

ARRIVEDERCI “PEDRO”



Lo scorso gennaio è scomparso all'età di 94 anni il comandante Costantino Petrosellini, uno degli ultimi testimoni della seconda guerra mondiale. “Pedro” ha fatto la storia dell’Aeronautica Italiana sia militare che civile. Abbiamo fatto una chiacchierata con il figlio Alberto che ci ha raccontato episodi inediti di una “vita tra le nuvole”.

Luca Ricci

foto Archivio famiglia Petrosellini

Lo abbiamo conosciuto un po' tutti qui in redazione, e ognuno di noi potrebbe raccontare un aneddoto diverso su “Pedro”, questo il soprannome dell'allora sottotenente Costantino Petrosellini.

Il suo carisma, la sua simpatia e il suo amore per il volo ci sono rimasti dentro e per questo ci piace raccontarvelo così, anche attraverso le parole di chi lo ha amato e gli ha voluto bene. Parole che lo descrivono con sentimento e con quello stesso ardore che ricordiamo scintillare sempre nei suoi occhi.

«Solo un leggero fruscio lo avverti che il suo aliante, stecche di legno ed ali a pipistrello, aveva toccato terra dopo un brevissimo salto, si liberò del dignitoso trabiccolo con il quale si era gettato da una rupe, aveva 15 anni “Pedro” al suo primo volo, non senza paura le sue gambe tremarono, ma tant'è, la scelta era fatta: avrebbe fatto il pilota», è quanto ci racconta Alberto, figlio del comandante Petrosellini, della vocazione del padre. Insomma, una passione innata che poi si è trasformata in professione, ...e che professione!

Quando si arruolò nella Regia Aeronautica, a 18 anni, aveva ancora una faccia da bambino, tanto che nessuno credeva avesse l'età consentita.

Dopo aver frequentato la scuola di volo di Pisa, ottenne il brevetto di pilota militare nella primavera del 1940. Con il grado di sottotenente (come pilota di complemento) venne inizialmente assegnato alla 41ª Squadriglia del 63° Gruppo Osservazione Aerea, dislocata sull'aeroporto di Campoformido (Udine).

Ed è proprio qui che cominciò la sua lunga carriera di “cavaliere del cielo”. La



In apertura, il comandante Petrosellini ha partecipato al collaudo dell'Aerfer Sagittario, che portò in volo il 19 maggio 1956; nel riquadro, Petrosellini fu uno dei primi piloti A.M. a essere abilitato al pilotaggio del Vampire. Sopra, con l'MC.200 l'allora pilota della Regia Aeronautica "Pedro" il 3 settembre del 1943 ottenne il suo quinto abbattimento di guerra, che lo fece annoverare tra gli assi italiani della seconda guerra mondiale. A destra, Petrosellini, pilota collaudatore, fu il primo italiano a superare la barriera del suono con il Super Mystère.



guerra era iniziata! Pilota di ricognitori biplani Ro.37, con appena un centinaio di ore di volo alle spalle e nessuno specifico addestramento al combattimento, compì le sue prime missioni belliche nell'aprile del 1941, durante le operazioni contro la Jugoslavia, effettuando mitragliamenti e spezzonamenti su linee ferroviarie e stazioni nemiche.

Intanto Petrosellini si era sposato con la sua amata Adriana, che lo racconta nel suo diario pubblicato nel 1981: «Io e Costantino ci siamo sposati. Siamo molto giovani ma ci siamo sposati perché è scoppiata la guerra. Sembra un controsenso, ma la ragione è che abbiamo avuto paura che il destino ci separi per sempre e perciò vogliamo godere quello che la sorte ci permetterà [...]», parole che, quando pubblicate, avevano riscosso molto successo in quanto prima testimonianza diretta, e ancora attuale, delle difficoltà che si

possono incontrare stando al fianco di un aviatore, soprattutto quando la guerra bussa alla porta e irrompe prepotentemente nella quotidianità delle famiglie.

Di combattimenti durante il secondo conflitto mondiale ne ha fatti molti, fu inviato prima in Africa Settentrionale, dove prese parte alla riconquista di Tobruk, alla seconda battaglia della Sirte, a quella di El Alamein, e agli scontri di Sidi El Barrani e Sollum durante le fasi della ritirata italo-tedesca verso la Tunisia. Partenze continue che, per chi gli era a fianco, si traducevano in mera e silenziosa sofferenza: «Ntino in aprile è andato in Africa. Come è lontana

l'Africa. Gli scrivo "8° Gruppo Caccia - Posta Militare 375" e non so altro. Qualche volta mi arriva una sua lettera sporca di sabbia: sempre tranquillo, mi chiede del nostro bambino».

Ottenne la sua prima vittoria in un combattimento aereo il 26 ottobre 1942, nei pressi di Tobruk, in Libia, ai danni di un Martin Maryland della Royal Air Force, che stava effettuando una ricognizione fotografica. Danneggiato il velivolo gli si affiancò invitando il pilota ad atterrare, ma il mitragliere di coda dell'aeroplano aprì il fuoco. In risposta il "Pedro" lo abbatté. Fu la sua prima vittima, e non l'ultima. Totalizzati cinque abbattimenti accertati, fu



Sopra, l'allora sottotenente Costantino Petrosellini tornò durante la guerra nel 1942 per la licenza natalizia e poté abbracciare il suo primogenito. A destra, foto di gruppo ad Amendola del 1952.

nominato "asso" della caccia della seconda guerra mondiale. La sua ultima vittoria di guerra, la quinta, ce l'ha raccontata personalmente più volte, ma non ci siamo mai stancati di sentirla, per l'enfasi con cui la ricordava e per l'accuratezza di tutti i dettagli che ogni volta sapeva aggiungere. "Meticoloso" è l'aggettivo con cui ce lo descrive Alberto, "preciso e puntuale", ma non è una novità per noi che abbiamo ascoltato sempre con grande rispetto le sue parole.

Con gli occhi che ancora gli brillavano, pieni di orgoglio e trepidazione iniziava: «Era il 3 settembre 1943 quando in volo su La Spezia, ad alta quota, intercettai uno stormo di B-17 "fortezze volanti", li chiamavamo così, e con due attacchi in verticale, uno in picchiata e uno in cabrata, abbattei uno dei quadrimotori». In realtà, lui ha sempre tenuto a precisare, fu questa la sua vittoria aerea più significativa, una delle ultime ottenute dalla Regia Aero-



nautica, e soprattutto l'ultima per il caccia MC.200. Tra il 1943 e il 1945 volò su diversi aeroplani da caccia Macchi C.202 Folgore e C.205 Veltro, ma anche sui Reggiane Re.2002 Ariete. In quell'epoca divenne comandante della 94ª Squadriglia dell'8° Gruppo del 5° Stormo.

«Poi quando arrivò finalmente la pace – ci racconta ancora il figlio – volò

sul Mustang e sullo Spitfire e si chiese più volte come aveva fatto ad imbarazzare con il suo Macchi quegli spaventosi bestioni. Nel tempo libero nell'aeroporto di Udine scorrazzava con la sua Squadriglia in evoluzioni acrobatiche. Ma non passò molto tempo che un comandante americano gli chiese di smettere di fare queste peripezie perché i suoi uomini nell'emularli avevano



In questa pag., il comandante Petrosellini ha lasciato l'Aeronautica Militare nel 1956 con il grado di tenente colonnello per approdare all'Alitalia, nella quale prestò servizio fino al 1981.

messo già fuori uso alcuni velivoli».

Nel frattempo si era entrati nell'era dei jet. Quando dovettero andare a prendere i Vampire, partirono in treno da Foggia, tre giorni per andare e tre ore per tornare.

I ricordi sono tanti e si rincorrono: a Bretigny, in Francia, durante il corso collaudatori, superò per la prima volta la velocità del suono sul prototipo del Dassault MD.454 Mystère IV, traguardo che fu replicato successivamente in volo orizzontale con il Super Mystère B-1. Ma Alberto ci racconta che nella vita del padre, come in quella di molti piloti come lui, purtroppo spesso non ci sono solo onori, ma anche tante difficoltà e, a volte, paura: «Decollava sereno un mattino con il Sagittario ormai collaudato, basso sul mare verso nord; il potente motore Rolls Royce si spense, l'aereo con ali a freccia non veleggiava e veniva giù veloce: "buttati, Pedro buttati", gridava alla radio l'ingegnere Stefanutti, era troppo basso, ma

poi non aveva fatto i conti con l'idiosincrasia che aveva il Pedro per il paracadute; atterrò malamente sulla pista di Fiumicino in costruzione, passando a pochi metri di altezza sulle teste degli spaventatissimi bagnanti di Coccia di Morto. Due belle capocciate, testimoniate dal casco ammaccato. Tornò a casa, si mise seduto taciturno, ci guardò e disse: "si è rotto", quasi scusandosi con noi ragazzi che facevamo il tifo per lui». Nel corso della sua carriera, ci dice orgoglioso il figlio, ha pilotato 80 tipi diversi di aeroplani, effettuando oltre 20.000 ore di volo. Nel 1956 lasciò l'Aeronautica Militare con il grado di tenente colonnello, diventando pilota civile presso la compagnia Alitalia.

Fu comandante istruttore su velivoli Convair 340, Convair 440 e Douglas DC.6, e poi comandante sui Sud Aviation Caravelle, i Douglas DC.8 e i Boeing B.747 Jumbo Jet. Divenuto capo settore della linea Polare (sulla base di Anchorage), ebbe modo di effettuare la valu-

tazione del Concorde, in vista dell'acquisto, mai concretizzato, di un velivolo da trasporto supersonico civile, da parte dell'Alitalia.

Lasciò la compagnia di bandiera nel 1981, e non a cuor leggero, racconta Adriana: «Costantino. Comandante di "Jumbo" è andato in pensione. È venuto a casa, ci siamo guardati con gli occhi umidi di pianto. Ci siamo abbracciati e abbiamo "sentito" che vorremmo tanto ricominciare tutto da capo. Insieme».

Una vita vissuta senza rimpianti né rimorsi, con il motore sempre al massimo dei giri, perché il suo sogno si era realizzato, e di questo, il "Pedro", ne è sempre stato consapevole.

Alle nipoti, l'ultima volta che sono andate a salutarlo disse: «Vi auguro di essere felici come io lo sono stato tutte le mattine nell'alzarmi per andare a volare, un lavoro per il quale avrei volentieri pagato». Arrivederci "Pedro"! □

© Riproduzione riservata