, di restarci. Era estate e la temperatura esterna non favoriva certo il raffreddamento dei motori; così, per non surriscaldarli ulteriormente, ci tenemmo a pelo d'acqua.

Il carburante residuo ci consentiva di rientrare direttamente a Grottaglie, ma, per precauzione, e per non

abusare ancora della nostra buona stella che stavamo costringendo ad un vero e proprio "tour de force", dirigemmo sull'aeroporto più vicino a Catania - un occhio agli strumenti e l'altro ai motori. Anche se stanchi e provati, non inserimmo l'autopilota, perché, a quota così bassa, il grippaggio di un motore sarebbe stato veramente da naso.

C'eravamo sempre fidati del nostro Grumman e dei suoi motori e lui non ci tradì neppure quella volta anche se lo avevamo tirato oltre i limiti strutturali e di funzionamento. Da quel momento, ovviamente, la nostra fiducia andò alle stelle.

Rientrando dalle missioni di soccorso riuscite, la soddisfazione per una o più vite umane salvate crea-

va, a bordo, un'atmosfera ben diversa che all'andata. La tensione si scaricava e, pur nel rispetto delle procedure operative e di sicurezza, la formale professionalità era mitigata da scherzi e battute d'alleggerimento, quasi ad esorcizzare quello che poteva accadere e che, fortunatamente, non era capitato. Stavolta, invece, era tutto diverso. Eravamo tristi per quello che era successo e che nonostante tutti i nostri sforzi non eravamo riusciti ad evitare. Nessuno parlava, ma pensavamo tutti la stessa cosa: sapevamo di aver fatto tutto il possibile per salvare quel ragazzo, eppure non c'eravamo riusciti.

Di una cosa, però eravamo, certi: la prossima volta avremmo cercato di fare di più e meglio.