

# L'ultima notte

Carlo Migliavacca



**D**opo la calura della torrida giornata di fine luglio appena trascorsa, una tiepida brezza proveniente dal mare color cobalto rinfresca l'aeroporto di Gadurrà, base della Regia Aeronautica sull'isola di Rodi. Il cap. pil. Athos Maestri è immobile all'estremità della pista di decollo che si affaccia sul mare. Il suo sguardo si perde nell'orizzonte blu che tanto contrasta con il color mattone dell'isola.

Com'è lontana e diversa la sua Talignano, con le sue dolci e verdi colline, dove i filari di vigna sono carichi di grappoli d'uva. Avrebbe dato qualunque cosa per poter bere un bicchiere della sua malvasia e sentire in bocca il sapore della sua terra lontana... maledetta guerra! In quel momento di tranquillità sembra che tutto si sia fermato, l'intenso profumo di mirto ed erbe selvatiche si confonde con l'odore salmastro

del mare. Lo stridio dei gabbiani gli riporta alla mente il viaggio di nozze sulla costa adriatica con la sua Concetta, ora in dolce attesa del secondo frutto del loro amore. Purtroppo quel momento magico di pace e serenità svanisce con il pensiero che di lì a poco, la squadriglia da lui comandata, sarebbe dovuta decollare per una difficile e pericolosa missione di bombardamento della base aeronavale inglese di Alessandria d'Egitto.

Il cap. Maestri ha chiesto con insistenza di partecipare a questa missione, nonostante sia ancora convalescente per una ferita alla testa, omaggio dei cacciatori inglesi durante una battaglia aerea avvenuta solo due settimane prima. Quella missione l'ha ideata e studiata lui e per niente al mondo avrebbe voluto mancare. I suoi uomini hanno bisogno della sua rassicurante presenza e niente l'avrebbe fatto desistere dall'an-

dare con loro. Era un pilota e comandante generoso, coraggioso e irruento, sempre volontario per le missioni più impegnative, un autentico esempio per i suoi uomini; questo era il modo di intendere la guerra per il "Bocia", come l'avevano soprannominato fin dai tempi dell'Etiopia per il suo aspetto da eterno ragazzo. Si incammina lentamente lungo la pista polverosa in direzione del mare. A lato della pista, riparati da muretti antiscagge, si trovano i fedeli trimotori Alcione.

Come il nome mitologico con cui erano stati battezzati, i sei velivoli scelti per quella missione notturna sembrano giganteschi uccelli addormentati. Sono i Cant Z.1007bis, i migliori bombardieri di cui l'Italia poteva disporre in quel conflitto. Nella stiva di ognuno sono già agganciate dieci bombe dirompenti da 100 kg, i serbatoi sono stati riempiti fino al-



Nella pag. precedente, il cap. pil. Athos Maestri, Medaglia d'Oro al Valor Militare alla Memoria posa davanti a un trimotore SIAI S.81. Sopra, un Breda Ba 25 in fase di decollo; a fianco, il "Bocia" così veniva chiamato affettuosamente il cap. Maestri per il suo volto da eterno ragazzo. Nelle pagg. seguenti, in senso orario: ancora un S.81, un biplano Fiat BR.2; un esemplare incidentato di Cant Z.1007bis, velivolo con il quale cap. Maestri sarà abbattuto in azione la notte tra il 31 luglio e il 1° agosto 1942; il cap. Maestri con alcuni ascari somali.

l'orlo e sono state caricate anche taniche supplementari di carburante. La missione di quella notte, infatti, sarebbe andata ben oltre l'autonomia massima del velivolo, che è di circa 1.750 km a pieno carico. L'audace piano consiste nel decollare da Rodi in direzione Sud, attraversare il mare fino alla costa africana, per proseguire poi inoltrandosi nel deserto. Una larga virata con direzione Nord-Est, avrebbe portato poi la formazione di bombardieri alle spalle del nemico cogliendolo di sorpresa. Sarebbero giunti infatti a bombardare il porto di Alessandria provenendo dal deserto e non dal mare, da una direzione da cui gli inglesi non si aspettano attacchi.

Sganciate tutte le bombe sul porto, si doveva proseguire il volo riattraversando il mare fino ad atterrare sui nostri campi della Sicilia meridionale. Sempre di notte, con pochi punti di riferimento,

la bussola, le stelle e l'audacia dei nostri aviatori. C'è da far tremare i polsi anche al più esperto dei nostri piloti, ma si sa, la fortuna aiuta gli audaci, e se questo è vero ne avremmo avuta sicuramente tanta. Gli armieri e i motoristi sono impegnati negli ultimi controlli ai velivoli. Il pericoloso decollo a pieno carico sarebbe avvenuto all'imbrunire, con l'ultima luce del crepuscolo, poi la notte. I velivoli erano sovraccarichi di bombe e carburante, il decollo si presentava come una sfida. Un piccolo problema ai fedeli motori stellari Piaggio da 1.000 CV durante il decollo e la missione sarebbe finita con un disastro ancor prima di cominciare. Pochi minuti prima dell'ora stabilita per l'inizio della missione, gli equipaggi si avvicinano ai loro aeroplani e, aiutati dagli avieri in servizio, salgono a bordo. Il comandante Maestri ha una parola d'incoraggiamento per

tutti i suoi uomini che considera come fratelli ed è l'ultimo a salire in cabina.

Dopo i controlli alla strumentazione di bordo vengono accesi i motori. La tranquillità dell'aeroporto viene rotta dal rombo dei motori in fase di riscaldamento. Alcuni minuti e poi gli avieri a terra tolgono i tacchi alle ruote. Il Cant Z.1007 del comandante è il primo a rullare per portarsi in testata pista. Come al solito vuole dare l'esempio ai suoi uomini nel difficile decollo. Maestri deve sfruttare tutta la lunghezza della pista e, con il peso extra che l'Alcione si deve portare addosso, ne avrà certamente bisogno. L'aeroplano è ora allineato in fondo alla pista calcinata dal sole. Una spuntata di motore per pulire le candele. Un razzo rosso si alza verso il cielo, è il momento. Via! Il motorista di bordo porta i Piaggio al massimo numero di giri, poi aziona il +100, via i freni, l'Al-



cione si muove lentamente, poi sempre più veloce. La coda si alza. L'aereo corre veloce al centro della pista che lo porta verso un mare scuro sempre più vicino. Le mani del comandante stringono con forza il volantino, lo sguardo è fisso sull'indicatore di velocità: «Alzati maledizione! Forza, forza! Tirati su!».

In fondo alla pista già si scorge la spuma bianca delle onde che si infrangono sulla battigia, mentre il fedele Alcione stacca finalmente le ruote dal suolo sfiorando l'acqua. Maestri fa rientrare il carrello, l'aeroplano è in volo. Ma il comandante vuole accertarsi che anche gli altri riescano in quell'intento, anche a costo di sprecare preziosa benzina sorvolando la zona fino a quando tutta la squadriglia avrà decollato. Quando l'ultimo aeroplano raggiunge la formazione in volo, Maestri effettua la prima e ultima comunicazione radio: «Ragazzi rotta verso sud; occhio alle stelle e alla bussola; massima attenzione ai cacciatori inglesi; da ora in avanti totale silenzio radio e spegnere tutte le luci di navigazione. Buona fortuna, ci rivediamo al circolo di Gerbini, birra pagata per tutti!».

Con una lenta salita, i sei velivoli raggiungono la quota prestabilita di circa 4.000 m. Il volo è tranquillo, il navigatore prevede di sorvolare il mare per circa due ore prima di vedere la terraferma. Come previsto dopo poco più di due ore una linea scura si staglia all'orizzonte: la costa africana. Il piano prevede una penetrazione di circa 100 km all'interno del deserto.

Nel buio più totale, senza punti di riferimento, il navigatore guarda la bussola e le mappe, confrontando la loro posizione con le amiche stelle, che si stagliano su un cielo incredibilmente limpido, come solo il cielo del deserto può



essere. Athos non può fare a meno di guardarle e restarne affascinato, ma è solo un attimo, non c'è tempo, deve restare concentrato sulla missione... maledetta guerra.

Gli occhi del comandante bruciano cercando di leggere gli strumenti di bordo illuminati da una fioca luce rossa. Ma l'oscurità è amica dei bombardieri, li accompagna e li protegge.

Al punto prestabilito larga virata con direzione Nord-Est; la rotta intrapresa li dovrebbe portare dritti sul porto di Alessandria, una delle più importanti basi aeronavali inglesi del Mediterraneo e per questo potentemente difesa da decine di cannoni e mitragliere antiaeree.

Il porto si annuncia da lontano, già si scorgono le fotoelettriche che "sciabolano" il cielo notturno alla ricerca del nemico. Gli aeroplani italiani vengono avvistati ma sono scambiati per bombardieri amici. Nessun nemico è mai arrivato da quella direzione. La sorpresa riesce, gli inglesi non si aspettano un attacco proveniente dal deserto.

Maestri afferra saldamente il volan-

tino per mantenere stabile l'aeroplano e dar modo al puntatore di far bene il suo lavoro. L'addetto al lancio apre la stiva bombe, traguarda il porto nemico attraverso il congegno di puntamento, poi tira le leve di sgancio. Il pesante bombardiere, finalmente alleggerito del carico mortale, fa un balzo verso l'alto.

Le bombe scendono fischiando verso il loro obiettivo. Tardivamente le difese nemiche comprendono l'inganno e all'improvviso tutte le bocche da fuoco poste a difesa del porto cominciano a sgranare il loro rosario di morte contro i nostri bombardieri. È un inferno: i Cant Z.1007 sono squassati dalle esplosioni delle granate antiaeree e centinaia di schrapnel vengono scagliati in tutte le direzioni. Il cap. Maestri, con la consueta freddezza, tranquillizza l'equipaggio: «Calma ragazzi, ne abbiamo viste di peggio, il più è fatto. Missione compiuta, si torna a casa». Alla massima velocità possibile i sei Cant fanno rotta Nord-Ovest per attraversare il mar Mediterraneo in direzione Sicilia. Ma i bombardieri italiani devono fare i conti con la sete di



vendetta dei cacciatori inglesi decollati per inseguirli: i potenti e veloci caccia bimotori notturni Bristol Beaufighter, armati con ben quattro cannoni da 20 mm e soprattutto dotati di radar.

I velivoli italiani vengono intercettati in mare aperto e nel buio più totale non vedono arrivare i caccia britannici, mentre questi possono perfettamente inquadrarli sullo schermo del radar di bordo. Come neri fantasmi, gli aeroplani della RAF sbucano dall'oscurità della notte e cominciano a mitragliare i nostri velivoli. Con la sua grande esperienza, il comandante Maestri vira subito di lato costringendo il suo bestione a una ripida picchiata verso la superficie del mare.

La manovra è coraggiosa e spericolata, ma Maestri sa perfettamente che solo fuggendo a pelo delle onde si potranno salvare, almeno in questo modo i caccia britannici non potranno attaccarli dal basso. Gli inglesi non mollano, inseguono la loro preda, sanno che il loro velivolo è superiore e meglio armato, dotato di un "occhio" in grado di vedere anche attraverso la più buia delle

notte. I nostri mitraglieri cercano di rispondere sparando raffiche con le 12,7 mm, praticamente alla cieca. I loro unici punti di riferimento per inquadrare il bersaglio sono le vampe spaventose dei cannoni nemici, e i bagliori spettrali che escono dai tubi di scarico dei loro motori. È una lotta impari e disperata. Il mare è ormai vicinissimo, bisogna cabrare. In quel momento una raffica devastante di proiettili da 20 mm colpisce il bombardiere e i suoi occupanti. Il velivolo è condannato, Maestri tenta disperatamente un ammaraggio di emergenza ma l'aeroplano, ormai incontrollabile, si schianta nell'acqua. Pochi secondi e l'Alcione affonda. È la notte fra il 31 luglio e il 1° agosto 1942.

Il mare pietosamente ricopre i resti del nostro velivolo e quando ormai si è fatto giorno non c'è più traccia della tragedia avvenuta durante la notte, solo un punto giallo galleggia sulle calme acque del Mediterraneo. È il giubbotto salvagente del secondo pilota, sbalzato dal velivolo al momento dell'impatto. Del resto dell'equipaggio nessuna traccia. Il

cap. pil. Athos Maestri è per sempre scomparso con i suoi uomini in quel remoto tratto del Mare Nostrum. Una lancia di salvataggio britannica avvista quella macchia di colore, si avvicina: un uomo semisvenuto tenuto a galla dal salvagente, respira a fatica ma è ancora vivo. Lo tirano a bordo, è prigioniero ma salvo, finirà la guerra in un campo di prigionia. Dopo pochi giorni a Talignano arriverà il laconico e temuto messaggio del Ministero dell'Aeronautica: «*Il velivolo del capitano Athos Maestri non è rientrato alla base dopo una pericolosa missione. Aeroplano ed equipaggio sono dispersi. Le ricerche sono in corso*». Papà e mamma Maestri sono colti da disperazione. La giovane moglie incinta è annichilita dal dolore.

Ma il corpo di Athos non è stato ritrovato, quindi c'è ancora una scintilla di speranza, forse è stato ritrovato vivo e preso prigioniero dai britannici. Ed è a questa speranza che i congiunti di Athos si aggrappano con tutte le loro forze.

Pochi mesi dopo arriva la conferma dei loro peggiori presentimenti: da un campo di prigionia inglese in Africa, giunge una lettera inviata dal secondo pilota sopravvissuto dell'equipaggio di Maestri. È indirizzata ai genitori e racconta di come il velivolo si sia inabissato senza lasciare scampo al resto dell'equipaggio, lui è l'unico superstite. Ai genitori resterà una Medaglia d'Oro al Valor Militare alla Memoria, e il ricordo e l'orgoglio di quel figlio un po' ribelle e irrequieto ma dal grande cuore. Alla giovane sposa una figlia piccola da crescere e un altro in arrivo, quel figlioletto maschio che Athos tanto aveva desiderato e che non potrà mai veder crescere.

Maledetta guerra! □

© Riproduzione riservata