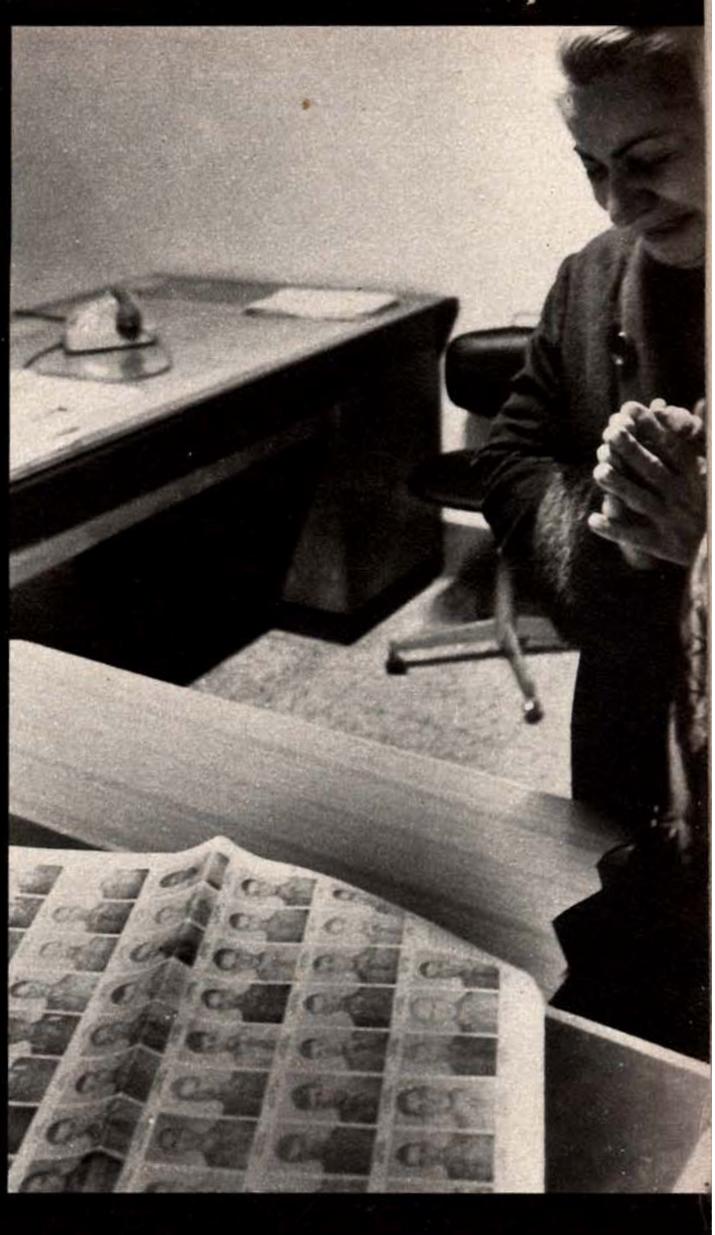






A destra: la madre di uno dei quarantasei paracadutisti scomparsi con l'« Hercules C.130 » precipitato all'alba di martedì 9 davanti all'isola della Meloria. Nella foto a sinistra: un allievo della Scuola Militare di Paracadutismo viene preparato dagli istruttori alla prova decisiva del salto dalla torre di lancio.



I RAGAZZI CHE SCENDONO DAL CIELO

Mentre si batteva il mare alla ricerca dei caduti dell'« Hercules C.130 » i parà hanno ripreso l'addestramento.

dal nostro inviato Giuseppe Grazzini

Pisa, novembre

L'aereo uscì da una nuvola, era un punto nero contro la luce diffusa del sole: poi cominciò la virata. Allora si videro le ali e i timoni scintillare, per un attimo. « E lui », disse il sergente paracadutista. « È il C.130 ».

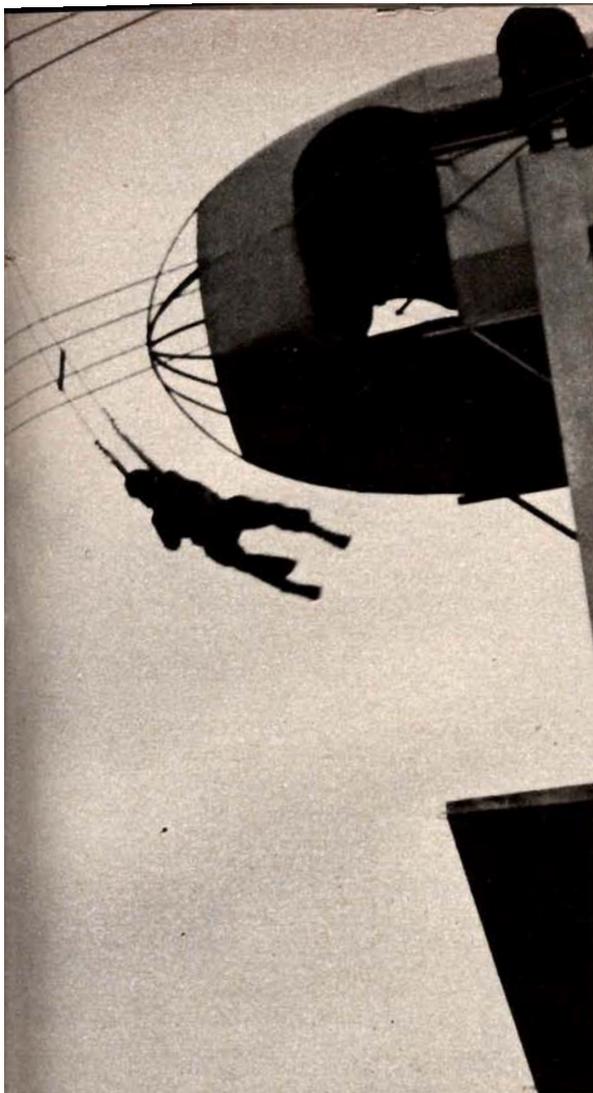
Gli altri che stavano sulla torre di lancio seguivano il volo in silenzio. Forse non pensavano nemmeno che pochi giorni prima un Hercules C.130, identico a quello, era precipitato in mare con quarantasei ragazzi come loro: l'idea della morte era troppo lontana dalla loro natura, qualche cosa la respingeva come fa l'acqua con l'olio, così guardavano l'apparecchio soltanto con interesse.

Era tanto tempo che volevano averlo in dotazione, come tutti i paracadutisti degli eser-

citi occidentali. I superiori mandavano rapporti a Roma, da Roma promettevano che avrebbero provveduto, ma intanto i ragazzi continuavano a lanciarsi dai C.119, i leggendari « vagoni volanti » della guerra di Corea, rimessi insieme ogni momento dai meccanici con quella pazienza che si trova soltanto nelle mani dei popoli poveri. A poco a poco i magazzini avevano finito tutti i ricambi, allora i meccanici avevano inventato in qualche modo i pezzi che servivano, poi non poteva più bastare neanche questo ed era cominciato il tempo avventuroso, quando si aspetta che un aereo sia radiato per smontarlo e portargli via tutto quello che ancora funziona. Così, le vecchie carrette tornavano a lavorare ogni gior-

I RAGAZZI CHE SCENDONO DAL CIELO





Benché privo di rischi, il primo lancio dalla torre (a sinistra) è una prova decisiva per gli allievi paracadutisti, che debbono vincere con la sola forza della volontà l'istintivo orrore del vuoto. Nella foto a destra i parenti dei caduti dell'« Hercules C.130 » di fronte ai primi relitti recuperati dalla Marina militare.



no e ogni notte, se ne andavano in pista tenennando le ali come per dire che ci avrebbero provato anche quella volta, ma non era giusto pretendere che si alzassero. Eppure si alzavano sempre, magari sull'ultimo metro di pista ma si alzavano, e non cadevano mai.

Fino a quando?

Due mesi fa, una mattina, si sparse la voce che i C.119 sarebbero stati finalmente sostituiti dagli Hercules C.130. Fu un momento di esultanza. Gli ufficiali spiegarono le caratteristiche dei nuovi apparecchi, collaudati da tutti gli altri piloti della NATO in migliaia di ore di volo. L'Hercules C.130, un quadrimotore a turboelica progettato dalla Lockheed, velocità superiore ai 500 chilometri orari, autonomia quasi 6000 chilometri, carico dodici tonnellate, un trasporto perfetto e particolarmente sicuro, più sicuro degli stessi aerei civili. I paracadutisti ascoltarono compiaciuti, l'Hercules C.130 voleva dire un altro passo in avanti: i paracadutisti sono bravi ragazzi che per principio vogliono sempre qualche cosa di più.

Comincia da loro stessi, questo puntiglio di superamento. Molti altri aspettano la chiamata alle armi come una sventura e loro hanno già fatto la domanda di volontario, aspettano con impazienza. Sono pochi, meno di diecimila sui trecentomila giovani che ogni anno si presentano alla leva, e una severissima selezione li riduce ancora di numero. I medici militari dividono gli abili arruolati in quattro categorie, a seconda della maggiore o minore efficienza fisica e psichica: un buon fante può appartenere anche alla quarta categoria, un paracadutista è di prima o niente. Così, almeno quaranta volontari su cento vengono scartati già dalla visita dei distretti. Gli altri arrivano alla Scuola di Paracadutismo, ma è solo per passare tutta una serie di esami. Una nuova visita medica di controllo, molto più approfondita della precedente soprattutto per quanto riguarda la vista e il cuore, scarta an-

cora un trenta per cento dei volontari. Quelli che restano sono ammessi ad un primo corso di addestramento che dura otto settimane.

Il programma non è particolarmente impegnativo: più o meno è lo stesso che viene svolto nei Centri Addestramento Reclute: educazione fisica, pratica delle armi, comportamento, scuola morale. Ma agli istruttori dei CAR interessa il reparto, a quelli dei paracadutisti interessa l'individuo, lo debbono osservare e studiare caso per caso, tenendo conto di tutti quegli aspetti del carattere che potranno avere un peso negli attimi decisivi di una missione di guerra: e la selezione continua.

Superato il primo corso, i volontari affrontano nuove prove, sempre più strettamente intese come dimostrazione di temperamento più ancora che di forza fisica. Nella corsa sui 1500 metri, ad esempio, gli allievi debbono registrare un tempo massimo di 5 minuti: non è poco, considerando che l'americano Jim Ryun ha vinto il titolo mondiale dei 1500 metri in 3 minuti 33 secondi e un decimo, ma quello che importa di più è vedere come il ragazzo sa dosare le proprie energie, come sa vincere la fatica e la paura di non riuscire.

Alla corsa, che è particolarmente importante da questo punto di vista, si uniscono altre prove: salto in alto, parallele, trazioni, piegamenti. E intanto i ruolini degli istruttori si riempiono di segni minuziosi e misteriosi, ogni segno tratteggia una fisionomia, dettaglia il chiaroscuro di una personalità: se il ritratto completo è abbastanza somigliante all'immagine di un paracadutista, l'allievo è ammesso alla prova decisiva, il salto dalla torre.

Visto da fuori, o per meglio dire dalla parte di chi non deve saltare, il lancio non sembra un'impresa eccezionale. L'allievo viene imbragato nelle larghe e robuste cinture del paracadute: gli passano fra le gambe, lo serrano alla vita e sotto le braccia, lo riaffermano

I RAGAZZI CHE SCENDONO DAL CIELO



Un reparto di allievi paracadutisti in esercitazione. L'addestramento, particolarmente severo, dura 8 settimane.

intorno alle spalle, ed è assolutamente impossibile che si slaccino. Alle cinture sono fissati due anelli di ferro che sopporterebbero uno strappo di diversi quintali, ed è ancora assolutamente impossibile che si rompano sotto il peso di un corpo umano. Così, preparato, l'allievo raggiunge la falsa carlinga piantata sulla sommità della torre. Tre istruttori controllano che l'imbragatura sia in ordine. Un altro aggancia gli anelli a due capi di un cavo d'acciaio che passa in una carrucola assicurata ad un terzo cavo d'acciaio ancora più robusto, disteso fra la torre di lancio ed una seconda torre, distante circa trecento metri.

Lanciarsi vuol dire cadere nel vuoto per pochi metri, giusto quanto sono lunghi i cavi della carrucola, e poi partire come un carico di teleferica prima in discesa e poi risalendo la leggera contropendenza del cavo principale. La contropendenza frena la corsa e l'arrivo non è molto più difficile di quanto non sia sganciarsi da uno *skilift*. Nessuna fase del lancio presenta il minimo rischio, non è possibile farsi del male, centinaia di migliaia di allievi si sono sempre gettati dalle torri e non c'è mai stato un solo incidente.

Ma tutto questo, nell'attimo del lancio, è totalmente privo di senso. Abbiamo provato a sporgerci dal portello. Sedici metri di vuoto, come affacciarsi dal terrazzo di un quinto piano, senza ringhiera. Vedere l'erba e le pietre, vedere i propri simili nella deformazione della prospettiva aerea: pensare di buttarsi di sotto, un senso di angoscia, un rifiuto di tutto il proprio istinto.

« Un lancio dall'aereo è nulla, in confronto al lancio dalla torre », ci ha detto un ufficiale. « Non so bene perché, forse perché si sente che la terra è vicina, troppo vicina. Io so che ogni paracadutista può lanciarsi tranquillamente da un aereo an-

che se sono passati anni dall'ultima volta, è come finire in acqua: se uno sa di saper nuotare gli basta, nuoterà sempre. Ma chi torna sulla torre senza allenamento riprova sempre la stessa paura: e le garantisco che ce ne vuole, per vincerla ».

L'ufficiale guardò l'orologio, erano le tre del pomeriggio. Fra mezz'ora sarebbero cominciati i lanci. Dalla torre si vedevano i plotoni degli allievi già pronti per la prova, marciavano nell'immenso cortile davanti alla bandiera abbrunata per la sciagura di martedì. In quel momento al Comando della *Folgore* di Livorno, sulle banchine del porto, attorno alla radio nelle città e nei paesi, uomini e donne stralati dal dolore attendevano una notizia, una parola qualunque che riempisse quel vuoto atroce, un ultimo filo che li tenesse ancora legati al bene perduto. Da due giorni la Marina e l'Aviazione battevano inutilmente il mare in tempesta alla ricerca dell'*Hercules* C.130 precipitato davanti all'isola della Meloria. Nei centralini militari e civili, rinforzati da turni straordinari, si incrociavano le comunicazioni, ormai senza speranza.

Ma sulla torre di lancio non si avvertiva più nulla, di tutto questo. I ragazzi arrivavano ai piedi della torre e guardavano in su. Fra poco, di fronte a tutti e di fronte a se stessi, avrebbero dovuto dimostrare di essere veramente quel tipo d'uomo che avevano scelto come modello, un uomo capace di abbattere il mostro che lo aspetta ogni giorno, da milioni di anni, nella foresta della paura. Gli istruttori chiamavano e i ragazzi entravano nella torre a quattro per quattro, *via, correre, muoversi*, voci sonore come frustate, rapide come la grandine. Appena dentro la torre, le mani esperte degli istruttori li imbragavano rudemente. Ma già le voci erano più calme, all'improvviso so-

lidalì e vicine. Nessun augurio, sarebbe stata una debolezza. Ma qualche cosa di taciuto e di fraterno, qualche cosa di importante, in quell'attimo, prima di salire i quattro piani di scale e di presentarsi nella falsa carlinga.

Li abbiamo visti ad uno ad uno arrivare al momento della verità, quelli che avevano già risolto il loro conflitto e si muovevano con la lentezza di un rituale, quelli che urgevano per buttarsi più presto e per farla finita, quelli che cercavano di ridere e quelli che cercavano di non piangere, e tutti passavano da istruttore a istruttore per gli ultimi controlli, fino a quando si affacciavano sul vuoto, davanti ai loro compagni che stavano a guardare dal basso e che li avrebbero giudicati.

« Nome! » urlava il buttafuori. Prima del lancio l'allievo deve dire il suo nome. Deve gridarlo, più forte che può, in fondo è tutto quello che un uomo possiede davvero, c'è dentro suo padre e sua madre, la sua casa, la sua terra, c'è dentro anche la sua donna quando l'avrà, e i figli che si chiameranno ancora come lui. Allora gridavano il loro nome come una sfida e si buttavano, qualcuno saltava addirittura verso l'alto con rabbia, qualcuno piegava le ginocchia, quasi per accorciare quella spaventosa misura di abisso, qualcuno partiva di scatto e qualcuno dopo un attimo di incertezza, ma si lanciavano tutti, piombavano nel vuoto, poi i cavi si tendevano con un lungo sobbalzo, la carrucola cominciava a correre, si vedeva il ragazzo trascinato lontano, poi rallentava, arrivava, scendeva fra gli altri, ai piedi della seconda torre. Di volta in volta gli istruttori riformavano i plotoni degli iniziati, li mettevano in riga, li riportavano indietro. Erano quelli che avevano vinto e non ci credevano ancora del tutto, ma già cominciavano a crederci, guarda-

vano i loro compagni che aspettavano il lancio e si sentivano completamente diversi.

« Ecco perché scelgono questa vita », ci ha detto l'ufficiale. « Per essere diversi. Per essere migliori. Il primo lancio deve soltanto verificare la capacità della decisione. Qualcuno infatti, all'ultimo momento non regge più: lo vediamo quando dovrebbe gridare il suo nome e non gli riesce, gli trema la voce. Allora gli ripetiamo la domanda, per dargli una seconda possibilità. Ma se non riesce ancora è finita. Gli chiediamo soltanto di gridare davanti a tutti: "Rifiuto!". Questo è obbligato a farlo. E poi se ne andrà, non potrebbe più restare fra noi. »

Dopo il primo lancio, l'allievo deve gettarsi altre due volte dalla torre. Ora non si tratta più di accertare il suo coraggio, si tratta di insegnargli una tecnica precisa, da cui dipende la sua riuscita come paracadutista e la sua stessa incolumità quando dovrà lanciarsi dall'aereo. L'addestramento diventa più severo.

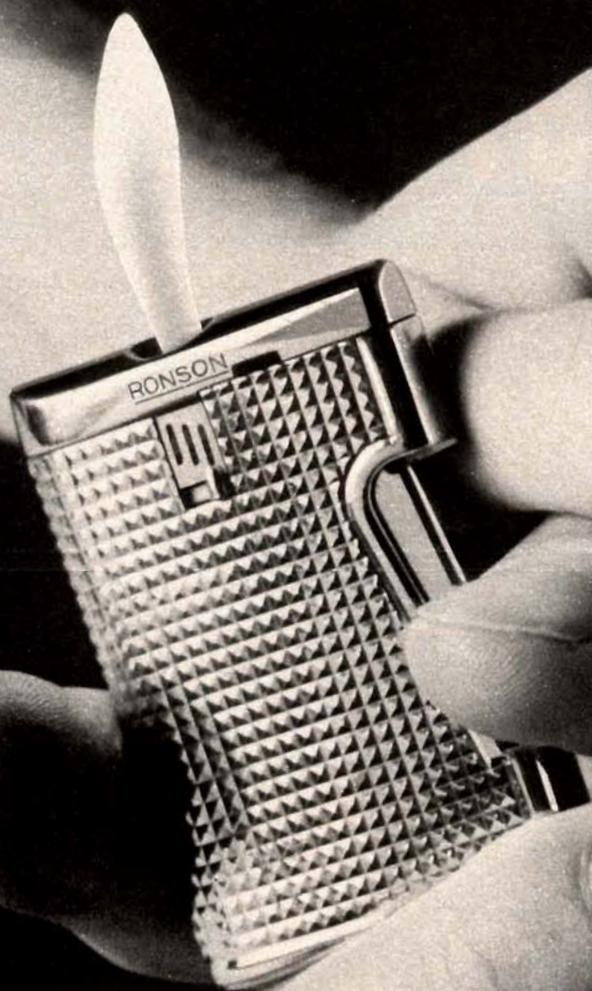
Le prove di corsa si svolgono su cinquemila metri e non più su millecinquecento. La ginnastica e i percorsi di guerra arrivano a toccare gli ultimi limiti della resistenza. Ma la macchina umana ha già fatto il rodaggio, non ci sono sorprese. Praticamente tutti gli allievi superano queste prove e lasciano la Scuola, passando in forza alla Brigata Paracadutisti. Hanno già diritto al basco amaranto e al distintivo con ali e paracadute: senza stella, tuttavia, la stella glie la daranno dopo, quando avranno fatto altri tre lanci - questa volta dall'aereo - e quando avranno completato il duro addestramento previsto per il particolare impiego della specialità.

« E non riusciamo a tenerli fermi », ci dice l'ufficiale. « Anche perché è difficile star fermi perfino per noi. Quando si è provato a lanciarsi una volta, non se ne può più fare a meno, si vorrebbe un lancio tutti i giorni. »

Per quanto precario sia, l'attuale stato di pace non può prevedere una attività così intensa. Le solite ragioni di economia restringono al minimo il programma dei voli. Le esercitazioni combinate fra i reparti delle varie Forze Armate occidentali sono rare, vengono decise soltanto per mantenere un minimo di allenamento comune o per addestrare gli uomini all'uso di qualche nuovo mezzo.

Quella di martedì, l'operazione *Cold Stream*, avrebbe avuto proprio questo ultimo scopo. La *Royal Air Force* inglese avrebbe provveduto i piloti per gli *Hercules* C.130 appena entrati nella linea di volo dell'Aviazione italiana. I paracadutisti, abituati ai vecchi C.119, avrebbero dovuto provare il lancio dai nuovi apparecchi, due volte più veloci.

C'era una grande attesa, per



From Ronson with love

Accendisigari Ronson: lo stile inglese che accende in tutto il mondo.

Dal più semplice al più prezioso hanno tutti una impronta inconfondibile "top level".

Possedere un Ronson è scegliere un modo di vivere.

Regalare un Ronson è sicurezza di essere ricordati con piacere.

Perché non provi anche tu ad accendere con un Ronson?

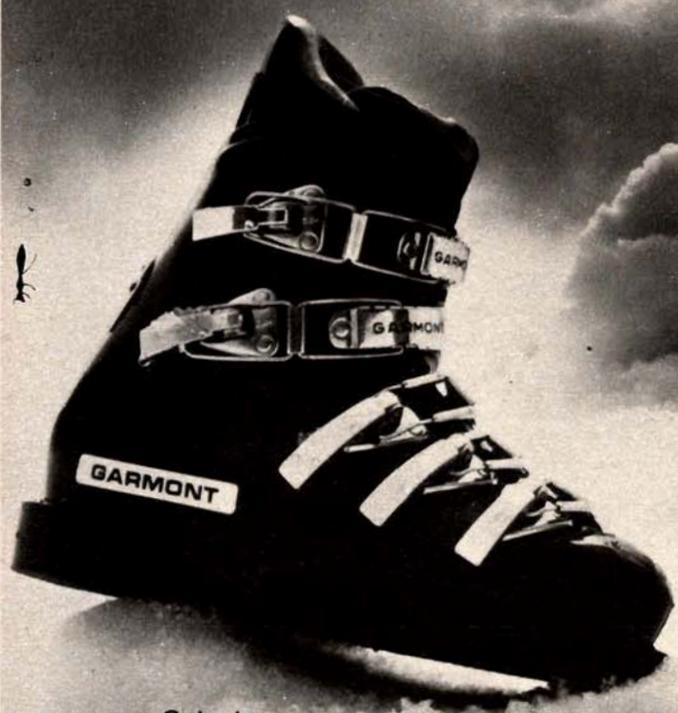
RONSON



stagione 1971-72

GALAXIE e GHIBLI-GARA
sono i veri dominatori della neve
prodotti in Kasting-resin
forti fino all'impossibile
eleganti, belli
tecnicamente e stilisticamente perfetti
hanno in più

l'impronta
GARMONT



Galaxie



Ghibli - gara

Garmont scarpe da sci - Volpago del Montello (Treviso) telefoni 82160 - 82250

I RAGAZZI CHE SCENDONO DAL CIELO

questa esercitazione. Tutti avrebbero voluto essere scelti ma non c'era posto e gli esclusi avevano protestato la loro delusione: il Comando della Brigata si era già messo a studiare un programma di lanci per compensare quei bravi ragazzi costretti a restare in caserma.

Gli altri, i fortunati, cercavano di sembrare indifferenti e non ci riuscivano. C'era da lanciarsi, non solo, ma in confronto diretto con gli inglesi ed era ancora la *Folgore* che doveva farsi conoscere. « Dobbiamo inchinarci davanti allo sfortunato valore dei leoni della *Folgore* », aveva detto Winston Churchill alla Camera dei Comuni, all'indomani della battaglia di El Alamein: e i ragazzi lo sapevano, anche se per loro quella storia era soltanto leggenda, eran venuti al mondo tanti anni dopo, e in un mondo tanto diverso.

In questa attesa erano passati gli ultimi giorni, il venerdì, il sabato, la domenica. Lunedì sera i paracadutisti avevano ritirato le razioni da combattimento, due scatole dove è sistemato ingegnosamente tutto: latte condensato, caramelle, destrosio, dadi per brodo, gallette, cognac, sigarette, cerini, carne, formaggio, caffè, marmellata, cioccolata vitaminica, zucchero, combustibile solido, un cucchiaio, due bicchieri, e poi una delle scatole diventa un fornello, quanto serve per un giorno e dopo si butta via.

La tromba ha dato la sveglia alle tre, quella notte. Un'ora più tardi i reparti hanno già preso posto sugli autocarri per raggiungere l'aeroporto di San Giusto, dove i piloti e i motoristi della *Royal Air Force* preparavano gli otto *Hercules* C.130 destinati alla missione.

Ecco, si parte. La strada è lucida di pioggia, lo scirocco ha l'odore del sale, si confonde col gusto del caffè e della prima sigaretta, gli occhi bruciano ancora di sonno.

Adesso da lontano si vedono le luci del campo, gli apparecchi sono pronti sulla pista, immobili e affascinanti. Alle 5 e 45 l'*Hercules* del caposquadriglia si alza nel rombo regolare e possente dei suoi quattro motori. Un minuto esatto più tardi, si alza il secondo, poi il terzo, mentre il quarto si accoda. Sul quarto sono saliti due plotoni della VI Compagnia della Brigata *Folgore*, quarantasei paracadutisti che vengono da ogni parte d'Italia. Sono lombardi, liguri, emiliani, veneti, toscani, marchigiani, campani, pugliesi, calabresi, siciliani, sardi. Sono studenti, operai, contadini, hanno addosso la medesima uniforme, la medesima gioia di vivere. Ai comandi, in cabina, c'è un valoroso ufficiale della *RAF*, il capitano Harrison. C'è il tenente Swann-Price, secondo pilota, c'è il tenente Fawcett, navigatore.

Alle 5 e 47 il quarto *Hercules* comincia a rullare maestosamente sulla pista, si ferma inchiodato dai freni, il capitano Harrison aumenta il numero dei giri, il sibilo delle turbine si alza lacerante, poi tutto l'aereo sussulta, avventandosi nella luce abbagliante dei proiettori.

I ragazzi della VI Compagnia sono completamente felici.

È bello essere giovani e correre sulla lunga pista dell'avventura, è bello sentirsi staccare da terra, è bello sorridere agli amici senza sapere che è l'ultimo giorno della propria vita, fra cinque minuti non resterà che l'eco di un grido, nel grande silenzio.

Giuseppe Grazzini



Vite d'Oro

la grappa con la corona

Per chi sa apprezzare le differenze
Vite d'Oro Corona, grappa invecchiata 6 anni
di gusto morbido e raffinato

CAMEL

HANNO INVIDIATO CHI POTEVA PIANGERE

Martedì 16 novembre l'ecogoniometro del cacciamine *Ontano* localizza il relitto del quadrimotore precipitato davanti all'isola della Meloria con quarantasei paracadutisti della *Folgore*. Poco dopo, i sommozzatori recuperano su un fondale di sabbia a quaranta metri di profondità i corpi straziati di otto vittime. I familiari, che erano tornati a casa dopo i primi gior-

ni di inutili ricerche, si rimettono in viaggio per Livorno. In lotta contro il mare sempre più minaccioso, i sommozzatori continuano a calarsi sul relitto, prodigandosi oltre ogni umana resistenza: uno di loro pagherà con la vita questo generoso sacrificio. Intanto, nella camera ardente dell'ospedale militare di Livorno, dove sono stati composti i resti degli otto paraca-

dutisti ritrovati, passano e ripassano uomini e donne sconvolti dal dolore. Eppure qualcuno quasi li invidia: chi può almeno pregare accanto alla bara del proprio caro sembra un privilegiato agli occhi di chi aspetta ancora, mentre il mare si ostina a negare anche questo estremo, pietoso conforto. (Nella foto: i familiari di un caduto entrano nella camera ardente.)



