

# Il lungo volo di Leonardo

di Paolo Re

L'ordinarietà degli eroi è conseguenza spesso naturale nella letteratura aeronautica, la cui più diffusa narrazione, piuttosto divulgativa che storica, ruota soprattutto sugli interpreti di vicende eclatanti, spesso già note. Nella normalità della vita dei tanti aviatori e lavoratori aeronautici si cela nondimeno una sorprendente straordinarietà - altrettanto e forse ancor più accattivante di quella veicolata dai miti più noti - e che, in

definitiva, caratterizza l'unicità ed il fascino dell'intero settore.

Di una tale prerogativa è testimone Leonardo Ammaturo (foto 1) brindisino classe 1917, il cui ritratto si disegna in parole che scrivono una storia ben più ampia delle vicende che l'hanno reso protagonista: tutta una vita spesa in volo, anche da pensionato, e primo sottufficiale pilota a volare coi reattori dell'A.M.I.

Aveva l'occhio vispo e vigile, il

nostro pilota, tanto da ricevere a 79 anni la stella d'oro al merito sportivo dal comitato CONI della propria città d'origine per la sua lunga attività di cronometrista, alla quale si era anche dedicato, incuriosito - sin dal suo rientro in Italia avvenuto nel 1947 - dalle tecniche di misurazione del tempo.

Già, il tempo... perché tanto ne era passato prima della sua liberazione dal campo di prigionia, in cui fu trattenuto per ben 6 anni, dopo che nel pomeriggio del 28 gennaio 1941 era stato abbattuto da Gladiator dell'80 Sq. RAF nel cielo della Vojussa. Era decollato alle ore 15.00, quel giorno, dall'aeroporto di Brindisi Casale, dopo essere rientrato con successo in mattinata da una prima missione di spezzonamento a supporto delle truppe del Regio Esercito. Il suo reparto era il 95° Gruppo B.T. del 35° Stormo, quest'ultimo comandato dal col. E. Grande. A bordo del Cant Z.1007bis (foto 2) altri due suoi concittadini: il sottotenente pilota Nicolò Ainis, ma siciliano d'origine, e il telegrafista Edo Giordano. Quest'ultimo non riuscì a salvarsi, e neppure gli altri avieri addetti alle mitragliatrici: il fuoco aveva già avvolto tutta la fusoliera quando i due piloti riuscirono a paracadutarsi. Nico Ainis fu liberato con l'invasione italiana della Grecia allorché, in conseguenza del lancio, era ancora sottoposto alle cure presso un locale ospedale. Leonardo Ammaturo fu invece catturato da due militari greci, consegnato agli inglesi e quindi condotto a Suez via Alessandria d'Egitto, dove fu imbarcato con destinazione India, e lì vi rimase, internato, ben oltre la fine della guerra assieme ad altri 167 mila prigionieri, rimpatriati a rilento per mancanza di navi, come ammisero gli inglesi.

Allo Stormo, appreso dell'abbatti-



mento, vennero ritenuti entrambi scomparsi e Leonardo – come anche il sottotenente Ainis - fu insignito della medaglia d'argento alla memoria: “c'è tutta una vita nel mio libretto di volo, anche la morte” come spesso, scherzando, ricordava.

Rientrato in Italia conseguì, da sottufficiale effettivo, l'abilitazione ai velivoli a reazione. Era l'anno 1953, si volava con i DH.100 Vampire (foto 3). Divenne per i 18 anni successivi uno dei più famosi istruttori della nostra Aeronautica: con lui impararono a volare i futuri esponenti delle massime gerarchie dell'A.M., dal gen. Franco Pisano, divenuto capo di stato maggiore, al gen. Stelio Nardini, suo immediato successore.

Arruolato in Aeronautica nel 1935, al suo congedo aveva maturato ottomila ore di volo. Un Ca.100 (foto 4) assegnato al campo di San Vito dei Normanni – già base dirigibili, nel dopoguerra base USAF - il suo primo velivolo da allievo. Conseguito il brevetto di volo di Pilota militare sull'aeroporto Gino Lisa di Foggia (foto 5) venne trasferito al 13° Stormo di Lonate Pozzolo, su velivoli BR.2 e BR.3 (foto 6 - 14/11/36), poi a Bresso, 10° Stormo (foto 7).

Il 15 agosto 1936 venne imbarcato a Napoli, destinazione Massaua. In Africa Orientale fu assegnato alla 118ª Squadriglia, Assab l'aeroporto, Romeo Ro.1 (foto 8 - 25/5/37) i velivoli in dotazione.

Dopo la prigionia fu trasferito al 32° Stormo. Nell'era dei jet ha volato, oltre che sui Vampire di Foggia Amendola, su T-33; RT-33; F-84G (foto 9); G.91 ed infine con l'F-86E, con il quale ha superato la barriera del suono.

Un uomo fortunato, pochi i suoi rimpianti, uno dedicato ad un altro aviatore della sua città, con il suo stesso nome: “Una volta c'era una stele di marmo sulla fiancata del Banco di Napoli in piazza Vittoria che ricordava il sacrificio di un grande pilota brindisino, Leonardo Ferrulli, Medaglia d'Oro al Valor Militare, morto da croe.



Quando l'edificio fu abbattuto per la costruzione di quello nuovo e attuale, quella lapide fu messa in un magazzino del comune. È ancora lì. Ecco, vorrei che Brindisi ricordasse più degnamente uno dei suoi figli caduti. Null'altro”.

Questo il ricordo verso un altro

asso della Caccia italiana, non noto come meriterebbe, 21 abbattimenti, colpito il 5 luglio 1943, quando, a trentacinque anni, era il pilota italiano con il maggior numero di vittorie in duelli aerei. Un volo molto più lungo di eroismo ordinario invece quello di Leonardo Ammaturo, il cui ultimo



sogno aviatorio venne esaudito dalla locale sezione dell'Associazione Arma Aeronautica, in fregio alla cui sede, in via Brandi, quella stele del più giovane Leonardo venne collocata e svelata nella cerimonia del 24 maggio 1995, dalla signora Adriana Formisano, nipote dell'asso, e moglie di uno dei più amati comandanti del 32° Stormo, nel periodo brindisino.



Sotto: un classico "ATTENTI!"  
(20/7/1935).

*Below: standing to "ATTENTION!"  
(July 20<sup>th</sup>, 1935).*

