

Era una notte buia e tempestosa - I

Scritto da Fabio Consoli

Era una notte buia e tempestosa. La data non la ricordo con esattezza, ma doveva essere una notte di fine estate od inizio autunno del 1988. Esisteva ancora l'Unione Sovietica e la contrapposizione tra NATO e Patto di Varsavia era nell'ordine naturale delle cose.

La storia si svolge nei cieli del Veneto e del Friuli; i protagonisti sono due "streghe" del 28° Gruppo del 3° Stormo di base a Villafranca di Verona. Era una notte buia e tempestosa, dunque...

Il Gruppo era impegnato nell'annuale esercitazione "*Display Determination*" della NATO, uno degli impegni operativi più importanti per i Gruppi dell'Aeronautica Militare che vi partecipavano; il 28° è *taskato* per una missione di ricognizione notturna da effettuarsi in Friuli: in parole povere, le Streghe devono riportare a casa le fotografie di tre o quattro camion parcheggiati nel poligono di Maniago (allora ancora attivo) usando le macchine all'infrarosso del pod fotografico "Orpheus".

La missione viene assegnata a me, giovane tenente, gregario, con più di due anni di esperienza sul 104G, ed al mio amico Daniele (il nome è di fantasia), capo-coppia, giovane capitano di notevole esperienza, ma transitato sul 104 da relativamente poco tempo, proveniente da un reparto caccia-bombardiere dotato di G-91Y.

Una premessa importante da fare è questa: in quegli anni era autorizzato un solo percorso di bassa quota notturna; il mio Gruppo di notte e a bassa quota volava sempre e solo quella rotta. Diamine, la conoscevo a memoria! Questa missione, inoltre, andava verso ovest, fino a Fossano, in Piemonte (dove probabilmente abbiamo raccolto una serie infinita di maledizioni da parte della popolazione locale) per poi tornare verso est sorvolando Lombardia ed Emilia. Insomma, noi non avevamo visto molta Italia di notte e a bassa quota! Daniele ed io ci guardiamo negli occhi e pensiamo la stessa cosa: "Fabio" mi dice "andiamo a pianificare per bene questa missione!".

L'ora e mezza successiva fu impiegata nella preparazione della missione: ricordo perfettamente che pianificammo una bassa quota tutta in pianura, con parecchi *waypoints* facilmente identificabili al radar. In pratica, dopo il decollo da Villa, avremmo virato verso sud per riportare i ponti di Borgoforte (uscita standard in volo a vista); poi prua verso est, seguendo praticamente il corso del Po fino alle sue foci, nord-est verso la laguna di Marano ed, infine, prua nord per passare sulle coordinate del target seguendo il fiume Tagliamento. Calcoliamo, inoltre, l'orario di decollo per fare il TOT (*Time On Target*), la quota di sorvolo e la distanza da mantenere tra gli elementi della formazione in modo da garantire una copertura adeguata dell'area del target con le nostre macchine all'infrarosso.

Quando tutto è pronto, passiamo il nostro piano di volo e cominciamo a fare il [briefing](#) per la missione. Ad un tratto... il disastro! Qualcuno entra in sala navigazione e ci "molla la bomba":

Era una notte buia e tempestosa - I

Scritto da Fabio Consoli

“Hanno chiamato dal Venda (allora sul Montevenda, nel padovano, era situato uno dei centri di comando e controllo dell’Aeronautica Militare) ed hanno detto che non siamo autorizzati a volare basse quote notturne differenti da quella autorizzata! Dovrete riportare sul TACAN (una radioassistenza) di Istrana, da lì scendere lungo una radiale a vostra scelta per riportare un IP (*Initial Point*) a bassa quota, fare il TGT (*Target*) e poi tornare per la stessa strada”. ...e mancano tre quarti d’ora al decollo!

“Che manfrina! Che razza di addestramento è questo?!? Come se in caso reale si potesse operare in questo modo!” I nostri commenti, potete facilmente immaginare, sono di questo tipo (...e pure peggiori). Comunque: “Comandi, sissignore!”; Daniele ed io ci “fiondiamo” in sala navigazione per buttare via tutto il nostro lavoro e tirare le quattro linee che ci servono: riporteremo la verticale del TACAN di Istrana e poi scenderemo lungo la radiale che ci porterà sulla città di Pordenone che sarà il nostro IP, poi prua verso est per riportare a sud di Aviano e, quindi, il poligono di Maniago dove è situato il nostro obiettivo.

Per fortuna la parte relativa al sorvolo del TGT rimane pressoché invariata e così, dopo soli quindici frenetici minuti, siamo pronti ad avviarci, ancora bestemmiando, verso lo spogliatoio e la sala caschi del Gruppo. Bardati di tutto punto ci avviamo verso la linea volo dove ci attendono i nostri due “spilloni” (così erano affettuosamente soprannominati gli F-104) in configurazione “*ti p + pod*”.

Piove, il *ceiling* (la base delle nuvole) è tra i 1.000 ed i 1.500 piedi, ma almeno la visibilità è decente. Messa in moto e “cinque dita” vengono svolte regolarmente e con la velocità di un vero *combat ready*, così Daniele ed io ci presentiamo all’orario previsto per un decollo in coppia.

Così, in quella notte buia e piovosa, i nostri fedeli amici “retaioli” vedono passare sopra le loro teste due stelle comete, accompagnate da un rombo assordante, che annunciano che le Streghe sono di nuovo all’opera... ([continua](#))

(10 aprile 2012)