


Pierlino Bergonzi

I ricordi di nonno Pierlino


21 dicembre 1970: il primo lancio



Edizioni digitali GRAC



Ai miei nipoti: quelli già arrivati e quelli che ancora sono in viaggio; con l'augurio che tutti possano diventare "guerrieri dello spirito".



*Foto di copertina: il nonno mentre scende col paracadute sull'aeroporto di Viterbo il 9 giugno 1977.
(Autore dell'immagine: Augusto Laghi)*



10

Introduzione

Ho sempre pensato che leggere i diari intimi di coloro che ci hanno preceduto in questa avventura a termine che è la vita fosse una maniera per educarsi, progredire e acquisire coraggio. Se poi gli scritti sulle esperienze vissute riguardassero i miei nonni o gente che ho conosciuto di persona riterrei queste “confessioni” ancor più importanti ed edificanti.

Pensa se nonno Pirë avesse scritto della sua esperienza come “ragazzo del ‘99”, inviato sul fronte della Grande Guerra sotto i gas del nemico... o se nonno Lìnu avesse raccontato per iscritto della sua avventura sul “bel suol d’amore” all’inizio dell’altro secolo. Per non parlare delle loro vite “ordinarie” da contadini di montagna...

Non vorrei privare i miei nipoti della possibilità di leggere le esperienze fatte dal loro vecchio, che li ha preceduti sulla stessa rotta e diretto alla medesima destinazione. È questo l’intento per cui ho scritto questa “collana” di brevi racconti, ognuno con un argomento ben definito e, spero, in un linguaggio comprensibile.

Oltre al “contorno” dato dalla descrizione di alcuni momenti del suo trascorso, a nonno Pierlino preme, forse ancor di più, mostrare ai suoi “cuccioli” quei pochissimi punti fermi ai quali è approdato dopo una vita di impegni, fallimenti, successi, incomprensioni, delusioni, abbandoni, riprese ecc., con la presunzione che possano essere a loro d’aiuto.

Una delle certezze che ho raggiunto, ma sarebbe più corretto dire che è stata lei stessa che mi ha conquistato, è questa: non esistono super uomini capaci di esaudire le mie aspettative, e tanto meno quelle di una comunità intera. A meno che uno non miri così basso da accontentarsi di una ciotola di cibo e un piccolo grado gerarchico a tempo limitato.

“Chi confida nell’uomo è un insensato”, perché pone la sua fiducia su carne che tra breve muore e marcisce, “e non gli accadrà mai nulla di buono!”.¹

Invito i miei nipoti a fidarsi solamente delle persone che si riconoscono e si sentono intimamente fragili, inadeguati, pieni di paure, di incertezze, di dubbi, di buone intenzioni dichiarate e realizzate solo in parte o per nulla, di rimpianti, di quelli che giornalmente sono alle prese con i loro limiti, le loro angosce e le loro miserie. Insomma, donne e uomini che abbiano nel cuore un minimo di consapevolezza del nostro esser nulla...

Non sperate proprio niente da coloro che vantano qualità diverse da queste: o non si rendono conto della realtà o deliberatamente dicono balle!²

“Non allontanatevi dietro nullità che non possono giovare né salvare, perché appunto sono nullità”.³

1 IdC, libro I, 7,1; Ger 17,5-6.

2 Rom 3,4.

3 1 Sam 12,21.

Contate solo su uomini che credono fermamente di non bastare a se stessi e che non ripongono mai la loro fede in progetti solo umani, destinati a morire come i mortali che li hanno ideati. Sperate in quelli che, riconosciuta la loro condizione di permanente debolezza, si sforzano di confidare nelle parole dell’Apostolo, “quando siete deboli è allora che siete forti”. Delle volte ne trarranno conforto, più spesso dovranno subire sconfitte, ma non saranno mai vinti.⁴ E non lo sarete nemmeno voi se li imiterete e vi affiderete al cielo.

Tenete anche sempre presente che il nostro spirito non sarà mai del tutto esente da inquietudine perché essendo infinito non potrà saziarsi di cose che passano, ma raggiungerà il pieno appagamento solo ritornando presso l’Infinito.⁵

Saulo di Tarso, tuttavia, ha indicato il metodo per combattere le affezioni del tempo presente: avere sempre come oggetto dei nostri pensieri “quello che è vero, quello che è nobile, quello che è giusto, quello che è puro, quello che è amabile, quello che è onorato, ciò che è virtù e ciò che merita lode”.⁶

Quando vi sentirete forti, non commettete l’errore di “credere che farete indietreggiare l’ingiustizia fissandola negli occhi come un domatore! Non sfuggireste al suo fascino, alla sua vertigine. Non guardatela che quel tanto che occorre, e non guardatela mai senza pregare”.⁷

Non ritenetevi mai al sicuro, sopra ogni tentazione. “Se vedete altri commettere cose gravi non giudicatevi migliori, perché non sapete per quanto tempo voi potrete persistere nel bene”.⁸

Vi auguro di diventare appassionati cercatori dell’Infinito, mantenendovi però nella lucida coscienza di non arrivare mai a disvelare il mistero e men che meno giungere a una meta sicura e definitiva. Ma di trovare nella ricerca e nella lotta la ragione stessa del vivere, “e se premio ci sarà, vi sarà dato per giunta. E forse questo premio non sarà altro che la lotta stessa”.⁹

Per soprammercato aggiungo un monito che ha molti molti anni, ma non ha mai perduto la sua valenza, anzi i secoli che passano lo rinvigoriscono: “Il savio ciò che vuole lo cerca in sé; il volgare lo cerca negli altri”.¹⁰

Nonno Pierlino

Nota

Quello che segue è uno dei diversi libricini che costituiscono la collana “I ricordi di nonno Pierlino”. Ogni scritto tratta un argomento specifico che si evince spesso già dal titolo, come in questo caso: **21 dicembre 1970: il primo lancio.**

4 2Cor 4,8; 12,10.

5 Sant’Agostino, *Le Confessioni*, 1,1.5.

6 Fil 4,8.

7 Georges Bernanos, *Diario di un curato di campagna*, Oscar Mondadori, Milano 1981, p. 84.

8 IdC, libro I, 2,19.

9 Miguel De Unamuno, *La tragedia del vivere umano*, Dall’Oglio Editore, Milano 1987, p. 20.

10 Alberto Castellani curatore, *I dialoghi di Confucio*, Enigma Edizioni, Torino 2022, p. 148.

Signore,

liberami dal desiderio di essere stimato,

di essere amato,

di essere innalzato,

di essere apprezzato,

di essere lodato,

di essere scelto,

di essere consultato,

di essere approvato,

di essere famoso...

Signore,

liberami dalla paura di essere disprezzato,

di essere condannato,

di essere dimenticato,

di essere giudicato male,

di essere deriso,

di essere sospettato...

(San Charles de Jesus de Foucauld)

I ricordi di nonno Pierlino

21 dicembre 1970: il primo lancio



Aeroporto di Pisa San Giusto, alba del 21 dicembre 1970.

Nonno Pierlino è in attesa dell'imbarco per il primo lancio, che coincide anche con il suo primo volo. Sullo sfondo il C-119, l'aereo sul quale saliranno tra poco gli allievi per poi buttarsi. La zona di lancio programmata è Tassignano in provincia di Lucca, un vecchio aeroporto abbandonato non molto lontano da Pisa San Giusto. Il lancio è previsto dopo una mezz'oretta di volo dal decollo. Istantanea ripresa con la Kodak Istantomatic, la prima macchina fotografica del nonno, che aveva comperata da Gasparini, credo si chiamasse così il bel negozio di ottica sotto i portici in Piazza Duomo a Piacenza; costava 14 mila lire. Era sprovvista di ogni automatismo e la stima dei dati di scatto basilari, distanza soggetto, tempo e diaframma da impiegare, avveniva tramite simboli posti sul frontale della fotocamera e sull'ottica.

Notte insonne

Pisa, caserma Gamerra, Scuola Militare di Paracadutismo, 21 dicembre 1970.

È notte fonda ma al primo piano della palazzina della 3^a compagnia, comandata dal capitano Zumpano, sono pochi gli allievi che dormono. Non si sente la solita sinfonia delle notti precedenti. Facciamo finta di dormire, ma nessuno ronfa, siamo tutti svegli. Fra poche ore ci porteranno con i camion in aeroporto e poi saliremo sul bimotore americano per il primo lancio. Per molti di noi il primo lancio coinciderà anche con il primo volo.

Io sono fra questi. Sono giorni che cerco di immaginarmi come potrà essere la caduta nel vuoto. In palestra è vero ci hanno già dato un anticipo di cosa dobbiamo aspettarci come sensazioni fisiche e psicologiche. Ma le variabili sono molte e la certezza che accada tutto come descritto dagli istruttori potrebbe non corrispondere alla realtà. Buttarsi su un telone da nove metri o da una finta carlinga a 20 metri non è la stessa cosa che gettarsi fuori da un aereo che vola intorno ai 200 chilometri all'ora e ad altezze ben superiori.

Mi immagino, lavorando di fantasia, di “precipitare” da terra verso il cielo, non potendo raffigurarmi il contrario per non aver mai volato. “Provo” e “riprovo” questa scena inventata nella mia mente per simulare la realtà che di lì a poco si sarebbe materializzata. Non saprei dire se questo auto-training mi stia dando qualche conforto, ma certamente mi aiuta a passare il tempo.

La sveglia in caserma è solitamente alle 6.30, ma quando si va ai lanci è anticipata di due ore. Alle 4.30 in punto il caporale Matcovik, il capo dell'11^a squadra, la nostra, del 3° plotone, squarcia il silenzio con le sue urla: “Sveglia, giù dalle brande, attenti”.

Lui dorme nella nostra stessa camerata, la sua branda è l'unica singola, mentre noi allievi dormiamo in brande doppie messe una sull'altra, a castello. Il caporale, che arriva da una delle regioni di confine un tempo austro-ungariche, è sempre il primo a svegliarsi e al primo squillo di tromba inizia a urlare come un ossesso, intercalando ogni tre o quattro parole con un “dio musso”, forse per darsi maggior autorità. È un uomo dal cuore tenero e credo sia sostanzialmente un buono, ma nei comportamenti è veramente molto grezzo, o almeno così vuole apparire per dominare la sua timidezza.

La mattina del 21 dicembre 1970 Matcovik non deve sbrandare nessuno. Siamo tutti svegli, anzi, non ci siamo mai addormentati.

Per i quasi tre mesi di addestramento il nostro risveglio è stato così: un turbamento psichico. Ti arrivano nelle orecchie queste parole in un italiano stentato, dure come lame, ad altissimi decibel, simili a delle schioppettate. E magari usasse solo il vocione, quasi tutti i giorni ribalta diverse brande di allievi che si fanno sorprendere ancora sdraiati quando lui passa davanti ai nostri letti.

Personalmente ho sperimentato questo risveglio, altamente traumatico e anche pericoloso, diverse volte. Ho sempre avuto il sonno duro e una spiccata allergia a svegliarmi presto, e anche se mi sveglio a tempo debito mi piace crogiolarmi pochi minuti prima di saltare giù dal letto. Non l'ho mai fatta franca. L'inflexibile caposquadra mi ha sempre sorpreso e sbrandato con tempismo olimpico.

La sveglia per i ritardatari consiste nel prendere il loro letto a castello dalla parte dove hanno i piedi e tirarlo su in verticale roteandolo di 90 gradi verso l'alto, "metterlo sull'attenti", come si dice. L'operazione non è alla portata di tutti in quanto occorre una certa forza perché si tratta di sollevare due persone e i vari zaini che sono agganciati ai tubi delle brande. Io non ce la faccio, ma per il nostro "energumeno" dai muscoli d'acciaio è uno scherzo. L'operazione non è priva di rischi: il soggetto che dorme o comunque è rilassato, improvvisamente viene alzato per i piedi dalla posizione orizzontale e poi cade a peso morto su se stesso come una corda, atterrando sulla testa, protetta solo, se nel trambusto non si è sganciato prima, dallo zaino tattico tenuto con gli spallacci alla testata del letto. Il rischio che ci si possa rompere l'osso del collo e morire è tutt'altro che remoto. Se non ci si ferisce mai seriamente è solo per il fatto che a vent'anni si è di gomma, ma ancor di più per la muscolatura super efficiente che ognuno di noi ha grazie ai continui allenamenti.

Nota inserita con la cognizione dei settanta passati

Lo "sbrandamento" era un'azione stupida e pericolosa che poteva dimostrare solamente quanta ignoranza e grettezza avevamo nell'anima. La cosa che mi meraviglia di più ancora oggi è per quale motivo queste "procedure correttive" venissero tollerate dai superiori, visti i molti rischi a cui era soggetta questa azione insensata. Per non dire delle eventuali responsabilità, anche penali, nel caso qualche allievo si fosse fatto molto male o fosse morto. Mistero. Qualcuno sostiene che non ne fossero a conoscenza, ma chi dice questo fa anche peggior servizio ai comandanti d'allora e alle Forze Armate. Come a dire che i comandanti preposti non erano in grado di sapere e controllare cosa facevano i loro uomini: degli incapaci, insomma. No, erano capacissimi, solo che la mentalità del "parà macho" aveva il sopravvento sul buon senso. Spero che queste "prove di prestanza guerriera" in vigore oltre mezzo secolo fa si siano trasformate nel frattempo in pratiche meno spettacolari ma più efficaci sotto l'aspetto della credibilità personale e anche militare. Un esempio? Beh, mi auguro che oggi sia considerato più coraggioso il militare che con intelligente consapevolezza mette al primo posto, con determinazione, il rispetto e la difesa della Costituzione, sulla quale ha giurato, piuttosto del paracadutista che mira unicamente a esibizioni muscolari fini a se stesse.

In ogni modo, la mattina del 21 dicembre 1970 all'agitato caporale Matcovik non viene data nessuna opportunità di ribaltare letti a castello in quanto siamo già tutti svegli, anzi non ci siamo mai addormentati. Al suo secondo urlo tutti gli allievi della camerata saltano giù dalle proprie brande come molle e sull'attenti aspettiamo che il caporale passi in rassegna.

Un quarto d'ora dopo la sveglia ci siamo già lavati, sbarbati, vestiti e siamo tutti inquadrati sul piazzale della 3^a compagnia. Matcovik fa un appello super veloce: ci siamo tutti. Di corsa (sarebbe inutile dirlo, ma i trasferimenti avvenivano solo di corsa) ci spostiamo fino al piazzale davanti al refettorio. Siamo i primi, come sempre. Orgoglio del caporale montanaro, e anche nostro che gli stiamo dietro. Per dirla completa non credo che in tutta la scuola ci sia un caposquadra così dedicato ai suoi uomini come il nostro. Noi lo percepiamo e gli siamo riconoscenti. Insomma è sì un rompiscatole ma per un buon fine; noi gli vogliamo bene e lo teniamo in altissima considerazione. Se Matcovik ci dicesse che saremmo capaci di abbattere una parete con la testa gli crederemmo.

Torniamo al piazzale della mensa: alla spicciolata arrivano man mano anche tutte le altre squadre. I cuccinieri aprono le porte del grande refettorio e in breve tempo ci serviamo di ogni ben di Dio messo a nostra disposizione. Ritorniamo quindi sempre inquadrati e sempre di corsa, senza canti né urla data l'ora, ai rispettivi piazzali dove gli autocarri già pronti ci aspettano per portarci in aeroporto.

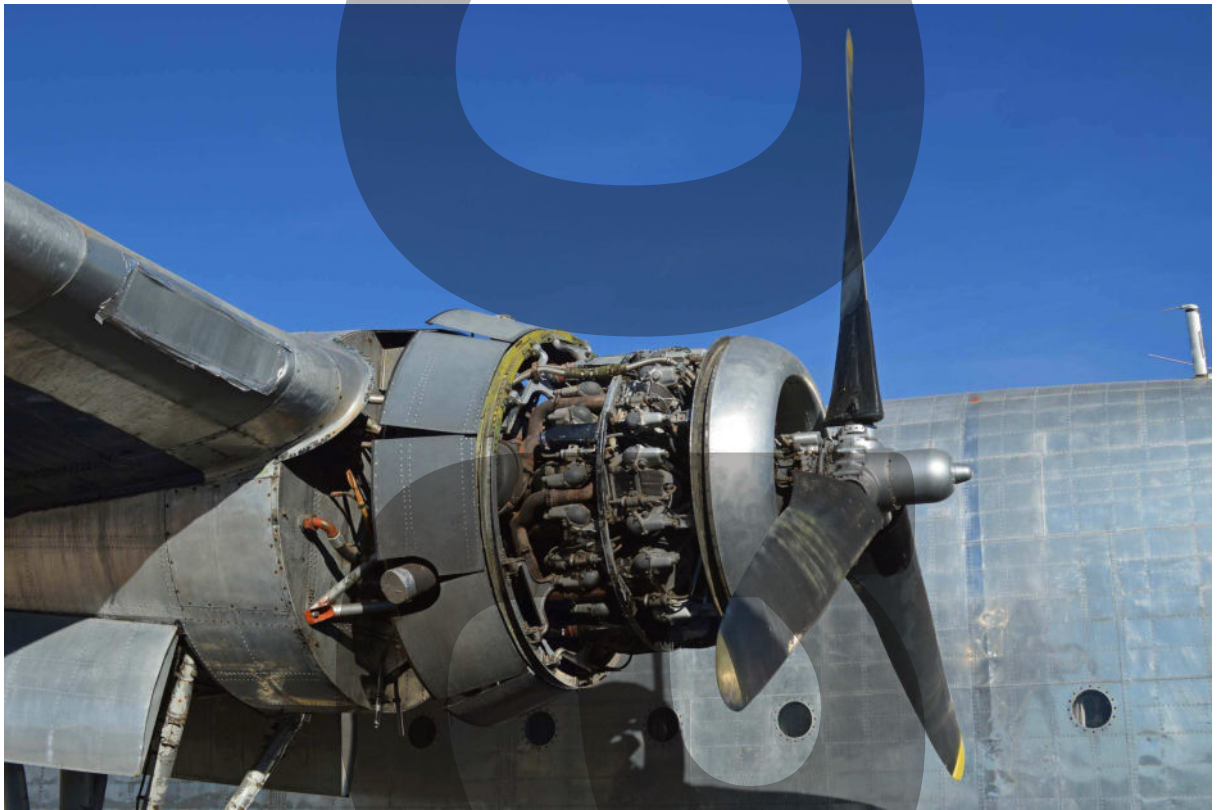
Tutti a bordo, si parte in direzione San Giusto. Ci portano con decine di automezzi. Viaggiamo su camion dai cassoni aperti, solo il tetto è protetto dal telone tenuto dalle centine; e visto che è inverno e l'ora è quella esatta per la temperatura minima, non è proprio una soddisfazione sentire il vento gelido che ti avvolge. L'unica difesa è stare rannicchiati e vicini l'un l'altro.

Ma nessuno si lamenta, siamo tutti troppo presi dall'emozione di "come sarà"...



“ come folgore dal cielo .. ”

Un rumore assordante: mai sentito prima



This shot shows one of the Wright R3350-85 engines fitted to an ex RCAF C-119G. The engine is a twin-row, supercharged, 18 cylinder air-cooled radial, producing 3,500hp. (Author Alan Wilson)

Sta albeggiando quando, emozionati come non mai prima d'ora, con le nostre tute da lancio nuovissime, che indossiamo per la prima volta, scendiamo dagli automezzi sui piazzali di volo della 46^a Brigata. Qui troviamo in bella fila i paracadute e gli istruttori che indicano a ognuno di noi quale sia il nostro. Li indossiamo con velocità e sicurezza perché durante il corso abbiamo già fatto questa operazione in bianco con le imbracature scolastiche innumerevoli volte. In pochissimo tempo siamo pronti. Il nostro aereo è vicino a noi ma ancora gli specialisti stanno lavorando per la preparazione al volo del vecchio C-119. Così, in attesa di ricevere l'ok per l'imbarco, inganniamo il tempo a chiacchierare, fumare, chi ha la macchina fotografica fa alcuni scatti, anche se la luce non è proprio ideale.

Arriva l'ordine di imbarco e saliamo dentro la carlinga del C-119 passando per le scalette laterali che portano sul pianale dove sono situate due file di sedili disposte lungo l'asse del velivolo. Una volta seduti abbiamo la schiena contro il lato lungo della fusoliera e ci guardiamo in faccia con quelli di fronte. Per ogni fila ci stanno una ventina di paracadutisti. Al centro delle due file c'è lo spazio riservato all'equipaggio e ai direttori di lancio che possono percorrerlo senza nessun ostacolo. I motori sono ancora spenti e si parla normalmente. Per me e per molti altri è tutto nuovo, quindi cerco di essere il più attento possibile per non perdere nemmeno un fotogramma di quello che sto vivendo. Ci sediamo e ci

leghiamo, anche qui senza nessuna difficoltà perché nella falsa carlinga che c'era in caserma lo abbiamo provato decine e decine di volte.

Si accendono i motori e cambia il mondo. Personalmente non ero mai stato in un ambiente così rumoroso. Le conversazioni non sono più possibili se non brevissime e urlate a due centimetri dall'orecchio del vicino. E i motori sono ancora in riscaldamento, il bello deve venire.

Portati a termine i primi controlli, quando la temperatura dei cilindri ha raggiunto il limite previsto, si inizia a rullare per i raccordi che portano in testata pista. Prima di entrare in pista i piloti eseguono la prova motori al massimo. È il momento in cui capiamo perché durante il corso gli istruttori hanno tanto insistito sul linguaggio dei segni una volta saliti a bordo.

Ti credo, è l'unico modo per comunicare! Non ce ne sono altri. Anche se urli forte, quando i motori sono al massimo non senti neanche la tua voce.

Da questa posizione riceviamo l'ok dalla torre di controllo e il grosso aereo rulla portandosi al centro della pista d'involo. Una volta che l'asse longitudinale dell'aereo è allineato con l'asse pista, inizia il concerto più assordante che abbia mai sentito: i due motori sono spinti al massimo regime consentito per il decollo e il C-119 col suo prezioso carico prende l'abbrivio. La carlinga man mano che prende velocità vibra che sembra debba sfaldarsi da un momento all'altro, aumentando, se ancora fosse possibile, il frastuono lacerante tutto attorno. Per l'aumento repentino della velocità ti senti schiacciato sul fianco da destra a sinistra o viceversa a seconda del lato dove sei seduto. L'agitazione è alle stelle e spero che il momento duri il meno possibile.

E invece no, oggi, al primo decollo, abbiamo avuto subito l'opportunità di sperimentare un po' di adrenalina extra.

Si accendono i motori e cambia il mondo.
Non ero mai stato in un ambiente così rumoroso.

Improvvisamente si inverte la forza di accelerazione: se prima ti sentivi spinto da destra a sinistra ora succede il contrario. Io, ma come me tutti gli altri allievi, non abituato a decifrare questi repentini cambiamenti di forze fisiche, mi metto in allarme. Ma poi vedo i "vecchi" che ridono e allora mi do una calmata. Quando il fragore dei motori cala al minimo si sentono battute tipo "Ho vinto io devi pagare da bere". Io continuo a non capire.

Solo dopo che il comandante ci ha scaricato all'aerostazione civile di Pisa in attesa di riprenderci con un altro velivolo o sempre con lo stesso ma dopo aver scaricato un certo quantitativo di carburante per alleggerirlo, ho chiaro come funziona il decollo con il C-119. Data la scarsa potenza e anche l'anagrafe del "vagone volante", può capitare con una certa frequenza che il comandante debba abortire il decollo se, a un dato punto, il "vecchio" non si è ancora staccato da terra. Significa che tutta la foga messa per prendere la velocità del decollo ora si

deve impiegare per rallentare e fermare questo bestione di oltre 300 quintali lanciato a velocità sostenuta, mettendo in atto tutti i trucchi: freni, eliche e flaps. Non è un'operazione semplice. Se non vengono rispettati tutti i parametri in modo preciso c'è anche il rischio di arrivare in fondo alla pista ancora con una velocità pericolosa e proseguire per i campi...

In pratica, il decollo con il C-119 è una scommessa. Può farcela o non farcela; diciamo che gli intenditori la danno al 50 per cento. In seguito, con l'esperienza, dovrò riconoscere che la stima era esagerata, ma non di tanto.

Al bar dell'aeroporto civile prendiamo un caffè, ma senza poterci sedere perché non ci siamo tolti i paracadute. I viaggiatori di passaggio ci guardano un po' straniti, non capita tutti i giorni di vedere soldati che prendono un caffè al bar della stazione, come fosse una cosa normale, ma con due paracadute indossati, uno sulla schiena, il principale, e uno più piccolo sul ventre, quello di emergenza, per non dire degli anziani che oltre ai paracadute hanno anche il fucile mitragliatore e il pugnale alla gamba.

Dopo una mezz'ora ritorna il velivolo e si ripete la procedura. Questa volta ce la fa: si vola!

Durante il breve tragitto guardo gli altri, e faccio finta di essere perfettamente padrone della situazione. Ma quando incrocio lo sguardo del mio comandante di plotone, un giovanissimo sottotenente di complemento di Brescia del quale non ricordo il nome, comprendo subito che mi legge dentro tutta la paura che ho addosso, altro che coraggio. L'ufficiale mi sorride e mi comunica a gesti di tirare meglio le fibbie del mio l'elmetto. Ha capito che me la sto facendo addosso e per distrarmi mi dà un suggerimento inutile, ma che serve a me per rimanere impegnato qualche attimo. Le cinghiette sono già tirate allo spasimo, tanto che non riesco ad aprire neanche di poco la bocca e mi sento il viso deformato dalla forza esercitata dai tiranti che tengono fermo l'elmetto alla testa. Ma accolgo comunque il consiglio del mio comandante di plotone e tiro ancora un po' le fibbie del casco.

Raggiunta la quota di lancio ci liberiamo dalle cinture di sicurezza e ci alziamo in piedi. Incominciamo subito con i controlli perché la zona di lancio non è che a una decina di minuti. Con il linguaggio dei segni il direttore di lancio ordina di controllare l'equipaggiamento: che significa eseguire un'ispezione visiva dei paracadute e della fune di vincolo del paracadutista che ti sta a fianco e quando finito si segnala al direttore con il gesto della mano destra che dà una pacca sul paracadute dorsale appena guardato. Poi il tuo vicino fa la stessa operazione sul tuo equipaggiamento e nel giro di qualche minuto sono stati controllati tutti.

Il decollo con il C-119 è una scommessa. Gli esperti la danno al 50 per cento.

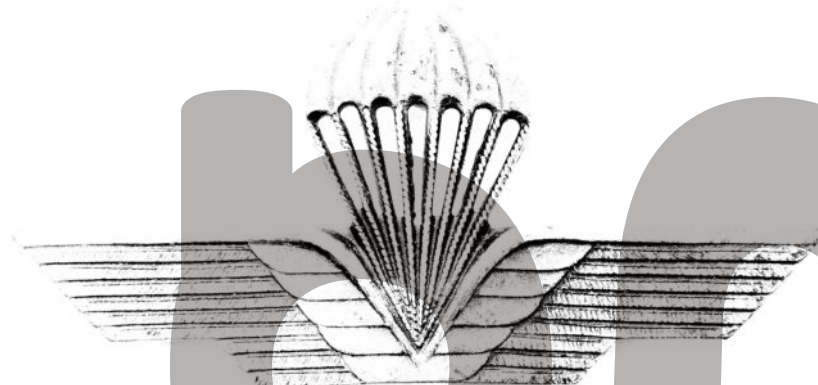


A U.S. Air Force Fairchild C-119B-10-FA Flying Boxcar (s/n 49-102) of the 314th Troop Carrier Group in 1952. This aircraft was later converted to an C-119C in 1955-56. (U.S. Air Force photo, 1952)

Quando arriviamo in prossimità della zona di lancio il comandante ordina l'apertura dei portelloni: i direttori di lancio, uno per fila, eseguono. Una leggera turbolenza investe quelli più vicini alle porte appena aperte. Capiro in seguito perché c'era la corsa a stare "primi alla porta": per avere un supplemento di adrenalina dovuta all'emozione di guardare il terreno scorrere laggiù per diversi minuti anziché solo per pochi attimi come gli altri paracadutisti che occupano posti più arretrati.

Si accende la luce verde e il primo allievo, che era già in posizione, pronto, si tuffa nel vuoto. Dall'altro portellone si butta il secondo. I direttori di lancio in contatto visivo tra loro regolano con perfetto sincronismo le uscite dei paracadutisti che avvengono in una manciata di secondi.

In funzione della lunghezza del campo di atterraggio si regola il numero delle uscite. A Tassignano sono massimo una ventina di uomini a velivolo per ogni singolo passaggio.



Un silenzio perfetto: mai “sentito” prima

Mentre sono in piedi e mi avvicino al portellone d’uscita realizzo tutta la mia fragilità: il cuore batte all’impazzata, il respiro è accelerato, come se mi mancasse l’aria, ho l’impressione anche di tremare vistosamente. Una situazione che mi dà pena.

I nostri istruttori ci hanno assicurato che siamo pronti per la prova finale, ma io ancora non mi sento all’altezza. Non fidandomi di me faccio appello alle parole dei maestri, ma lo stato d’animo cambia di poco e mi passa addirittura per la testa che potrei rinunciare al volo per far cessare questo stato d’angoscia. Avrei bisogno di più coraggio, sia per procedere deciso verso il lancio sia per rinunciare.

Chiedo aiuto al cielo, non so che altro fare. Ma non ricevo risposte immediate come vorrei. Sono obbligato a rimanere in questa posizione di stallo, in balia di me stesso: non so che fare! Il non saper decidere quando i tempi richiedono una decisione immediata credo sia la situazione di debolezza psicologica di più grande sofferenza.

Avrei bisogno di più coraggio, sia per procedere deciso verso il lancio sia per rinunciare.

Fino all’ultimo devo combattere contro la tentazione di abbandonare l’impresa e resistere dall’aggrapparmi alla struttura dell’aereo supplicando di essere portato subito a terra. Non sarei il primo e di sicuro nemmeno l’ultimo. Ma sarebbe la soluzione del problema o l’apertura di nuovi stati d’animo carichi di ulteriori ansie?

Per cercare di rincuorarmi mi ripasso anche la raccomandazione che gli istruttori ci hanno ripetuto innumerevoli volte durante il corso, e che riguarda proprio questo momento: “Il coraggio senza paura è incoscienza. Però, se vi accorgete che la paura si sta impadronendo dei vostri pensieri, scacciatela immediatamente o vi parizzerà in un amen. Imponetevi di pensare solo alla procedura che dovete fare in quel preciso momento”.

Sembra inimmaginabile quante cose si possono pensare nello spazio di pochi attimi in determinate situazioni, e come sono incredibilmente veloci i ragionamenti.

Con queste insicurezze che mi straziano arrivo, seguendo passetto per passetto chi mi sta davanti, a prender la posizione di “pronto” sulla soglia della porta che dà sul vuoto.

Con i palmi delle mani umidicci di sudore nervoso, appoggiati sulla fusoliera esterna in posizione di spinta, attendo il via per lanciarmi: ora non è più possibile alcuna rinuncia. Mi sono precluso tutte le strade per la fuga.

Da questa posizione rimane solo una soluzione: saltare nell’infinito!

Quando il direttore di lancio mi ordina “vai” con una manata sulla spalla, sento come una scossa e mi arriva una forza inaspettata. Il coraggio che avevo implorato è qui: ora mi sento forte!

Mi butto deciso. E comincio a cadere.

E mentre cado nel nulla inizio a contare: “Mille uno, mille due...”. È una procedura salvavita: dal momento del tuffo nel vuoto è necessario lasciar trascorrere cinque secondi e se nel frattempo il paracadute principale non si è ancora aperto si deve tirare la maniglia del paracadute ventrale, quello di emergenza. Ma siccome in questa condizione di estrema eccitazione per contare cinque secondi se ne impiegherebbero magari solo due, ecco il trucco del “mille uno, mille due...”.

Sto ancora contando quando il paracadute si gonfia di botto e mi dà uno strappo verso l’alto arrestando la mia caduta verticale, avvertendomi così che tutto ha funzionato a dovere.

Per me il rumore era vita mentre il silenzio il suo contrario. Avevo perfino truccato prima il motorino poi la moto e modificato le marmitte per aumentare il fracasso. Ma oggi scopro un volto nuovo del silenzio.

A questo punto dovrei eseguire diversi controlli, ma mi rimane solo la determinazione per farne uno, quello della calotta: tutta spiegata, nessuna bolla anomala, nessun cordino intrecciato. Gli altri controlli, spazio circostante, eventuali paracadutisti troppo vicini, stima del punto d’atterraggio a seconda del vento, vigilanza continua, li dimentico tutti, ma proprio tutti, compreso quello più importante dopo l’apertura: la preparazione all’atterraggio, che ricordo come il peggiore di tutta la mia carriera da paracadutista. Una “sacagnata” da demolire una roccia, come si dice tra noi allievi (un’insaccata rovinosa).

È successo che appena si è aperto il paracadute ho scoperto il silenzio e sono stato come rapito. Mi ha talmente scombussolato che mi ha distolto da quello che avrei dovuto fare.

Nei 18 anni precedenti avevo vissuto avvolto in rumori di ogni tipo. Per me il rumore era vita mentre il silenzio il suo contrario. Avevo perfino truccato prima il motorino poi la moto e modificato le marmitte per aumentare il fracasso; nei ballabili preferivo sempre il tavolo più vicino all’orchestra, dove i suoni erano più vivi; il silenzio mi metteva soggezione, a volte tristezza se non addirittura ansia, o paura come durante il buio della notte.

Oggi scopro un nuovo volto del silenzio, lo riconosco subito con il cuore: è quello autentico, quello mistico, quello che ti riempie, ti conquista, quello che si impadronisce di te e ti trasmette una pace che non vuoi lasciare mai più.

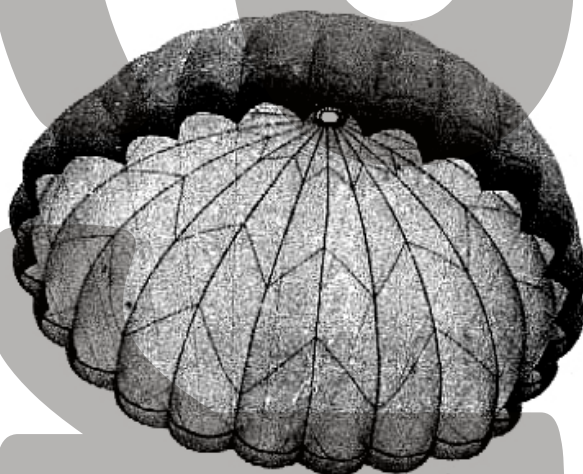
Rimango talmente colpito da questa nuova dimensione che, scendendo, continuo a ripetere: “Dio come è bello! Come è bello! Come è bello il volo solitario nel

cielo limpido e azzurro. Che sogno meraviglioso! E ancor più bello del volo è questo silenzio perfetto! Grazie, grazie!”.

Stregato da questa sensazione mai sperimentata prima mi dimentico di essere un “guerriero” appeso al paracadute... Mi risveglio solo quando il suolo mi accoglie con la durezza necessaria a fermarmi, facendomi ritornare alla realtà della condizione umana. Una gran botta davvero, come a peso morto.

Riportato letteralmente con i piedi per terra, controllo che tutto sia ancora funzionante: testa, braccia, gambe, caviglie, nessun dolore. Rimango sdraiato ancora per qualche istante a ripercorrere in testa il bellissimo volo, ma subito arriva un compagno di corsa, preoccupato perché non mi sono subito messo in piedi. Mi allunga un braccio e mi aiuta ad alzarmi: ritorno alla realtà.

È tutto finito. No è tutto incominciato! Io quel silenzio lo voglio, lo desidero per me, per sempre. Lo recherò con tutto me stesso per tutti i giorni della mia esistenza e non importa se non si farà più trovare, io continuerò a cercarlo comunque: sarà il mio scopo!



La mia prima vittoria significativa



Vecchio aeroporto di Tassignano (LU), 21 dicembre 1970. Nonno Pierlino appena atterrato dal primo lancio.

Ai bordi dell'aerea di atterraggio, quando si lanciano gli allievi per la prima volta, ci sono sempre alcuni fotografi professionisti autorizzati dai Comandi Militari per dar modo agli allievi di conservare un'immagine di un momento importante della loro vita.

Mi lascio riprendere volentieri e sono fiero di essere riuscito a diventare paracadutista. A pensarci bene è il primo “grande” successo della mia vita, o almeno quello più appagante.

La scuola di soddisfazioni non me ne ha date, né tanto meno io ne ho date a lei. Una vera e propria sconfitta per entrambi. I lavori che ho fatto fino a oggi mi sono serviti solo per ricevere qualche spicciolo da spendere a mio piacimento, ma non ho ricavato nessuna soddisfazione spirituale.

Qualche vittoria l’ho riportata nella compagnia che ho frequentato, dove posso vantare dei trionfi nell’organizzare cose stupide o nell’attaccar briga e vincere contro altre “bande”, ma anche qui senza nessun riconoscimento ufficiale, anzi con la ferma disapprovazione delle persone di buon senso. I miei genitori e i parenti per primi. Sì, l’essermi buttato da un aereo credo che sia il primo “grande successo” personale e anche sociale della mia vita, sfera sentimentale esclusa. Mi sento appagato come non mai prima d’ora.

Considerazioni

Rivedendo questo breve periodo, che ha però cambiato radicalmente la mia vita, devo riconoscere che è stato un impegno notevole, non tanto sotto l’aspetto fisico – data la mia preparazione atletica è stato sì faticoso ma anche facile e divertente – quanto sotto la prospettiva disciplinare e psicologica. Uno stress emotivo continuo al quale non ero abituato, ma che ero obbligato ad affrontare non potendo evitarlo con la fuga, come avevo sempre fatto in precedenza di fronte alle situazioni che mi causavano ansia.

Se era vero quello che si sentiva sui dati degli allievi arrivati alla SMIPAR e quelli brevettati mi ritengo molto fortunato per avercela fatta.

Nel 3° scaglione del 1970 su 1.200 allievi arrivati a Pisa si diceva che i brevettati paracadutisti fossero stati solo 800. La maggior parte aveva deciso autonomamente di abbandonare il corso.

Le defezioni più numerose erano avvenute nel primo periodo, alcuni anche solo dopo poche ore di permanenza si convincevano che avevano sbagliato scelta e chiedevano immediatamente di correggerla. Altri se ne sono andati volontariamente al primo ostacolo, vedi il primo lancio simulato dalla torre di venti metri oppure il lancio sul telone da un’impalcatura alta una decina di metri. Altri ancora avevano superato ogni genere di prova durante il corso ed erano arrivati fino a bordo del velivolo con il paracadute indossato, ma poi non se la sono sentita...

Parecchi altri sono stati allontanati d’autorità per i più svariati motivi: dal non riuscire ad arrampicarsi per sette o otto metri su una corda o per esser stati insufficienti negli esercizi di palestra: anelli, plinto ecc., oppure per non aver corso per cinque chilometri nei tempi stabiliti. Poi ci sono stati i “lanciati” per causa disciplinare. Qui si andava dall’allievo che non riusciva a eseguire in sicurezza le procedure che gli avevano insegnato all’allievo che faceva sempre di testa sua, mettendo in difficoltà e a volte in pericolo anche gli altri.

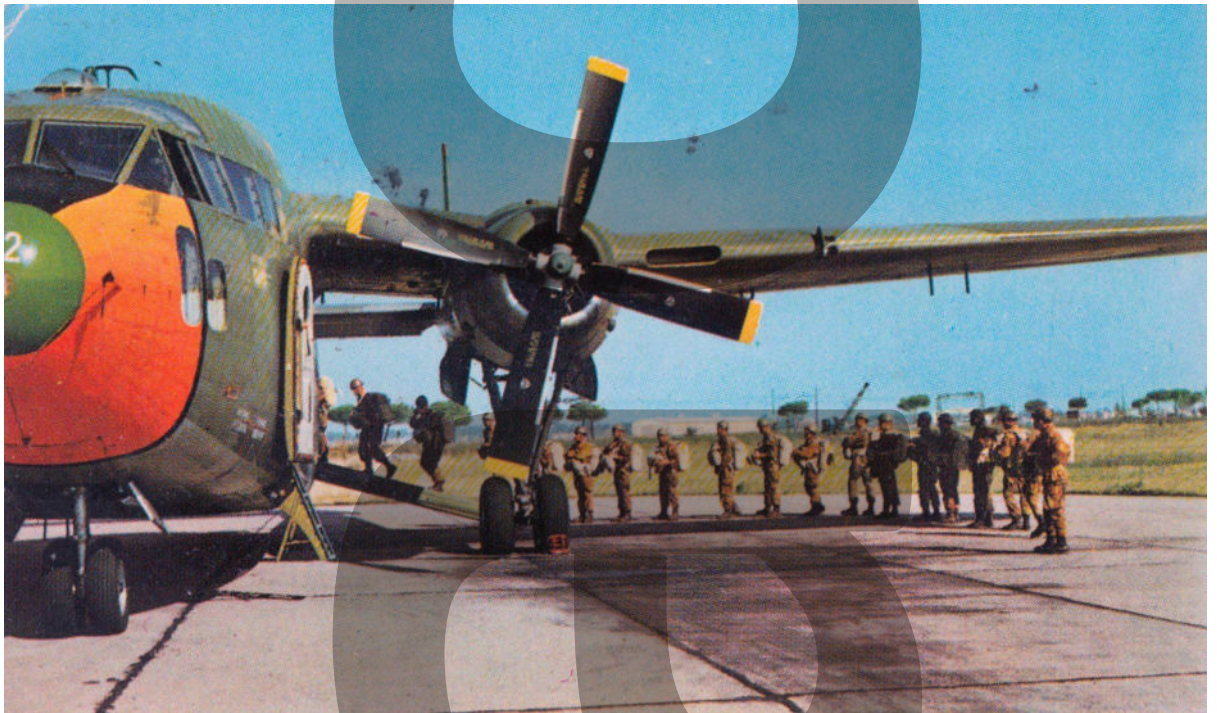
Gli istruttori dovevano valutare ogni singolo elemento e condurlo a un livello di addestramento standard il più elevato possibile. L'aspetto determinante era ovviamente quello fisico, ma di pari importanza veniva considerato quello psicologico. L'allievo doveva dimostrare di fidarsi dei suoi insegnanti e garantire che avrebbe seguito ogni loro consiglio per la sicurezza propria e dei suoi compagni. E su questo tutti i comandanti erano a ragione veramente inflessibili.

Alla Gamerra si correva sempre inquadrati, anche per andare in libera uscita, almeno fino alla porta d'ingresso. Ma anche quando ci si spostava singolarmente in alcuni casi c'era l'obbligo di correre, per esempio per attraversare il piazzale principale. Certo che chi era un po' allergico alla corsa tutto questo moto non lo prendeva bene. Ricordo che un giorno, mentre si correva per allenamento, l'allievo accanto a me iniziò a lamentarsi a voce non alta: "Ma a che servirà tutta 'sta fatica? Io devo buttarmi da un aereo mica diventare un corridore olimpionico". Un istruttore che correva al nostro fianco individuò immediatamente il soggetto che aveva parlato, lo fece uscire dall'inquadramento e gli ordinò di ritornare subito in camerata per fare le valigie, perché entro sera sarebbe stato trasferito in un'altra caserma. Avvenne per davvero.



Aeroporto di Pisa san Giusto, C-119 in piazzola. Istantanea ripresa dal nonno il giorno 22 dicembre 1970.

Cronaca fotografica di un lancio



Operazione d'imbarco dei paracadutisti sull'aereo Fairchild C-119.



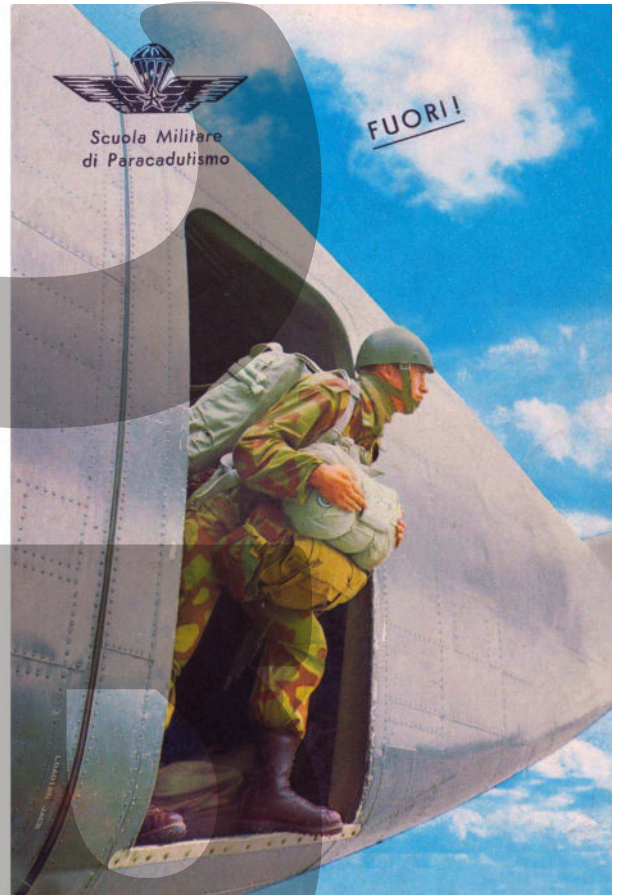
Paracadutisti della Folgore in volo di trasferimento sul C-119 per raggiungere la zona di lancio.

Una volta che erano terminate le operazioni d'imbarco ed effettuati tutti i controlli, l'aereo s'involava e faceva rotta verso il punto prestabilito.

Quando l'aereo era in prossimità della zona di lancio, il pilota comandante del volo segnalava ai paracadutisti di stare pronti accendendo luci all'interno della carlinga. Su ordine dei direttori di lancio i paracadutisti si preparavano a lasciare il velivolo. Il primo si posizionava sulla porta pronto a buttarsi e gli altri a seguire veloci il primo. Le porte d'uscita erano due e due erano i direttori di lancio, i quali regolavano il traffico in modo che non ci fossero collisioni. A Tassignano generalmente ogni velivolo effettuava due passaggi, lanciando una ventina di paracadutisti per ogni sorvolo dell'area di atterraggio. La velocità del velivolo mentre si effettuavano i lanci veniva ridotta attorno ai 200 chilometri orari. Quando il paracadutista si buttava veniva investito come da un forte vento, e se la posa assunta durante l'uscita non era stata conforme a quella insegnata dagli istruttori si generavano posizioni inusuali. Queste acrobazie non volute erano spesso causa di forti avvitamenti del fascio funicolare. Se ciò accadeva bisognava subito intervenire con manovre mirate per ripristinare una discesa normale. Ognuno sapeva come fare.

Appena usciti si precipitava lungo una specie di parabola per una cinquantina di metri, poi si apriva la calotta del paracadute principale e tutto tornava nella normalità. A questo punto si effettuavano tutti i controlli di sicurezza e ci si preparava all'atterraggio. Se si avevano contenitori si mollavano a tempo debito con la corda a frizione e toccavano il suolo cinque o sei metri prima del paracadutista. Mentre l'armamento rimaneva sempre agganciato al moschettone in vita; si scioglieva solo la canna per evitare che impedisse il piegamento delle gambe, che fungevano da ammortizzatori. Il pugnale legato al polpaccio era sempre pronto, con lama affilatissima, per qualsiasi evenienza.





Paracadutisti sul C-119 negli anni Settanta, pronti all'uscita e... "Fuori!".



Paracadutisti della Folgore in uscita assiale dal C-119, anni Settanta.



Paracadutisti della Folgore in uscita da un Fairchild C-119 della 46^a Brigata Aerea. Anni Settanta.



Cecina (LI), estate 1971. Foto scattata dal nonno con la sua Smena-8 mentre scendeva col paracadute.



Paracadutista alle prese con la calotta gonfiata dal vento. In questo caso si doveva immediatamente aggirare e “abbassare la vela” per non essere trascinati sul terreno. Se il vento era forte l’operazione poteva essere anche molto impegnativa se non addirittura fallimentare. Per affrontare questa “emergenza” si faceva addestramento in palestra con una calotta gonfiata da un enorme “ventilatore” azionato meccanicamente da un automezzo. Gli istruttori dosavano la velocità del vento artificiale per farci prendere confidenza e impadronirci della tecnica di recupero. Alla massima velocità solo loro riuscivano a domare il paracadute.



Tassignano (LU), 23 dicembre 1970. Il fumo è necessario perché segnala la direzione e l'intensità del vento.

Il nonno è appena atterrato e già ha in mano la sua Kodak Istantic per riprendere un parà in atterraggio. A destra si vede un canale con dentro acqua. In realtà era una specie di fognatura a cielo aperto e finirci dentro significava, subire una doccia gelida per ripulirsi ed essere ammesso di nuovo nella comunità. D'inverno erano dolori. Il fosso pare fosse riservato solamente da un certo grado in su, per cui gli allievi potevano stare più che tranquilli...



Pisa, caserma Gamerra, novembre 1970. Foto sopra: torre di lancio per addestramento degli allievi parà.

Nella fotografia sopra si vede nonno Pierlino mentre si butta dalla torre di lancio, che era alta una ventina di metri e sulla cui sommità era installata una falsa carlinga che riproduceva esattamente la coda del C-119. Anche il sistema d'abbandono del velivolo era identico alla realtà: i direttori di lancio regolavano le uscite simulando proprio ciò che sarebbe accaduto in volo. Ordinavano agli allievi, in piedi, pronti su due file, di buttarsi uno da una parte e poi uno dall'altra, fino a raggiungere il numero di uomini stabiliti per ogni passaggio, che nella realtà è vincolato alla lunghezza della zona di lancio stabilita.

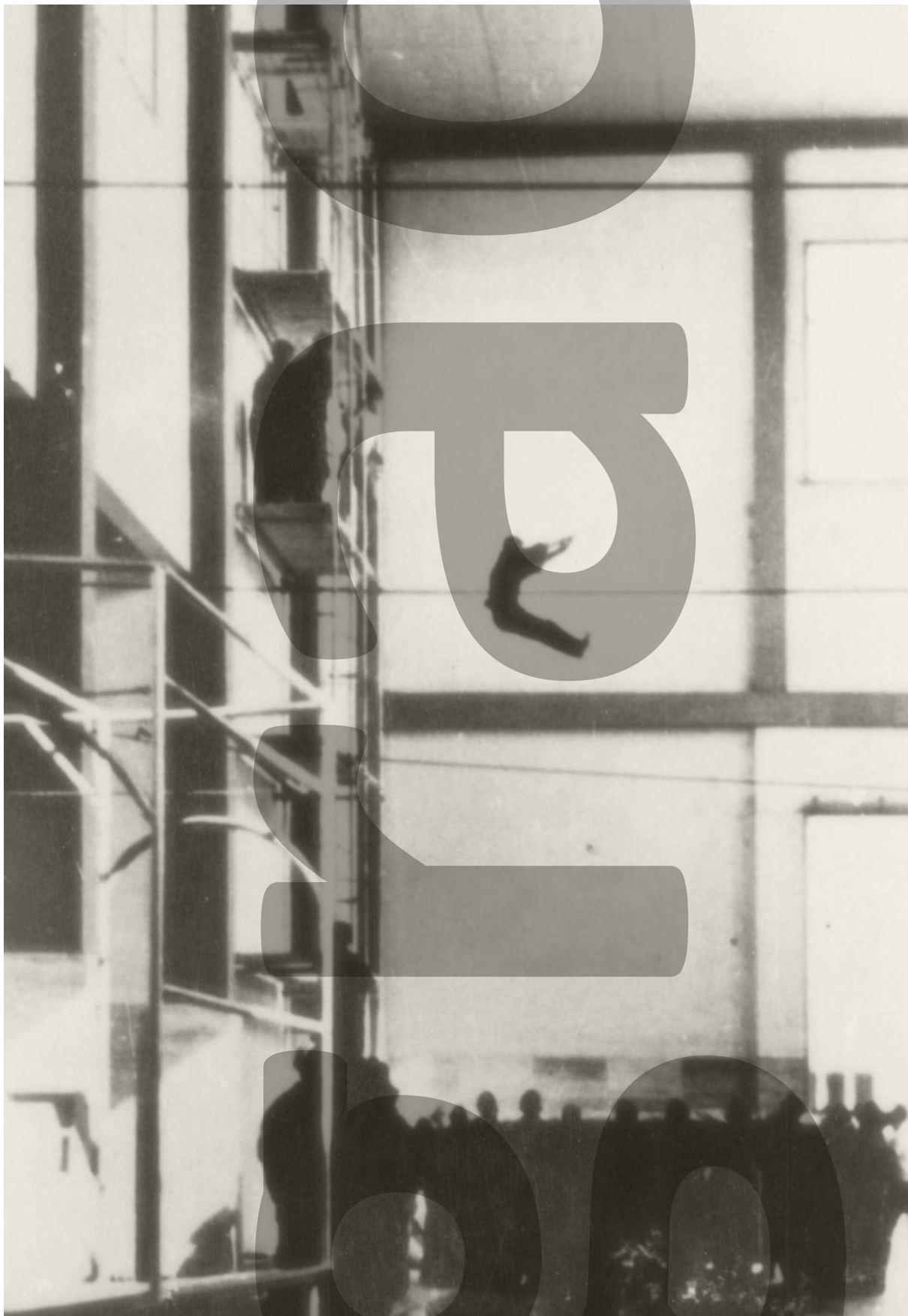
Una volta che si era saltato si precipitava nel vuoto per qualche metro, poi due funi d'acciaio, collegate da una parte all'imbragatura dell'allievo e dall'altra a una carrucola che scorre su un cavo d'acciaio di grosse dimensioni, arrestavano la caduta con uno "strappo", che simulava lo shock di apertura del paracadute nella realtà. Così agganciati si scendeva appesi al cavo principale che, essendo fissato a una seconda torre lontana e più bassa, accompagnava l'allievo fino al suolo.

Oltre alla "prova di coraggio" della torre c'era anche il lancio sul telo, che consisteva nel buttarsi seduti a squadra su un telone tondo da altezze variabili.

Il telo era legato, tramite elastici di grosse dimensioni, a un solido tubo circolare, che a sua volta era saldamente tenuto da una ventina di allievi posti spalla a spalla per tutta la circonferenza. Un istruttore, in caso un allievo si fosse gettato male, comandava i movimenti del telone, che erano rapidissimi, per prenderlo.

La pedana più alta per gettarsi sul telone era posta a undici metri, ma agli allievi era chiesto di buttarsi solo da sette metri. Quasi tutti gli allievi chiedevano di saltare anche dalle pedane più alte, ma gli istruttori concedevano a pochi questo

privilegio. Decidevano chi poteva gettarsi da altezze superiori a quelle previste per il corso e la loro valutazione era insindacabile.



Palestra SMIPAR, anni Settanta: addestramento al salto sul telo tondo da sette, nove e undici metri.

Brevetto numero 32258



Brevetto da paracadutista militare del nonno, conseguito il 14 giugno 1971 a Livorno.

Sulla pagina di sinistra è segnata l'abilitazione al lancio, sarebbe la "licenza civile"; sulla pagina di destra invece si legge che è stata conseguita la qualifica di "paracadutista militare". Il primo brevetto è stato assegnato a seguito dei tre lanci senza nessun equipaggiamento militare, mentre il secondo è stato rilasciato solo dopo aver saltato con tutti i contenitori previsti, contenenti equipaggiamento individuale o di squadra, con al seguito sempre anche le armi individuali, che al tempo erano un fucile mitragliatore denominato FAL, più un pugnale sempre legato al polpaccio sinistro. Il lancio più impegnativo era senza dubbio quello in cui si doveva portare il contenitore "C", una specie di zaino alto più di un metro e largo una quarantina di centimetri dal peso variabile a seconda della funzione. Per addestramento era all'incirca una ventina di chili. Veniva agganciato con moschettoni all'imbracatura del paracadute e lì doveva stare per tutto il tempo, costringendo il paracadutista a contorsioni anche ridicole, specie se non era alto. Per spostarsi si doveva camminare all'indietro come i gamberi. Salire sulla scaletta che portava nella carlinga era una scenetta molto comica e il malcapitato aveva sempre chi lo "sosteneva" con applausi e risate. Il disagio continuava anche da seduti, sul velivolo, perché era veramente un pacco ingombrante che impediva ogni movimento.

Il contenitore era praticamente come "saldato" addosso a chi lo portava e lì doveva rimanere fino a lancio avvenuto. Poi quando la calotta si era completamente aperta era assolutamente vitale svincolarlo e lasciarlo scendere sotto di sé per cinque o sei metri, di modo che toccasse il suolo per primo e il

paracadute potesse “riprendersi” per rallentare la veloce discesa, e quindi permettere al paracadutista di arrivare in modo più dolce sul terreno. Una volta arrivato a terra con il contenitore “C” era assolutamente necessario l’aiuto di qualche altro parà per il trasporto di tutto il materiale: paracadute principale e di emergenza, fucile mitragliatore e caricatori, ma soprattutto il contenitore che era pesante e ingombrante.



Campo d’addestramento della SMIPAR, autunno 1970: il nonno mentre esegue il salto dell’ostacolo. Il muro era alto più di due metri. La tecnica di superamento era arrivare di corsa, mettere un piede sul muro e sfruttare quindi tutta l’energia data dalla velocità per arrivare con le mani ad “aggrapparsi” alla sommità, da qui entrava in azione la forza dei bicipiti e poi dei tricipiti e il gioco era fatto... non rimaneva che il salto “acrobatico” per ritornare a terra oltre il muro.

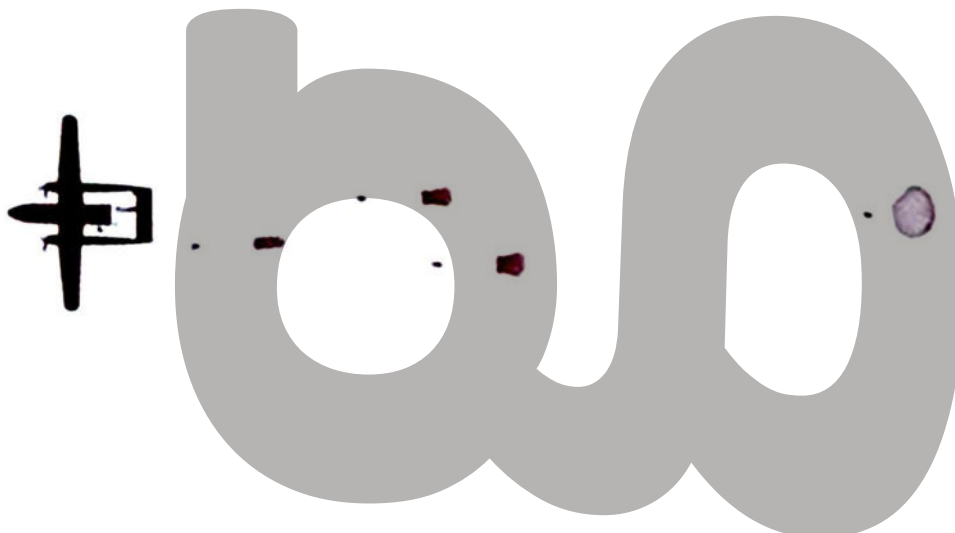


Altre immagini ricordo in ordine sparso...



Il glorioso basco rosso che fa da supporto alle insegne dei paracadutisti del 1970.

Nella foto sopra appoggiate sul basco rosso si vedono le mostrine che il nonno portava sul bavero della divisa invernale (quelle estive erano più piccole e più pratiche da mettere e togliere perché si portavano sulla camicia e quindi si cambiavano giornalmente); il fregio che si metteva sul basco; lo scudetto che veniva cucito sulla spalla (nella versione estiva era mobile e veniva tenuto da bottoni sul braccio sinistro); in ultimo i brevetti, quello con la stella era il vero brevetto, mentre quello senza stella era l'abilitazione al lancio, si portava sul petto, parte destra. Quelli sopra raffigurati sono tutti pezzi originali avuti dall'Amministrazione, tranne il basco che non ha retto al tempo.





"I Gufi" del Quartier Generale della Brigata Paracadutisti "Folgore". In piedi da sinistra a destra: 11° ten. De Dominicis Tarcisio; 15° mag. Persi Paolo, il comandante; 18° Gallizioli Andrea; 23° Acciai Viviano; 26° Campi Giordano. Accovacciati da sinistra a destra: 1° s.m. Tiberti Ivo; 7° nonno Pierlino; 13° Tavani Gabriele. (Immagine tratta dal numero unico "Luce verde" del dicembre 1971).



Aeroporto di Pisa San Giusto, primavera 1971. Il caporale Riva aiuta il nonno a tirarsi in piedi in vista dell'imbarco. In queste condizioni si è troppo affardellati per farcela da soli e si condividono gli sforzi...

MANIFESTO DI CARICO

AVIOLANCIO AVIOTRASPORTO AVIOSBARCO (1)

VELIVOLO 46^a AEROBRIGATA NUMERO DELLA SERIE 1 NUMERO DI GESSO 1

LOCALITA' DI PARTENZA PISA S. GIUSTO REPARTO // ZL-ZA ALTOPASCIO

N. Volo	GRADO	PARACA-DUTE	N. P. S.	GRADO	PARACA-DUTE	N. P. S.	GRADO	PARACA-DUTE	N. P. S.	GRADO	
											ESR
1	C/le	TONDELLO GIORGIO		67							
2	A.P.	SALSINI MARIO		68							
3	"	BALLIGU ANTONIO		69							
4	"	BARBIERI LAVIS		70							
5	"	DINUCCI MARIO		71							
6	"	GARAVINI COSUMO		72	A.P.	MENEAN ANDREA					
7	"	RICCARDI AMEDEO		73	"	SCHIAVO STEFANO					
8	"	SODINI MARCELLO		74	"	FERRARI FRANCO					
P	"	SIMONCINI GIUSEPPE		75	"	VIANELLO MAURIZIO					
10	"	DELL'AMORE GIULIANO		76	"	MORANDI ITALO					
11	"	PALLAVICINI GABRIELI		77	"	CAROLLO G. PAOLO					
12	"	QUERZONI PAOLO		78	"	CACCO MATEO					
13	"	ZAMBIANCHI AMEDEO		79	C/le	BARCE' MARIO					
14	"	PRIVATICO SALVATORE		80	A.P.	BASSI MASSIMO			A.P.	ZAROTTO CLAUDIO	
15	"	CIFARELLI DONATO		81	"	CARRARA MAURIZIO			"	TAFFON ANTO	
16	"	SURINI GIANI		82	"	LANCIANI GUGLIELMO			"	BIANCHIN BAROLO	
17	"	MARZUPIO WALTER		83	"	GRAZZI ROBERTO			"	MOSENA DARIO	
18	"	SATEALETTI MARIO		84	"	ROMITI ROMEO			"	LUNARDI ELIO	
19	"	DAL PAN MASSIMO		85	"	GRILLI G. CARLO			"	FABBRIS FABRIZIO	
20	C/le	MATCOVIK NATALE		86	"	LOGOMANZINI GIACOMO			"	BAVIELLO GIUSEPPE	
21	A.P.	BARONI GILBERTO		87	"	FOSSA MARIO			"	SIMI GAGLIA SERGIO	
22	"	CASTELLI GIOVANNI		88	"	MANNI PERO			"	TOLAZZI LUCIO	
23	"	PELLICCIOTTA SALVATORE		89	"	MOGLIONI LORETO			"	ZANUELLA FASTINO	
24	"	FURCAS SALVATORE		90	"	MENTONELLI LUIGI			"	ZORZI ELIO	
25	"	PETRACCA FRANCESCO		91	"	CHIALASTRI MARIO			"	ZAGO DINO	
26	"	ALBIERO ATILIO		92	"	BONIFAZZI OTELLO			"	FERRI LUIGINO	
27	"	LATINI ALESSANDRO		93	"	BONVICINI ERMANNO			"	FELTRIX FRANCESCO	
28	"	ANDREOLI MOSE		94	"	DIANA ELIANO			"	PARIS GIULIANO	
29	"	BARBIERI CLAUDIO		95	"	PATACINI ERMANNO			"	MAURIZIO GIUSEPPE	
30	"	CAPUZZO DORIANO		96	"	LASAGNI GIUSEPPE			"	CANE DOLI GIACOMO	
31	"	CORDONA DAMIANO		97	"	BRACCINI DANILLO			"	RIZZOTTO CLAUDIO	
32	"	PANZA G. MARIO		98	"	PAIOTTI GIUSEPPE			"	ROSSI VINCENZO	
33	"	BONAZZA GIANI		99	"	GUERCI GIUSEPPE			C/le	PEN DIN ALESSANDRO	
34	"	TREVISAN AMPELIO		100	"	VANZETTO ALBERTO			A.P.	ZARLETTE GUIDO	
35	"	BORGONZI P. LINO		101	"	TASCHIN GIORGIO			"	CATTI GAETANO	
36	"	BOTAZZINI P. FRANCO		102	"	SARBAN PIETRO			"	PETRIN LEO	
37	"	CONTIN LUCIANO		103	"	CARPENTIERE N.			"	BOVINO GIORGIO	
38	"	BECCIA FERNANDO		104	"	CHIDETTO GIOVANNI			"	BELTRAME RINO	
39	"	GHELLER LORIS		105	"	TRAVAGLIA DOMENICO			"	BOITEOM GIOVANNI	
40	"	LOT PIO		106	"	FILONI GIORGIO			"	ZAMBON AGOSTINO	
41	"	TREVISOL GAETANO		107	"	FREMONDI AURELIO			"	DONA FABIO	
42	"	SEGATO MAURIZIO		108	"	BERZEZZI ENRICO			"	ZAGO G. CARLO	
43	"	ZAFFONATO PAOLO		109	"	LORANZI RENATO			"	PUTTIN ELIO	
44	"	SANSON RENATO		110	"	VELO DIEGO			"	BOITESA G. PIETRO	
45	"	CESCHIN MAURIZIO		111	"	BOSCARIO G. CARLO			"	FIGLIOLINI ALESSANDRO	
46	"	DEL FIORE ALDO		112	"	GOBBO LORENZO			"	DALL'ALDA RENATO	
47	"	GANDINI MARIO		113	"	PERUZZO RENZO			"	COMARELLA GIUSEPPE	
48	"	PRIAROLLO LUCIANO		114	"	BRAGHINI FAUSTO			"	BORGA LUCIANO	
49	"	DE VIDO GIOVANNI		115	"	MERIGO GIULIANO			"	CAVALLI DORIANO	
50	"	SALVALAI ALDO		116	"	VINCO LUCIANO			"	GASPARI RENATO	
51	"	ZAMBON SERGIO		117	"	GELFI FRANCESCO			"	BESCHI MASSIMILIANO	
52	"	BISOTTO NATALINO		118	"	STEL WALTER			"	VENDER VINCENZO	
53	"	ZAMBERONI LUCIO		119	"	BASSO MIRCO			"	ZAMBONIN FLORES	
54	"	OLIVO GUIDO		120	"	POZZEBON SERGIO			"	VUATTOLO VANI	
55	C/le	SIMONETTI CLAUDIO		121	"	TONZELLO GIUSEPPE			"	DALLA RIVA GIOVANNI	
56	A.P.	BAGA MARIO		122	"	ZAMIGNAN ALOS			"	BISCARO LORENZO	
57	"	AVANZINI FAUSTO		123	"	CHIASAGLIA CLAUDIO			"	BORDIGNON DANILLO	
58	"	SOSSI FRANCO		124	"	MARZOTTO DARIO			"	TONIATO DALBINO	
59				125	"	TAVERNA G. CARLO			"	FRANGIOTTI ALBERTO	
60				126	"	CIVIDINO AVIO			"	STIZ ALESSANDRO	
61				127	"	SIMONCINI RENATO			"	GUERRINI ANIBALE	
62				128	"	DELL'ANISE MARIO			"	CATTOLAR G. MATTEO	
63				129					"	RUOSO DANILLO	
64				130					"	TREVISAN GIUSEPPE	
65				131					"	PANCHERI DANILLO	
66				132					"	BALITELLI SILVIO	

FIRMA DEL COMANDANTE DELL'UNITA' TRASPORTATA

GRADO COGNOME NOME IN STAMPATELLO
CAP. ZUMPANO MARIO

Cap. Zumpano

FIRMA DEL PILOTA

GRADO COGNOME NOME IN STAMPATELLO

Magg. Zappella

(1) DEDENNARE IL TERMINE CHE NON INTERESSA.

Il "Manifesto di carico aviolancio" era l'ordine preparato dal Comando per il lancio del personale relativo a quella data missione. Sul "manifesto" venivano elencati i partecipanti al volo, il numero di serie, il numero di gesso, il reparto che portava in volo i paracadutisti (quasi sempre la 46^a Aerobrigata), l'aeroporto di decollo e la zona di lancio dove sarebbero atterrati, nella fattispecie Pisa San Giusto e Altopascio. Il "manifesto" sopra è firmato dal capitano Mario Zumpano, che era il nostro comandante di compagnia. Successivamente il documento veniva vistato e controfirmato dal comandante del volo.



Allievi paracadutisti dell'11ª squadra, 3° plotone, 3ª compagnia, ripresi in camerata nel novembre 1970. Da sinistra a destra in prima fila: sconosciuto, sconosciuto, Roberto Grazi. In seconda fila, sempre da sinistra a destra: Viviano Acciai di Arezzo, il nonno, Massimo Bassi di Piacenza.



Fairchild C-119 in sosta su una piazzola della 46ª Brigata Aerea di stanza a Pisa.



Lancio di massa, primi anni Settanta.



Cecina (LI) estate 1971. Foto sopra: zona di raduno dopo il lancio. Nonno Pierlino si concede un meritato gelato. Nell'aerea di raccolta si arrivava a piedi dopo breve cammino, da qui poi si saliva sui cassoni degli autocarri e si ritornava in caserma. La zona era abbastanza isolata, ma nei giorni dei lanci gli ambulanti facevano a gara per mettere in mostra le loro mercanzie, sapendo che i parà erano di manica larga.



Paracadutisti della Brigata Folgore in un lancio assiale dal C-119 della 46ª Brigata negli anni Settanta.

C'erano due tipi di C-119, uno "normale" e uno a "cacciavite", quest'ultimo aveva la possibilità di essere caricato dal grande portellone posteriore. Potevano essere portati nel suo pancione automezzi leggeri o anche autoblindo e poi aviolanciati. Anche il personale di accompagnamento poteva buttarsi dalla coda. Questo particolare lancio veniva identificato come "assiale".



C-119 che lancia un mezzo pesante, anni Settanta. (Archivio parà Giancarlo Mini)

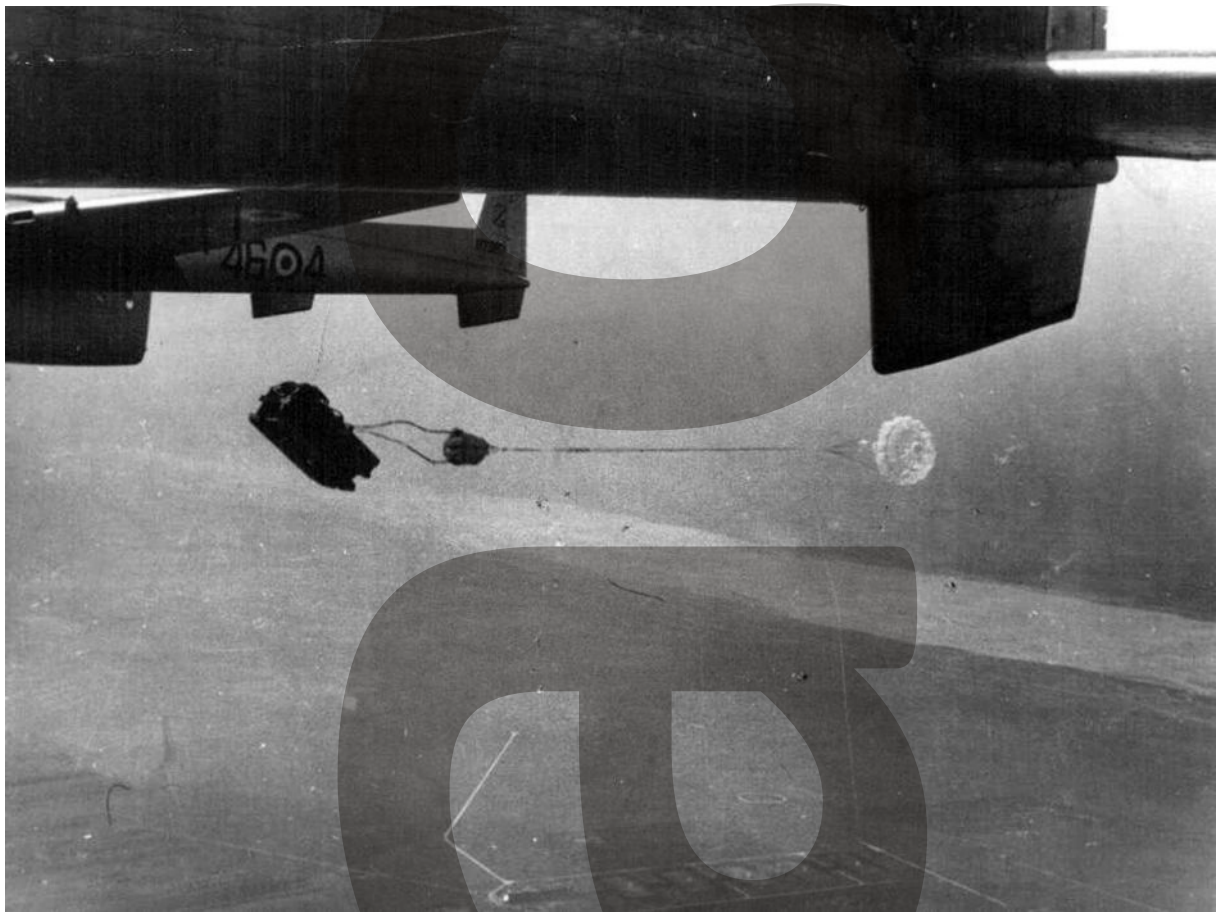
L'immagine sopra ritrae la fase iniziale del lancio di un mezzo pesante, trasportato nella carlinga del Fairchild C-119 versione "cacciavite". In questa versione del C-119 era possibile aprire completamente la coda e far uscire anche pezzi ingombranti quali appunto un gippone o un'autoblinda. Nella fotografia si nota che il paracadute "pilota" è di grande aiuto a far scorrere il carico sui rulli della piantana interna per estrarre più rapidamente il carico e in piena sicurezza. Successivamente si apriranno anche i paracadute principali, i quali porteranno a terra il carico senza danni.

Nella pagina seguente si vede chiaramente il pesante mezzo appena uscito e ancora con i paracadute principali nelle sacche pronti a "esplodere"...

Dal paesaggio sottostante potremmo trovarci nella zona di qualche poligono sul Fiume Tagliamento, ma non lo giurerei.

Sempre nella prossima pagina, l'immagine sottostante rappresenta il pesante carico che scende sorretto dagli enormi paracadute che lo accompagnano fino a terra sano e salvo per essere immediatamente impiegato dai paracadutisti, anche loro usciti, in questa occasione, con un lancio assiale come indicato nelle precedenti pagine.

Queste straordinarie fotografie sono state prese dal ricchissimo ed interessante sito www.folgore79.it di Dino Ross, che ringrazio di cuore per la sua totale disponibilità e fattiva collaborazione .



Semicingolato appena lanciato da un C-119, anni Settanta. (Archivio parà Giancarlo Mini)



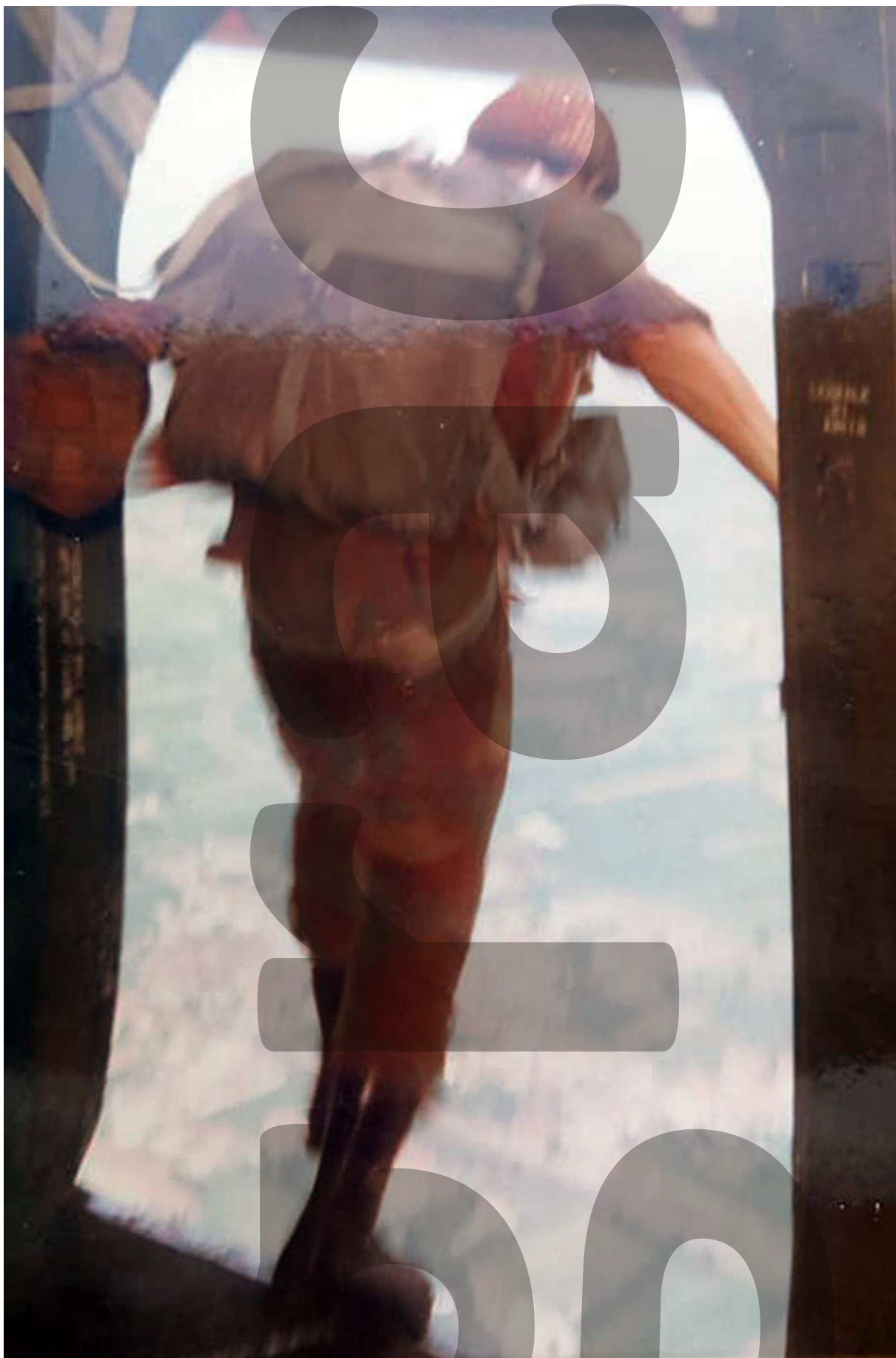
Il semicingolato mentre scende appeso agli enormi paracadute, anni Settanta. (Archivio parà Giancarlo Mini)



Lancio assiale notturno dal C-119, primi anni Settanta.



Toscana 1971, Daniele, fotografato dal nonno, appena atterrato con il famigerato contenitore "C".



Una bellissima e significativa immagine che testimonia il momento dell'abbandono dal velivolo, un C-119, e l'inizio dell'avventura... (Archivio Dino Ros. www.folgore79.it)



Paracadutista in procinto di lanciarsi da un C-119, anni Settanta. (Archivio parà Giancarlo Mini)

La fotografia qui sopra e le immagini nelle pagine seguenti, documentano la sequenza descritta dall'autore del presente scritto con forte emozione nel capitolo: *Un silenzio perfetto: mai "sentito" prima*. Chi si è buttato da un aereo, ma in special modo chi lo ha fatto da un C-119, quest'istanti li ha scritti nel libro della sua esistenza in maniera indelebile. E ognuno che si è sfidato con se stesso sulla soglia del portellone di quell'aereo, conserverà sempre chiaro attimo per attimo quello che gli è passato per l'anima quel preciso giorno, tanto che potrebbe descriverlo dettagliatamente anche dopo settant'anni dall'accaduto.

Queste emozionanti immagini li ho ricevute da Dino Ros, che ringrazio molto. Dino ha un bel sito sull'argomento paracadutisti militari. Da non perdere. Sono pagine web ricche di fotografie significative e tante notizie riguardanti la Folgore. C'è anche una pagina dedicata a ritrovare i commilitoni di naia. Insomma, un sito che trasmette tutta la passione per la specialità e grande attaccamento ai Baschi Amaranti, mantenendo però sempre un atteggiamento moderato e intelligente, ma soprattutto mai divisivo, come purtroppo è capitato di vedere, con profonda tristezza, negli ultimi tempi, in altri gruppi web avente lo stesso argomento, causa un'avventata pubblicazione scritta da uno stimato e coraggiosissimo generale col basco rosso in cerca non s'è capito bene di cosa...

I Folgorini autentici, quelli che riconoscono San Michele Arcangelo come loro Patrono e guida spirituale, sono convintamente al servizio incondizionato della Patria, la quale è costituita da tutti gli italiani e non di una sola parte di essi.



Paracadutista pronto al lancio dal portellone di un C-119, anni Settanta. (Archivio parà Giancarlo Mini)



Paracadutista appena uscito dal portellone del C-119, anni Settanta. (Archivio parà Giancarlo Mini)



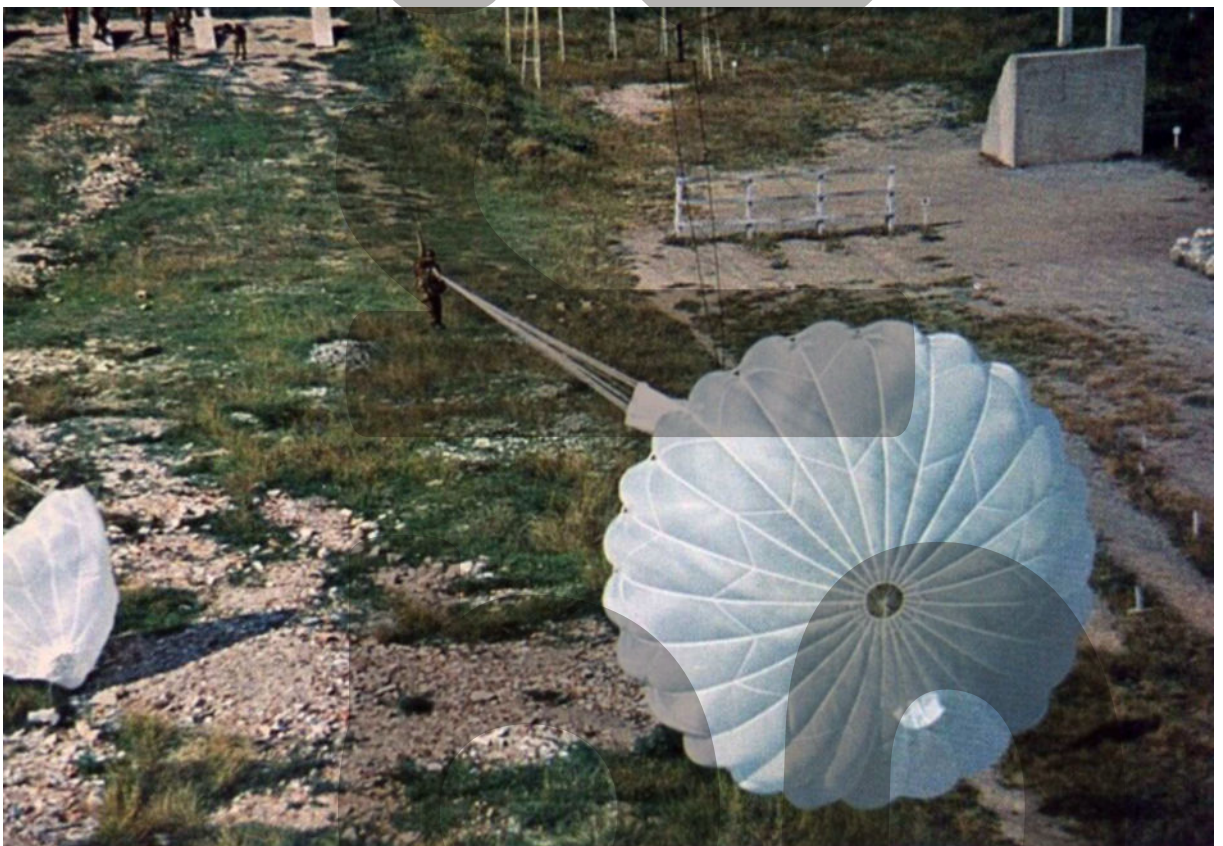
Parà in “caduta libera” appena lanciatisi da un C-119, anni Settanta. (Archivio parà Giancarlo Mini)



Pisa San Giusto, 46^a Aereobrigata, dicembre 1971. Il nonno con il "suo" allievo Andrea. A quel tempo il soldato "anziano" assumeva la qualifica di "nonno" e proprio così veniva chiamato da quelli più giovani. Una trovata goliardica che serviva per far passare il tempo più in fretta e anche per divertirsi. Poi c'erano anche gli stupidi, che travalicando i limiti dell'intelligenza umana compivano idiozie – e talora crimini – che anni dopo verranno classificate dagli esperti di vita militare come "atti di nonnismo". Quando a fine anni Novanta il povero paracadutista Emanuele Scieri fu vittima di "anziani" balordi, che in teoria avrebbero dovuto tutelarlo, le leggi che punivano severamente gli atti di nonnismo già esistevano. È questa la riprova che bisogna lavorare, oltre che sulla carta, anche sul "materiale umano". I comandanti dei reparti sono la risoluzione di tutti i problemi, solo loro sanno distinguere dove finisce la goliardia e dove bisogna intervenire per tempo. Nel caso Scieri ci fu purtroppo un inammissibile ritardo...



Palestra SMIPAR, anni Settanta. Addestramento alle cadute. Si arrivava appesi all'imbragatura assicurata a un cavo d'acciaio. L'istruttore poteva regolare la direzione e la velocità d'impatto col suolo, in questo caso un confortevole materassino. La caduta più impegnativa era quando si arrivava di spalle, ma ripetendo la manovra infinite volte alla fine diventava di normale amministrazione anch'essa.



Addestramento dalla torre all'apertura del paracadute ventrale, quello di emergenza, a seguito di simulazione di mancata apertura o malfunzionamento grave del principale. La maniglia d'emergenza andava tirata se dopo 5 secondi dal lancio la calotta principale non s'era ancora dispiegata.



Significativa immagine, che riprende il momento cruciale di un lancio: l'apertura della calotta. Una foto per niente facile da realizzare dato il non confortevole punto di ripresa. Solo un esperto poteva eseguirla. L'istantanea è tratta da una cartolina, come tante altre foto su questa pagina, e sono state fatte dai bravi fotografi della Brigata Paracadutisti, poi trasformate in cartoline che si trovavano in vendita alla spaccio della SMIPAR, ma spesso anche nei negozi esterni alla caserma. Nel 1970 , quando ancora i militari avevano l'obbligo di uscire in divisa, nel centro di Pisa, nei negozi, nelle trattorie, ovunque si vedevano baschi amaranto.



I due direttori di lancio, in contatto fisico e visivo, danno il “via” agli ultimi paracadutisti in uscita dal C-119 della 46ª Aerobrigata a cavallo degli anni Settanta. Subito dopo recupereranno le funi di vincolo.



Primavera 1971, Pisa San Giusto. Il nonno è in attesa dell'imbarco per il lancio.



Un'altra prova d'ardimento era il lancio dalla torre sul telo a scivolo. Tutti gli allievi erano ansiosi di provare, ma non a tutti era concesso. Il nonno dovette accontentarsi di vedere gli altri che si buttavano...

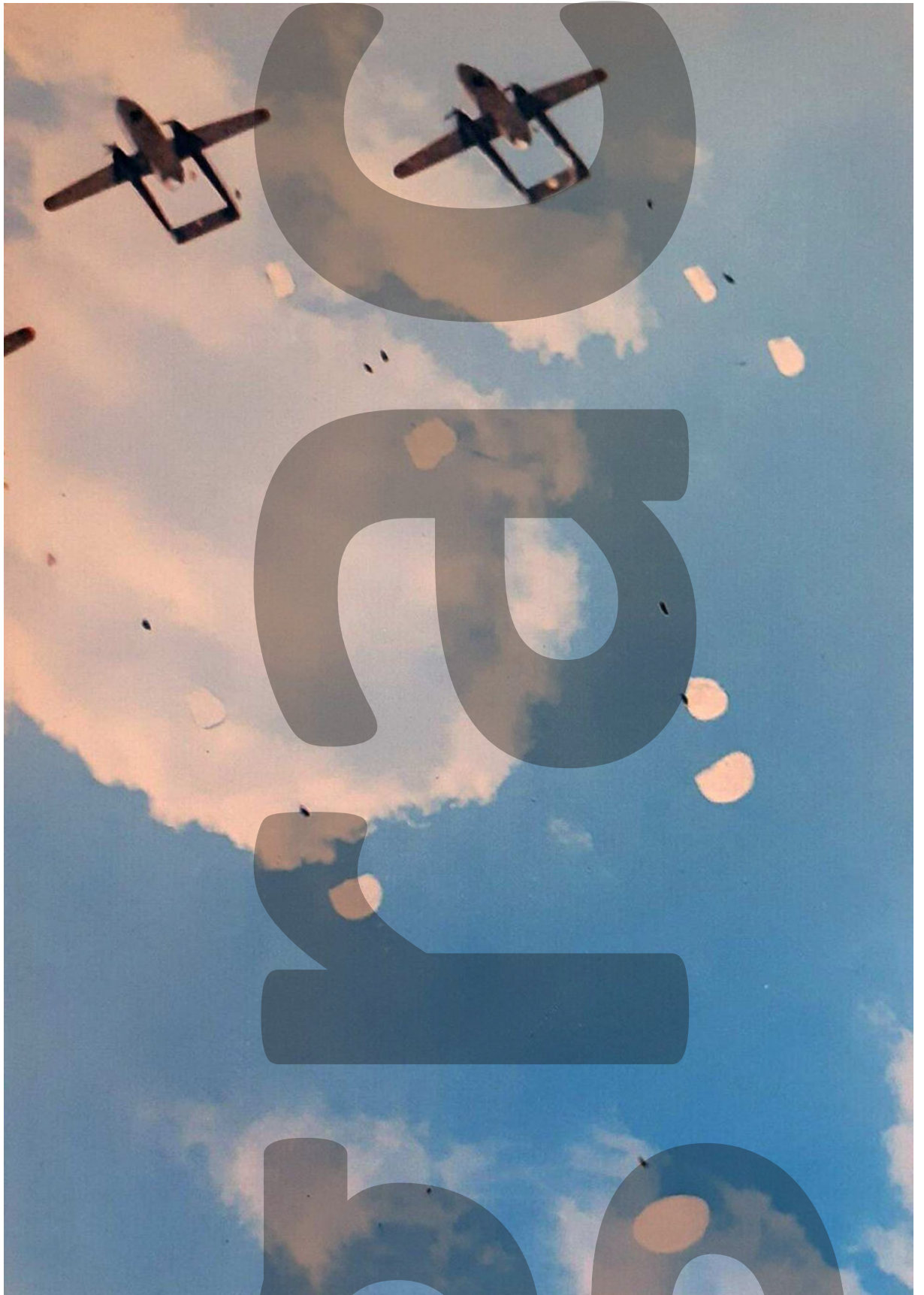
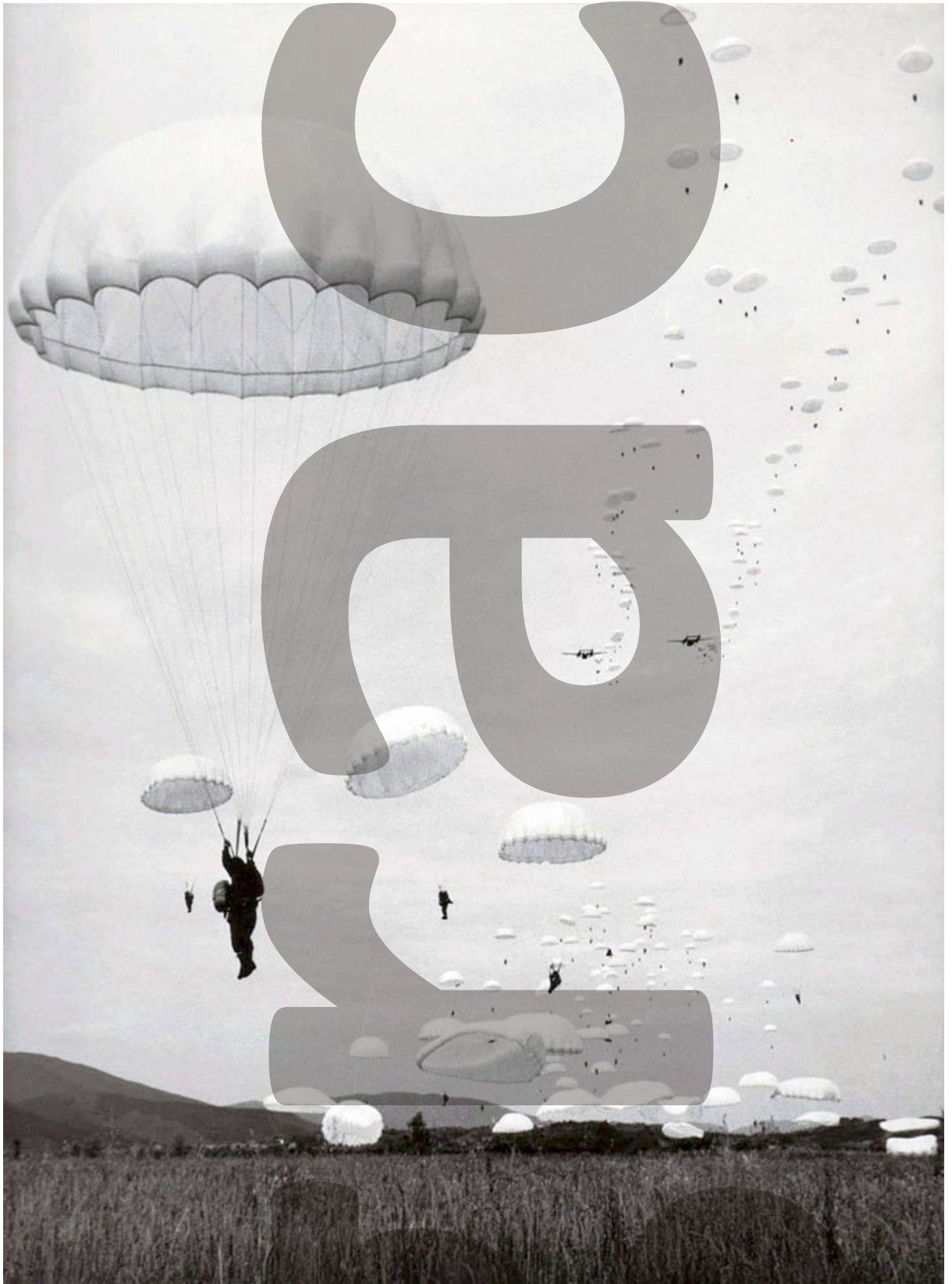


Immagine ripresa a cavallo del 1970: raffigura un lancio di addestramento con l'impiego di più velivoli contemporaneamente. Il lancio di massa è sempre un evento spettacolare. Il nonno ricorda che quando l'area di atterraggio era Tassignano, il traffico sull'autostrada, che correva vicino all'esteso campo dove scendevano i paracadutisti, praticamente si arrestava e la gente scendeva dagli automezzi per godersi lo spettacolo gratuito. I paracadutisti dal canto loro tiravano come potevano i comandi dei paracadute per cadere il più vicino possibile al "pubblico" ed eseguire la capriola d'atterraggio come meglio sapevano fare. Gli "spettatori" ripagavano gli arditi dell'aria con lunghi applausi e complimenti urlati: "Braviiii!".



Questa splendida fotografia, che ritrae, un lancio di massa dai velivoli Fairchild C-119 della 46^a Aerobrigata Trasposti Medi intorno agli anni Settanta, è stata presa dal sito citato di Dino Ros e appartiene all'archivio di Adriano Sorrentino di Verona, che ringrazio.



SMIPAR, torre di lancio e falsa carlinga del C-119. Foto ripresa dal nonno nel dicembre 1970.



Il brevetto militare da paracadutista rilasciato al nonno dall'Amministrazione nel 1971 e che ancora conserva come una reliquia. La stella al centro delle ali sotto il paracadute certificava che chi lo indossava aveva conseguito il brevetto di paracadutista militare, che consisteva in un determinato numero di lanci in tutte le configurazioni richieste: con zainetto tattico o contenitori di foggia, dimensioni e pesi diversi.

Il contenitore più complicato era certamente quello denominato "C", dalle dimensioni notevoli, quando ci si doveva muovere si poteva camminare solo in retromarcia... Gli attrezzi fissi del mestiere invece erano sempre il fucile mitragliatore con almeno due caricatori e un pugnale tenuto al polpaccio sempre pronto all'uso.

MANIFESTO DI CARICO

AVIOLANCIO AVIOTRASPORTO AVIOSBARCO (1)

VELIVOLO C-119

NUMERO DELLA SERIE 1^a

NUMERO DI GESSO 13

LOCALITÀ DI PARTENZA PISA-S. GIUSTA REPARTO Q. G. Par. "I GUF" ZL-ZA

N. DI SEGRETO	P. O. N. I.	G. R. A. D. O.	PARACA-DUTTI		N. DI SEGRETO	P. O. N. I.	G. R. A. D. O.	PARACA-DUTTI		N. DI SEGRETO	P. O. N. I.	G. R. A. D. O.	PARACA-DUTTI			
			COGNOME	ALF.				COGNOME	ALF.				COGNOME	ALF.	COGNOME	ALF.
1			TENENTE M.D.V.M. ROBERTO BRANDINI QUAREL EL HIMMELHAT + 23-25 Ottobre 1942													
2	C.M.		ACCAI	Viriano	62	Par.	DALMASO	Franco	122	Par.	RANUCCI	Cesare				
3	"		ARTI	Bartolomeo	63	"	DEL FANTE	Paolo	123	"	RESMINI	Giacomo				
4	"		BASSI	Claudio	64	"	DE MARCI	Franco	124	"	RIPANI	Franco				
5	"		PIGNOTTI	Claudio	65	"	DEL PIANO	Felice	125	"	ROGANI	Alde				
6	"		ROMOLI	Sestilio	66	"	DIANA	Eligio	126	Sold.	ROLANDO	Luigi				
7	"		ROSSETTI	Giovanni	67	"	DE MITICA	Luigi	127	Par.	ROMEO	Giuseppe				
8	C/lee		CAMPI	Giordano	68	"	DI BARTALANEO	Michelangelo	128	"	ROSI	Guido				
9	"		GALLIZIOLI	Andrea	69	"	DI PINTO	Giuseppe	129	"	SALVATORI	Emilio				
10	"		BASSO	Dino	70	"	DOMENESHINI	G. Paolo	130	"	SANTINI	Morano				
11	Par.		ACCARDI	Giacomo	71	"	FASSI	Antonio	131	"	SANTORI	G. Carlo				
12	"		ADOBBI	Giuseppe	72	"	FELLA	Giuseppe	132	"	SCHEMBRI	Giuseppe				
13	"		AGAZZI	Floren	73	"	FINI	Alvaro	133	"	SERRA	Giorgio				
14	"		ALABESI	Agostino	74	"	FRACCARO	Pietro	134	"	SIMONELLI	Fausto				
15	"		ALBANI	Mario	75	"	FRANZETTI	Roberto	135	"	SPADA	Antonio				
16	"		AMIANI	Romolo	76	"	FUGAZZOLA	Franco	136	"	SPINELLI	Antonio				
17	"		ANTONELLI	Roberto	77	"	GALLI	Mario	137	"	SOLDATI	Giuliano				
18	"		ANDREANI	Piero	78	"	LIGLIO	Angelo	138	"	SORBELLINI	Mario				
19	Sold.		BADIANI	G. Carlo	79	"	LORINI	Giuliano	139	"	STUCCHI	Alessandro				
20	Par.		BALDACCI	Aldo	80	"	NOVATI	Andrea	140	"	TAVANI	Giuseppe				
21	"		BALDI	Giuseppe	81	Sold.	BRAZZI	Roberto	141	"	TASSI	F. Giovanni				
22	"		BASILE	Franco	82	Par.	GRAPPISO	G. Carlo	142	"	TERZI	G. Luigi				
23	"		BASSANI	Franco	83	"	LAIA	Giovanni	143	"	TITA	Luigi				
24	"		BATTISTELLA	Claudio	84	"	LAINI	Sergio	144	"	TOMAELO	Luigi				
25	"		BEGGARELLI	Dario	85	"	LANZARETTI	Angelo	145	Sold.	TOSI	Emilio				
26	"		BELLANI	Vittorio	86	"	LANZARETTI	Sergio	146	"	UGOLINI	Franco				
27	"		BELLICCHI	Luigi	87	"	LENZONI	Mario	147	Par.	VALLERO	Claudio				
28	"		BELLO	Paolo	88	"	LUPOLI	Milteo	148	Sold.	VIANELLO	Giovanni				
29	"		BENEDETTI	Alberto	89	"	MAGNONE	Rocco	149	"	ZACCONE	Silvestro				
30	"		BERGOMI	Pierino	90	"	MANTOVANI	Giuseppe	150	"	DI LONARDO	Giovanni				
31	"		BERNARDINI	Alberto	91	"	MANTOVANI	Corrado	151	"						
32	"		BERNIGNOLI	Giovanni	92	"	MARCHETTI	Marco	152	"						
33	"		BONO B.	CLAUDIO	93	"	MARELLI	Luigi	153	"						
34	"		BERTOLDI	Mario	94	"	MARIANI	Gustavo	154	"						
35	"		BERTUZZI	Aldo	95	"	MARTINI	Maurilio	155	"						
36	"		BUGHETTO	Ugo	96	"	MARZUPIA	G. Paolo	156	"						
37	"		BONFIGLIO	Filippo	97	"	MASETTI	Giuliano	157	"						
38	"		BORDIGNON	Secondo	98	"	MERIA	Valentino	158	"						
39	"		BOTTA	Claudio	99	"	MICHELINI	G. Paolo	159	"						
40	"		BRANDOLINI	Mario	100	"	MODAFERRI	Damiano	160	"						
41	"		BRESCIANI	Fulvio	101	"	MOLTEMI	Alessio	161	"						
42	"		BRUZZATELLI	Giovanni	102	Sold.	MOLTEMI	Alessandro	162	"						
43	"		BRUCCIARELLI	Isola	103	Par.	MONTANINI	Franco	163	"						
44	"		CALDEROLA	G. Franco	104	"	MONTEVERDI	Paolo	164	"						
45	"		CAMPAGNOLI	Giovanni	105	"	MONZANI	Elio	165	"						
46	"		CANESINI	Alferio	106	"	MUFFA	Saverio	166	"						
47	"		CARZI	Fernando	107	"	MURI	Antonio	167	"						
48	"		CARLINI	Carlo	108	"	MURINO	Franco	168	"						
49	"		CASAGNI	Gabriele	109	"	PANCONI	Roberto	169	"						
50	"		CASTRO	Paolino	110	"	PANICOLA	Giuliano	170	"						
51	"		CERRELLA	Paolo	111	"	PARAYATI	Tommaso	171	"						
52	"		COACCI	Lamberto	112	"	PASCUCCI	Renzo	172	"						
53	"		COLLU	Sandro	113	"	PAVINATO	Fernando	173	"						
54	"		COLPA	Maurizio	114	"	PERLETTI	Virgilio	174	"						
55	"		COLUCCI	Giovanni	115	"	PIAZZALUNGA	Angelo	175	"						
56	"		CONOLI	Fiorenzo	116	"	PIZZOLATO	Luciano	176	"						
57	"		CONIOLINI	Roberto	117	"	PONTE	Andrea	177	"						
58	"		CORCHIA	Enrico	118	"	PORLO	Donato	178	"						
59	"		CURCHI	Giorgio	119	"	PROTA	Fosco	179	"						
60	Sold.		DALBO	Luciano	120	"	PUBBIONI	Luigi	180	"						
61	"		D'ARIELLO	Raffaele	121	"	RAMPADO	Adriano	181	"						

FIRMA DEL COMANDANTE DELL'UNITÀ TRASPORTATA

GRADO COGNOME NOME IN STAMPATELLO

GENERALE MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE FERRUCCIO BRANDI

Brandi

FIRMA DEL PILOTA

GRADO COGNOME NOME IN STAMPATELLO

GENERALE MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE PAPPALARDO

Pappalardo

Manifesto di carico aviolancio per il personale del Quartier Generale della Brigata Paracadutisti "Folgore", firmato dal Comandante della "Folgore", generale Medaglia d'Oro al Valor Militare Ferruccio Brandi. Anno 1971. (Archivio par. Gabriele Tavani)

Il generale Brandi era chiamato "mascella d'acciaio" perché in guerra aveva riportato una grave ferita che gli aveva lasciato i segni fisici sul corpo e sofferenze continue. Nella pagina seguente, in suo onore riporto una sua immagine, dove si nota vistosamente la menomazione, e la motivazione della Medaglia d'Oro al Valore Militare guadagnata sul campo in Africa nel 1942. Il nonno lo ha conosciuto da vicino e lo vedeva quasi giornalmente. Era l'ufficiale più elevato, ma a differenza di altri che gli incutevano soggezione, per Brandi sentiva solo deferenza e profondo affetto, come si prova unicamente in presenza di uno spirito superiore quale egli era.

Ferruccio Brandi, il Comandante della Folgore



Foto sopra: generale Ferruccio Brandi, Trieste 1920-Bolzano 2014. Comandante della Brigata Paracadutisti Folgore dal 1969 al 1973. Medaglia d'Oro al Valore Militare con la seguente motivazione:

“Comandante di plotone paracadutisti, attaccato da preponderanti forze corazzate, rincuorava ed incitava col suo eroico esempio i dipendenti a difendere a qualsiasi costo la posizione affidatagli. Sorpassato dai carri, raccolti i pochi superstiti, li guidava in furioso contrassalto, riuscendo a fare indietreggiare le fanterie avversarie seguite dai mezzi corazzati. Nuovamente attaccato da carri, con titanico valore, infliggeva ad essi gravi perdite ed, esaurite le munizioni anticarro, nello estremo tentativo di immobilizzarli, si lanciava contro uno di questi e con una bottiglia incendiaria lo metteva in fiamme. Nell’ardita impresa veniva colpito da raffica di mitragliatrice che gli distaccava la mandibola; dominando il dolore si ergeva fra i suoi uomini, e con la mandibola penzolante, orrendamente trasfigurato, con i gesti seguiva a dirigerli, e ad incitarli alla lotta, trafondendo in essi il suo sublime eroismo. Col suo stoicismo e col suo elevato spirito combattivo salvava la posizione aspramente contesa e, protraendo la resistenza per più ore, oltre le umane possibilità, s’impondeva all’ammirazione dello stesso avversario. I suoi paracadutisti, ammirati e orgogliosi, chiesero per lui la più alta ricompensa.”

El Munassib (Africa Settentrionale), 24 ottobre 1942.

Decreto Presidenziale 11 aprile 1951, Registrato alla Corte dei Conti il 4 giugno 1951, Esercito registro 23, pagina 230.

Prima missione: corso di specializzazione a Roma



Roma, Piazza San Pietro, marzo 1971. Il nonno in libera uscita con due degli undici commilitoni.

Insieme ad altri undici paracadutisti appena brevettati il nonno viene inviato in missione a Roma per la frequentazione di un corso della durata di tre mesi.

A Roma tutti i dodici giovani paracadutisti si trovano benissimo e malissimo. Benissimo perché Roma era il mondo, e noi che venivamo dalla periferia sentivamo maggiormente questa differenza ed eravamo ancora più attratti. Malissimo perché avevamo lasciato la nostra scuola di Pisa, dove si c'era da lavorare molto sodo, ma alla sera uno era appagato per quello che aveva fatto. Inoltre il vitto era quanto di meglio si potesse sperare, mentre qui nella capitale le giornate sono “stanche”, non passano mai, le lezioni in aula sono condotte da insegnanti che non sanno “accendere” gli allievi. Il vitto poi è meglio non parlarne.

Quasi tutti noi si andava a mensa a prendere la frutta, il resto del cibo, dopo aver mangiato per tre mesi alla mensa dei paracadutisti, con tre primi, tre secondi, frutta a volontà, bibite, dolce e caffè, ci disgustava al solo vederlo.

La nostra fortuna è che si percepiva l'indennità di lancio, che erano circa 2.500 lire al giorno, contro le 165 lire degli altri soldati, e così tutte le sere si andava al ristorante o in pizzeria, dove con 1.500 lire c'era da abbuffarsi.

Una sera al nonno viene vietata la libera uscita perché nella tasca posteriore destra non aveva il fazzoletto d'ordinanza. Non ho mai approfondito, ma a me sembra che queste decisioni non avessero nulla a che fare con il diritto militare...

Il vero problema però era poter disporre della libera uscita. A Pisa erano severi e non ti lasciavano uscire se non sapevi fare bene il saluto militare (si parla di reclute in fase di addestramento), qui sembrava che ci fosse qualcosa di più... Intanto la procedura: chi voleva recarsi in libera uscita doveva adunarsi inquadrato a cura di qualche caporale di servizio sul piazzale davanti al corpo di guardia e attendere la "rassegna di controllo", effettuata da qualche graduato di servizio o direttamente dall'ufficiale di picchetto. E in questa fase sembrava che noi dodici ci avessero presi di punta e ci richiedessero cose in più rispetto agli altri.

Un esempio: una sera al nonno viene vietata la libera uscita perché nella tasca posteriore destra non aveva il fazzoletto da naso d'ordinanza. Non ho mai approfondito se il tenente (che chiamavamo "lager" per i modi gentili che aveva nel trattare con gli "inferiori") avesse o no il supporto di qualche regolamento o pseudo tale per rifiutarci la libera uscita con motivazioni così assurde... A me sembra che non avessero nulla a che fare con il diritto militare...

A seguito di questi comportamenti che tutti e dodici ritenevamo vessatori, un giorno al nonno viene un'idea, che condivide subito con gli altri compagni di sventura: "E se scrivessimo al nostro comandante e lo mettessimo al corrente che ci bistrattano?"

Come tutte le idee "malsane" anche questa attecchisce in tempo zero e il nonno, senza nessuna conoscenza di regolamenti né preparazione solida e pratica, viene ritenuto idoneo a compilare la petizione-lamentela da inviare al comandante di compagnia, capitano Zumpano. Il giorno dopo il nonno aveva preparato la lettera di due facciate dove elencava, come fanno i bimbi, tutti i "comportamenti ostili" che i superiori di Roma assumevano nei loro confronti. La firmano tutti e il nonno la spedisce. Nell'indirizzo della lettera, per essere sicuro di fare colpo, anziché mettere il nome del comandante di compagnia, che gli sembrava poca

cosa in questo frangente, scrive sulla busta il nome del comandante della SMIPAR, colonnello Ilio Finocchi.

Nell'attesa della risposta, i nostri si comportano come sempre. Se si passava il "posto di blocco" per uscire dopo le attività della giornata bene, altrimenti, col favore delle tenebre, si passava dal muro di cinta che era relativamente facile da superare. C'era sì la guardia, ma bastava gridargli qualcosa per farsi riconoscere e ti lasciava fare. Al rientro generalmente si passava per il portone principale, sempre che di servizio non ci fosse "lager", allora era meglio rientrare scavalcando il muro come per l'uscita.

Dopo neanche una settimana, mentre eravamo in classe per assistere alle barbosissime lezioni di meccanica, arriva trafelato l'ufficiale di picchetto e senza bussare entra in classe e intima ai paracadutisti di seguirlo immediatamente. Corriamo dietro al tenente che ci conduce nel grande parlatorio annesso al corpo di guardia principale. Qui troviamo un signore in borghese che si qualifica: "Sono il capitano (non ricordo il nome), mi manda da voi il colonnello Finocchi. Mi ha pregato di consegnarvi questa lettera che è la risposta alla vostra che gli avete inviato qualche giorno fa".

Il capitano parla a lungo con noi per rendersi conto della situazione reale che avevamo denunciato e soprattutto cerca di sondare le nostre vere intenzioni. Ci mette in guardia di non andare oltre con le proteste perché quello che avevamo fatto sarebbe già stato sufficiente per essere classificato come una sorta di "ammutinamento" ed essere denunciato alla Procura Militare. Mi allunga la lettera del Comandante della SMIPAR, stringe la mano a tutti e se ne va. Noi, eccitatissimi, apriamo la lettera del colonnello comandante. Una paginetta, che cominciava con "Cari ragazzi" e terminava con «Mi dite che la vostra vita è attualmente dura, bene, è il momento giusto per far vedere quanto vale un paracadutista. Vi esorto a "resistere" e tenere alto il nostro nome". Parole semplici, ma che il saggio colonnello sapeva avrebbero "sedato la ribellione" e riportato serenità nel gruppo dei dodici. Così è stato!

Una nuova macchina fotografica

Il nonno, già appassionato di fotografia, con i primi stipendi ha acquistato in un negozio in centro di Roma una Smena-8, una macchina fotografica sovietica con un'ottica super. Gli era costata un mezzo stipendio, ma rispetto alla Kodak era un altro mondo dell'immagine. Anche per la pellicola usava quelle professionali 24 per 36 e quindi un negativo grosso quasi doppio della Kodak che aveva prima, che voleva dire immagini più dettagliate e nitide. Di contro era più complicata della precedente e quindi anche più facile sbagliare scatto. Per tutte le foto da Roma in poi il nonno ha usato la fida Smena-8.

Il corso presso la Scuola per Meccanici alla Cecchignola a Roma aveva il compito di specializzare il personale come meccanici di automezzi. La materia era quanto più lontana dalle passioni del nonno, che ha frequentato il corso con

scarsissimo impegno, e che, proprio come a scuola, è arrivato all'esame finale più impreparato di quando aveva iniziato. Si è salvato per spirito d'iniziativa, dimostrando di aver fatto tesoro delle lezioni di impiego operativo, magistralmente condotte dal tenente dei paracadutisti Vincenzo Chierchia nell'aula magna della SMIPAR. In sostanza la "libretta d'impiego" dei paracadutisti, tenuto conto del fatto che molto facilmente potrebbero trovarsi isolati dopo un lancio in zona d'operazione, li esorta a prendere iniziative in piena autonomia.

Ancor oggi se si chiede al nonno che cosa è uno spinterogeno è capace di parlare per mezz'ora, ma ti accorgi subito che non ne sa nulla di nulla.

Il nonno aveva fatto scena muta davanti a tutte le domande che i componenti della commissione d'esame gli avevano fatto e questi, sconsolati, avevano guardato il presidente come a dirgli che si trattava di un caso irrecuperabile. Il presidente aveva annuito con piccoli movimenti della testa, ma poi, prima di congedare l'allievo gravemente insufficiente, gli chiede: "Ma tu, che caspita di lavoro fai nella vita civile?"

Il nonno prontamente e sfrontatamente risponde: "Il becchino, signor colonnello!"

Il che era falso, ma anche vero. Uno zio del nonno aveva per davvero un'impresa di pompe funebri e ogni tanto lo zio Orlando lo chiamava come aiuto.

Il nonno, appena data la risposta al presidente, ha visto tutte le mani sparire dal tavolo, con la velocità della folgore e scendere in zona genitali in segno scaramantico. Solo con molto autocontrollo il nonno è riuscito a non ridere.

La commissione, dopo quella risposta, ha dichiarato il nonno idoneo e lo ha promosso, seppur con la sufficienza appena, "meccanico di automezzi".

Ancor oggi se si chiede al nonno che cosa è uno spinterogeno è capace di parlare per mezz'ora, ma ti accorgi subito che non ne sa nulla di nulla.

Punizioni e recuperi

Quando la squadra di specializzati rientra alla Brigata Paracadutisti, il nonno viene impiegato presso l'officina automezzi del Quartier Generale, uno dei posti più ambiti per un meccanico. Ma il nonno non lo era e lo smascherano presto. Dopo qualche giorno infatti il capo-officina va dal comandante e chiede che il nonno venga trasferito a fare un altro lavoro perché assolutamente inadatto all'incarico che gli avevano assegnato. Il comandante per punizione manda il nonno alla mensa. Qui il nonno riesce a dare il peggio di sé e dopo una settimana il maresciallo della mensa s'infilta infuriato nell'ufficio del

comandante e gli dice: “Comandante, Bergonzi è capace di fare niente, ma soprattutto vuole fare niente, è sempre fuori posto a ridere e scherzare con gli altri, fuma in cucina e non ti puoi assolutamente fidare neanche a fargli lavare le stoviglie, insomma un elemento totalmente negativo. Io, se lei mi dà carta bianca, mi sento capace di metterlo in riga, ma devo essere libero di fare...”

Il saggio comandante mi manda a chiamare. Entro nel suo ufficio e vedo anche il mio comandante di plotone, il tenente Luigi Pizzotti. Il comandante mi intima: “Bergonzi, questa è l’ultima possibilità che ti do. Devi ringraziare il tuo tenente perché per conto mio ti avrei già spedito in un altro posto”. Il tenente Pizzotti si è così preso il “ribelle” nel suo ufficio e la vita del nonno cambia di colpo. Pizzotti era una persona intelligente e simpaticissima, sapeva come prendere il nonno nel verso giusto e lo ha impiegato per tutto il tempo fino a fine della naia facendolo lavorare come mai nessuno era stato capace. Lo impiegava come scritturale in ufficio, ma più spesso come autista di servizio al Comando Brigata, dove si facevano i turni h24. Quando era punito e non poteva andare in libera uscita – e il che capitava abbastanza frequentemente – il nonno si metteva sempre a disposizione della Brigata come autista della jeep, l’automezzo che usciva più spesso rispetto agli altri, e in questo modo era praticamente sempre fuori caserma a scorrazzare per la città, e non solo.

Ma che cosa faceva il nonno per essere punito tanto spesso? Semplice, quando gli veniva voglia di abbracciare la nonna organizzava la fuga e poi partiva.

Il nonno è sempre stato uno spirito libero e continuava ad esserlo anche nelle truppe speciali. Ha collezionato talmente tanti giorni di punizione che alla fine del servizio di leva è dovuto rimanere in servizio ancora per un mese, perché i giorni di punizione per le infrazioni disciplinari più gravi dovevano essere aggiunti al normale servizio di naia. È stato così che il nonno ha lasciato il Quartier Generale dei paracadutisti un mese dopo gli altri. Di questo però ha goduto in seguito perché si è ritrovato anche un mese di servizio in più sulla pensione...

Ma che cosa faceva per essere punito tanto spesso? Semplice, quando gli veniva voglia di abbracciare la nonna organizzava la fuga e poi partiva. Rientrava dopo diverse ore, quasi sempre nel cuore della notte, si arrampicava su per il muro di cinta alto tre metri più il filo spinato e con un balzo saltava giù all’interno della caserma. Lì, dieci volte su dieci, c’era ad aspettarlo l’ufficiale di picchetto che si complimentava col nonno per le non comuni doti atletiche e poi gli diceva: “Bergonzi, sai cosa devi fare, muoviti, che voglio tornare a riposare”.

Il nonno consegnava tutto alla guardia, cintura dei pantaloni e lacci delle scarpe compresi e diceva: “Eccomi!”. E lo rinchiudevano in “prigione”. Il giorno

successivo lo portavano dal colonnello che gli affibbiava dieci giorni di sala di rigore, che consisteva nello stare in un locale tre metri per tre dove non c'erano finestre ma solo lo spioncino sulla porta che dava sul corridoio del sotterraneo. Come unico arredo c'era un tavolone di legno murato alla parete e leggermente inclinato, dove riposare (di notte ti davano il materasso). In sala di rigore non potevi avere con te niente di niente, nemmeno le sigarette per chi fumava. Per il bagno dovevi chiamare la guardia. Al nonno, come da regolamento, era concessa un'ora d'aria ogni giorno, ma sempre accompagnato da una guardia armata. Il nonno chiedeva alla guardia di portarlo a salutare gli amici dell'officina, quelli della mensa e quelli del suo ufficio. Generalmente la guardia glielo concedeva. Tutti lo accoglievano con simpatia e ridevano insieme.

Il nonno deve molto al suo tenente Pizzotti, dal quale ha imparato tanto e ricorda ancora oggi con nostalgia. Un solo esempio per dire di che pasta era fatto: nei bagni del suo plotone Pizzotti aveva fatto scrivere all'ingresso: "La civiltà di un popolo si misura con la pulizia di questi locali!".

Purtroppo, non tanti anni dopo, il povero Pizzotti, durante un'operazione notturna in mare, nel Tirreno, si trovava su un gommone che si ribaltò causa mare mosso. Lui e un altro ufficiale morirono.

Pizzotti era un tipo esuberante, ma sempre improntato al buon senso, anche i comandanti facevano riferimento a lui e non di rado lo convocavano per risolvere questioni delicate. Tanto era saggio e ponderato nelle cose serie, tanto era goliardico, spensierato e imprevedibile nelle altre situazioni.

Nell'ambiente dei paracadutisti militari fino a non molto tempo fa girava ancora una battuta che l'allora tenente Pizzotti aveva fatto a una serata organizzata da una nobildonna toscana nella sua villa, forse dalle parti di Montenero, in segno di stima e amicizia nei confronti dei paracadutisti, che erano presenti numerosi. La nobildonna, nel discorso verso la fine dell'incontro, aveva elogiato molto i paracadutisti, sia per l'efficienza operativa, ma soprattutto per il loro comportamento compassato e sempre signorile in ogni occasione. Si racconta che il tenente Pizzotti, pur essendoci ufficiali più elevati di lui, avesse preso l'iniziativa, si fosse alzato in piedi, avesse ringraziato di cuore la signora per le belle parole, e poi, alzando il bicchiere in segno di brindisi, avesse detto: "In fatto di generosità e nobiltà d'animo, gentile signora, è vero: non c'è nessuno che ci fa il culo!". Si può immaginare il silenzio imbarazzante nella villa...

Nonno Pierlino tatuatore



Città militare della Cecchignola, Roma 1971. Il nonno è intento a incidere sul braccio di un commilitone folgorino il simbolo dei parà: un paracadute stilizzato attraversato da una folgore. Anche il nonno si era fatto tatuare subito appena arrivato a Pisa, ancor prima di prendere il brevetto, anche se la cosa era proibita dall'etica. Poi aveva iniziato lui stesso a fare tatuaggi ed era ricercato perché a detta dei "clienti" chiedeva solo un pacchetto di Marlboro, ma soprattutto lavorava bene e non ti scarnificava l'arto. Oggi non ricorda quante furono le spalle "traforate" ma sicuramente parecchie.

Viterbo, 1977: un lancio dall'elicottero



Viterbo, 1977. Il nonno in attesa di imbarcarsi sull'elicottero, a destra mentre scende col paracadute.

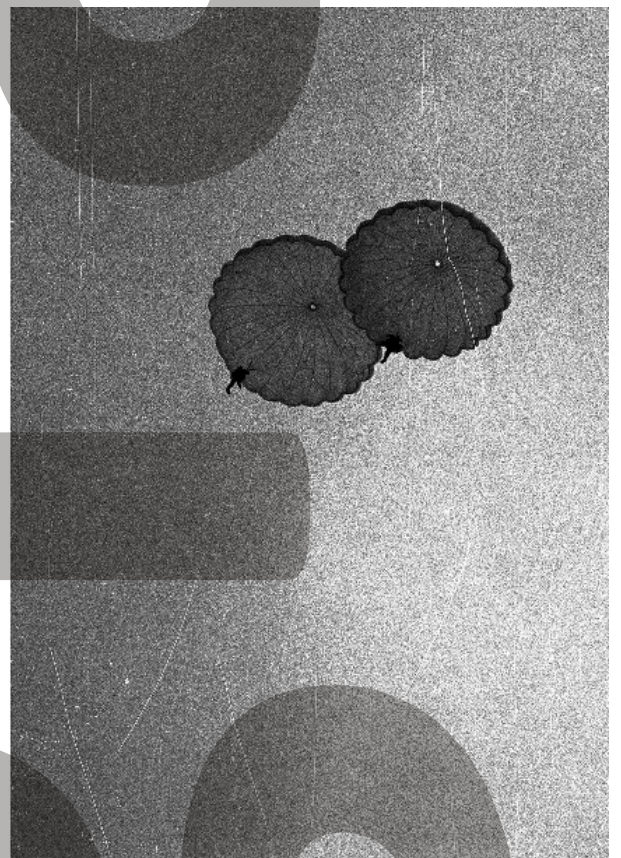
A distanza di qualche anno dai brevetti e dalla fine della naia il nonno si è trovato di nuovo alle prese con un paracadute.

Il lancio era stato organizzato dalla Brigata Paracadutisti Folgore come attività di “proselitismo” nei confronti degli allievi della Scuola Allievi Sottufficiali di Viterbo. Gli ex paracadutisti militari potevano partecipare al lancio, e dal momento che il nonno non aveva mai provato l'emozione del lancio da un elicottero ha voluto sperimentarlo. Il nonno si trovava a Viterbo per frequentare il corso piloti di aerei, che era quasi alla fine, mancava una settimana agli esami.

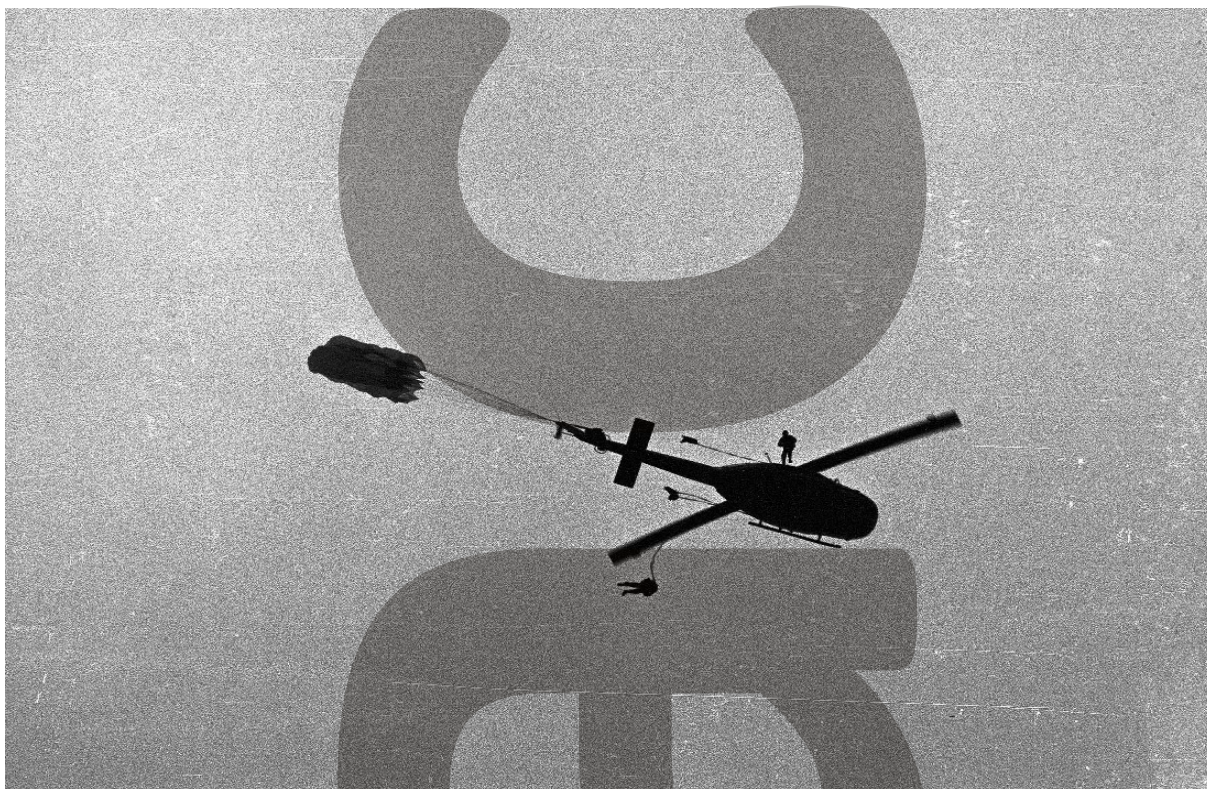
Da quando il nonno aveva effettuato l'ultimo lancio erano trascorsi un po' di anni e dire che si ricordasse tutte le procedure era sostenere una cosa non vera.



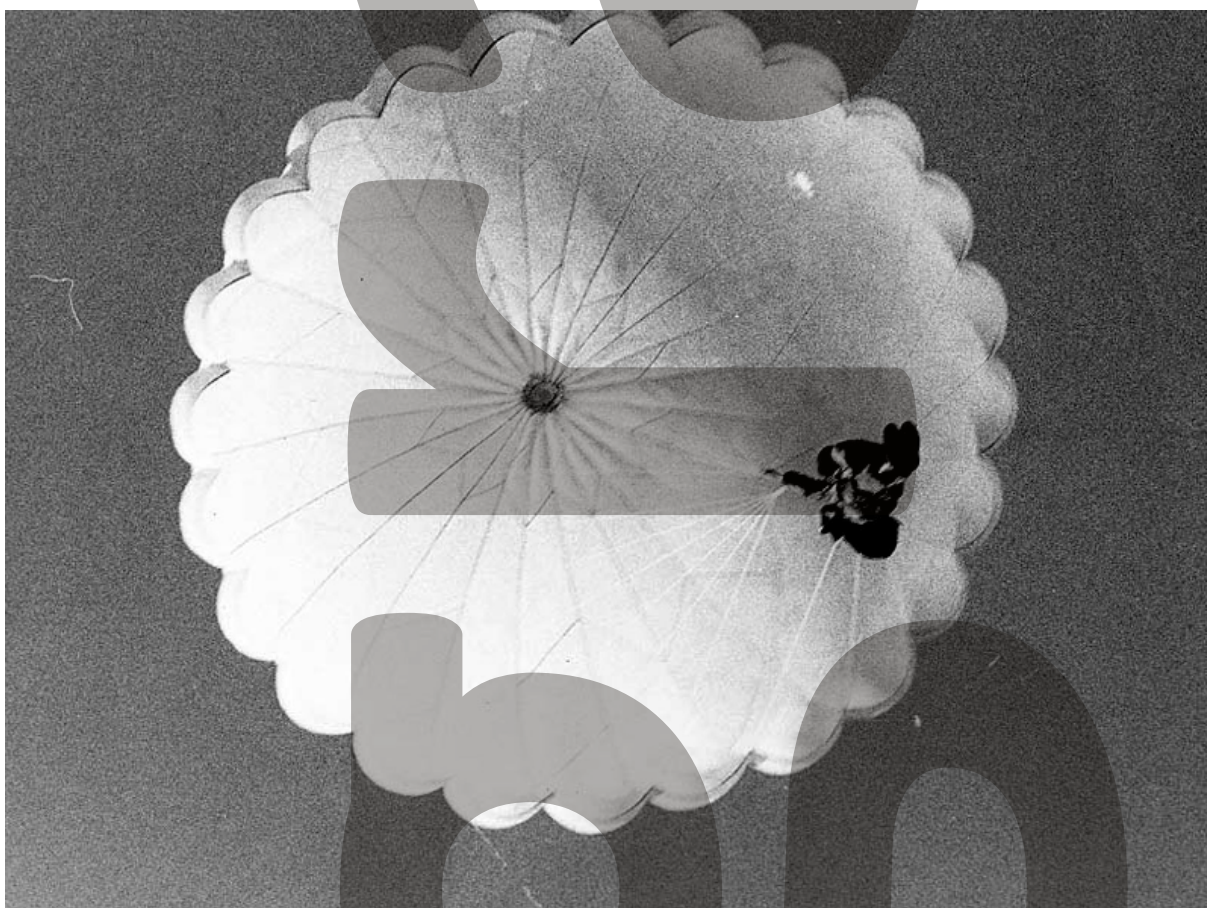
L'AB-205 ha raggiunto la quota di lancio e i paracadutisti aspettano il via dal comandante del volo.



Viterbo, anni Settanta. Il nonno è primo a sinistra, il primo a lanciarsi. Dopo il lancio, un momento di eccitazione per la sovrapposizione di due paracadute dovuta a tempi d'uscita troppo ravvicinati. Augusto, da grande fotografo quale è, non si lascia scappare il momento dello "sgancio". Nella foto il nonno è il paracadutista di destra.



Il nonno è il primo a sinistra con il paracadute che sta in fase di apertura. In questo preciso momento cessa la caduta verticale a peso morto e ci si sente come "strappare" verso l'alto, qualche secondo dopo il paracadute è completamente aperto e scende regolarmente. Viterbo, 9 giugno 1977.



Viterbo, 9 giugno 1977. Paracadutista in avvicinamento.



Il nonno non ricorda come si registrano le bretelle e si guarda in giro cercando di copiare...

Quel giorno le cose non sono andate lisce come l'olio. Per mancanza di coordinamento durante l'uscita dopo il nonno, che era il primo, il secondo, dall'altro lato dell'elicottero, si è buttato senza aspettare il tempo necessario, così ci siamo trovati troppo vicini. Al momento dell'apertura dei paracadute il secondo uscito, che era il maresciallo Gino Votta, si è trovato di fatto a camminare sulla calotta del nonno che stava sotto. Situazione che poteva portare a conseguenze tragiche se non risolta subito. Per fortuna abbiamo avuto riflessi

prontissimi e ci siamo accordati in tempo zero per “separarci”, “tirando” uno verso Montefiascone e l’altro verso Viterbo. Così ce la siamo cavata a buon mercato, solo con qualche attimo di panico.

Il povero amico Gino però non sarà sempre fortunato come durante quel lancio. Dopo un po’ di anni infatti, sempre nello stesso posto, in una tragica mattina con una nebbiolina che copriva l’intera area aeroportuale, mentre era intento col suo elicottero a svolgere la delicata fase di decollo, è stato improvvisamente tradito dalla macchina ed è precipitato. Il poveretto è rimasto ferito in modo molto serio: trasportato immediatamente all’ospedale di Viterbo, è morto dopo qualche tempo e molte pene, senza mai riprendersi dal giorno dell’incidente.

Da quando il nonno aveva effettuato l’ultimo lancio erano trascorsi un po’ di anni e dire che si ricordasse tutte le procedure era sostenere una cosa non vera. Sì, le cose principali erano state rinverdate dagli istruttori del Battaglione Sabotatori della Vannucci che curavano le esercitazioni di lancio, ma visto che avevano di fronte navigati paracadutisti avevano ritenuto superfluo scendere in certi particolari, tipo come si regolavano le fibbie dell’imbrago.

Regolare gli spallacci è una delle prime operazioni da fare. Il nonno ovviamente non ricordava come si faceva. E non è che si potesse soprassedere, era un passaggio obbligatorio che andava assolutamente fatto per questioni di sicurezza. Il nonno guardava in giro cercando di copiare chi sembrava aver maggior padronanza nel fare le regolazioni necessarie. Purtroppo il collega Laghi immortalò quell’istante...

Del resto, il carissimo amico e collega Augusto Laghi con professionalità ha saputo cogliere ogni istante significativo del lancio, compreso la piccola emergenza con i paracadute sovrapposti. Augusto farà carriera come comandante civile di aerei di linea intercontinentali, ma non abbandonerà mai la sua fida macchina fotografica, con la quale ha sempre saputo trarre il massimo della qualità fotografica e dell’espressività dei soggetti ripresi. Attualmente si trova nella posizione di pensionato, ma con la fotocamera continua a sorprendere gli amici con scatti insuperabili. I suoi camosci fotografati in ogni stagione e in tutte le pose sono la riprova che come artista dell’immagine ha saputo raggiungere vette accessibili a pochi.

Grazie Augusto!



Visita a un caro amico



C-119, 46-38, ripreso dal nonno sull'aeroporto di Pisa il 29 gennaio 2005.

Il nonno quel giorno era insieme agli amici Guglielmo e Venceslao, due collaudatori del reparto militare di elicotteri di stanza a Orio al Serio. In mattinata avevano decollato da Frosinone, dove erano andati a ritirare un elicottero in ditta. Dopo una settimana di prove e correzioni Guglielmo aveva finalmente accettato il velivolo. Ora erano diretti alla loro base a Bergamo. L'atterraggio a Pisa era per rifornire di carburante l'AB-205. Mentre gli specialisti facevano i controlli di rito e riempivano i serbatoi dell'elicottero, Guglielmo, Venceslao e il nonno sono andati a far visita a un carissimo amico di gioventù, ora in mostra statica permanente su una delle piazzole della 46^a Brigata Aerea.

I tre ex della Folgore hanno sostato sotto le ali del C-119 per tutto il tempo che avevano a disposizione. Tutti e tre hanno parlato pochissimo, ma dal modo in cui guardavano il vecchio aereo trasparivano tutto l'affetto e la riconoscenza che nutrivano per lui, per le bellissime ed edificanti emozioni che aveva regalato loro quando avevano vent'anni.

Il C-119 era un bimotore da trasporto fabbricato in America dove entrò in servizio nel 1949. Era lungo 27,40 metri, largo 33,32, alto 8,08, peso massimo al decollo 335 quintali. In grado di volare a una velocità massima di 500 chilometri orari circa e una velocità di crociera di 322, con una tangenza di 30.000 piedi. Poteva portare 67 soldati oppure una quarantina di paracadutisti. Questo aereo è stato impiegato nella guerra di Corea negli anni Cinquanta e in quella successiva del Vietnam negli anni Sessanta e Settanta. In Italia i "vagoni volanti", soprannominati così perché in effetti avevano le misure di un vagone, furono

assegnati alla 46^a Brigata Aerea ed erano impiegati principalmente per l'addestramento degli uomini della Brigata Paracadutisti "Folgore".



Il nonno fotografato da Guglielmo sotto l'ala del carissimo C-119. Pisa, 29 gennaio 2005.



Above: The cockpit of N8093 C-119G Flying Boxcar at Hagerstown, Maryland, USA. Photo taken on 31 May 2016. Source Own work. Author Acroterion.

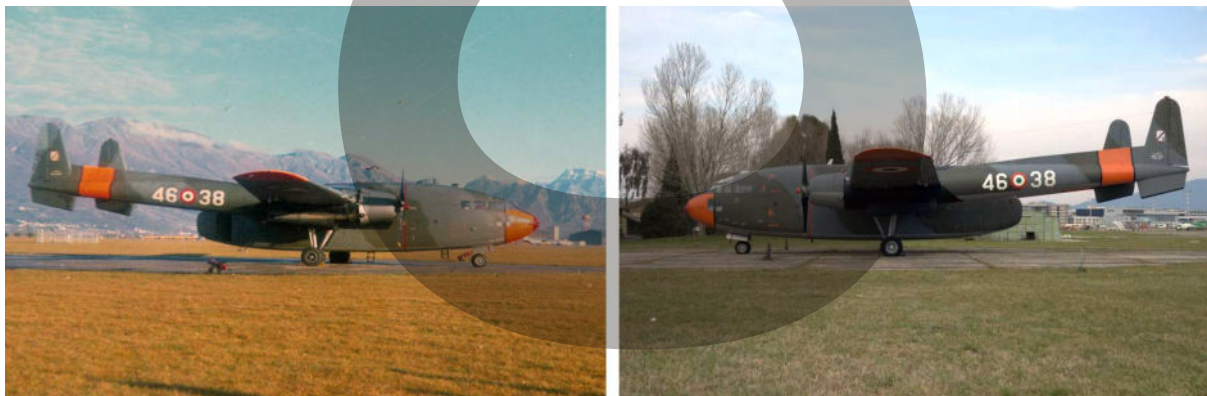


Pisa, 29 gennaio 2005. Guglielmo, Venceslao e il nonno, una volta decollati dall'aeroporto di Pisa San Giusto per Orio al Serio, prima di mettersi in rotta, chiedono di sorvolare il C-119 per l'ultimo "abbraccio". La torre di controllo "capisce" e autorizza. Il 205 esegue un passaggio basso e "batte le ali" in segno di saluto affettuoso.



Foto sopra: cabina dell'AB-205 in navigazione da Pisa a Orio il 29 gennaio 2005.

Pura coincidenza? A me piace pensare ad altro...



Le fotografie qui sopra sono state fatte da nonno Pierlino a San Giusto: quella di sinistra è stata scattata il 22 dicembre 1970, in occasione del suo secondo lancio; quella di destra il 29 gennaio 2005, mentre con l'elicottero si trovava di passaggio a Pisa. La straordinarietà delle foto sta nel fatto che ritraggono lo stesso velivolo. Considerando che negli anni Settanta i C-119 erano circa un centinaio; che detti velivoli furono radiati alla fine degli anni Settanta quando arrivarono i C-130 e i G-222, e che nel 2005, quelli rimasti "presentabili", ma non più volativi, si potevano contare sulle dita di una mano, ci voleva qualcosa di più di una "semplice coincidenza" per rincontrare lo stesso aereo dopo più di 35 anni, e proprio quello sul quale aveva volato il nonno.

Le insegne della 46^a



Le immagini sopra riproducono le insegne della 46^a di stanza sull'aeroporto San Giusto di Pisa. L'insegna di sinistra era in uso quando il nonno prestò servizio nei paracadutisti della Folgore (dal 1970 all'inizio del 1972); quella a destra fu assegnata nel 1985 ed è tuttora in vigore.



Un'altra stupenda immagine del "Lyra 38" mentre sorvola Piazza dei Miracoli con il simbolo della città di Pisa: la Torre Pendente.

(Fotografia presa dal libro di Paolo Farina, Paolo Gianvanni, Antonio Mancino, "C-119 un'epoca nel trasporto aereo", Pubblicazione promossa dallo Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, Edizioni Aeronautiche Italiane S.r.l., Firenze 1981.)

Ancora a bordo in attesa della luce verde...



Uscita dei paracadutisti della Folgore dal C-119. Foto scattata dal nonno nel 1971, giusto prima di buttarsi.

Da quel 21 dicembre è passato oltre mezzo secolo, ma idealmente sono sempre in piedi sulla malferma piattaforma nella carlinga del C-119. Mi muovo con molta attenzione anche ora, con passo corto e pesante per rimanere in equilibrio durante i sobbalzi, mentre l'aereo continua a volare verso la “zona di lancio”, la quale per motivi di riservatezza questa volta non è resa nota, come non è nota nemmeno l'ora dell'arrivo...

Il fantastico “volo di trasferimento” che procede senza soste, a volte attraversa spazi dominati da bonaccia e allora il viaggio è godibile, altre volte invece incappa in aree governate da venti sostenuti, che provocano forti turbolenze che fanno scricchiolare l'intero velivolo, e anche il cuore dell'allievo a bordo. Talora il nostro C-119 deve affrontare tempeste violente e i cigolii e rumori sinistri che emette danno la netta impressione che debba sfaldarsi da un momento all'altro. Quando il procedere è così tribolato si fa davvero esasperante. E se la situazione perdura può abbattere psicologicamente anche gli allievi meglio addestrati. Appena ritorna la calma però, subito si dimentica la disperazione provata e ricompare la speranza.

A bordo, è sempre presente anche quel “frastuono assordante”, il quale senza posa cerca di ammaliare, ottundere, istupidire, distogliere insomma l'attenzione dell'allievo dalla meta finale...

È una navigazione piena di pericoli. Bisogna stare sempre all'erta!
Come allora convivo con ansie e inquietudini che a volte mi sconcertano.

Domando ancora sostegno al cielo, ma non ricevo tutto l'aiuto che desidererei. Forse non l'ottengo perché non sono capace di chiedere con buone intenzioni.¹ Da parte sua il Tentatore offre incessantemente la rinuncia e l'annessa disperazione come soluzione definitiva. Rifiuto con tutta l'energia di cui sono capace l'infida e dannata proposta. Prego il "padrone della forza"² che mi dia l'aiuto necessario per "restare in piedi"³ e tenere duro fino alla fine del volo... E dal momento che non posso scendere da questo immaginario C-119, che procede spedito verso la sua segreta destinazione, credo fermamente che la cosa più sensata da fare, in attesa della luce verde del "via!", sia sfruttare il tempo di volo rimanente per addestrarmi al meglio e giungere alla porta con la miglior preparazione possibile.

Come fare? Prestando attento ascolto agli "ardimentosi istruttori dello spirito" che mi hanno preceduto sulla stessa traversata. Essi ci hanno lasciato esempi di "vita superiore" da copiare, e sublimi pensieri da ruminare col cuore, per fortificarlo. Se diligentemente riuscissi a imitarli anche in minima parte, come ho saputo fare con gli istruttori della scuola di paracadutismo, sono certo che aumenterei di molto la speranza di passare attraverso la porta stretta come hanno saputo fare loro, a volte con molti strazi ma senza tentennamenti.

Dall'attuale posizione noto il portellone aperto in fondo alla carlinga che si fa più vicino e dal quale entra una luce sempre più abbagliante: a breve raggiungerò la soglia e dovrò cimentarmi in un tuffo nell'eternità. Se lo Spirito verrà in mio aiuto sono sicuro fin da ora che sarà un buon lancio.



Il momento dell'apertura del paracadute durante un lancio vincolato.

1 Gc 4,2-3

2 Sap 12,18; Is 40,29; Fil 4,13

3 Ef 6,13

Note

Il presente scritto costituisce il libretto n° 4 della collana “I ricordi di nonno Pierlino”.

Le fotografie in esso contenute, dove non diversamente specificato, appartengono all'archivio di Pierlino Bergonzi.



Publicato sul sito www.gracpiacenza.com il 19 settembre 2023



Fregio dei paracadutisti che il nonno ha portato sul suo basco rosso, 1970-72.

Foto sul retro copertina: nonno Pierlino appena atterrato col paracadute da qualche parte in Toscana, anno 1971.

*L'uomo, nato di donna, vive pochi giorni, e sazio
d'affanni. Spunta come un fiore, poi è reciso; fugge
come un'ombra, e non dura... i suoi giorni sono
fissati, e il numero dei suoi mesi, dipende da Te, e Tu
gli hai posto un termine che egli non può varcare.
(Gb 14,1-5)*

