

“COME ON BROTHER I'M TAKING YOU HOME” (*Vieni fratello, ti riporto a casa*)

Di Giancarlo Naldi

Fonte: Rivista Aeronautica, lettera al Presidente AAA, gennaio 2012

[Angel Flight \(Radio Tower remix\) Song](#)

(Click on)



Caro Presidente,

il *web* riserva tante sorprese. Infatti, tra l'enorme massa di cose inguardabili capita, talvolta, qualche perla da salvare assolutamente sul *desk-top* per averla a disposizione e rivederla più volte senza accedere ad *internet*. Questa volta la sorpresa mi è arrivata da un carissimo amico italo-americano, colonnello in congedo della U.S. Army, col quale mi trovo in perfetta sintonia per la visione che abbiamo della vita e, soprattutto, per i comuni sentimenti che albergano nel profondo. Spero mi perdoni per aver reso pubblica l'E-mail che mi ha mandato l'altro giorno e che dice testualmente:

Good Morning,

“ penso che tu sarai uno fra i pochi, ad eccezione del personale dei C-130 della 46^a Brigata Aerea, che veramente possa apprezzare questo video. Si tratta del trasporto delle bare dei Caduti in Afghanistan ed Irak. Noi li chiamiamo “Angel Flights”. Consiglio di aprirlo e vedrai e sentirai una cosa eccezionale.

Un abbraccio,

Andy”

No, non sono d'accordo con lui. Non saranno pochi quelli che apprezzeranno questo video. Lo vedrai anche tu Presidente dai ritorni che avrai se, come ho fatto io, lo rilancerai agli amici aviatori. Ne sono certo, e per questo mi affretto a comunicartelo ansioso di avere un tuo commento conoscendo bene i tuoi sentimenti e quelli che animano il cuore di tutti noi militari. Non dobbiamo vergognarcene. *“Anche i militari*

hanno un cuore!” mi disse una volta *Giovanni Paolo II* quando per la commozione dovetti interrompere, per pochi ma interminabili secondi, il discorso che gli stavo facendo in occasione della concessione di un'onorificenza.

Il filmato consiste in una serie di stupende foto di C-130 in sequenza e ben integrate tra loro, la maggior parte delle quali sono relative al lancio di *flares* che danno veramente l'impressione che il velivolo disponga di ali luminose come un angelo. Il sonoro è costituito da una splendida canzone di Radney Foster (un pilota di C-130? Non lo so, ma voglio crederlo) il cui testo è riportato in sovrapposizione agevolando così la comprensione per chi non è molto familiare con un inglese del *deep south*, unitamente alle chiamate radio che mi riportano indietro con la mente a quando anch'io facevo la mia parte con un volantino fra le mani.



**ANDREWS TOWER GOOD MORNING. ANGEL FLIGHT BRAVO 0-2
READY FOR TAKE OFF**

(Andrews Torre buon giorno. Volo dell'Angelo Bravo 0-2 pronto al decollo)

**ANGEL FLIGHT BRAVO 0-2 YOU ARE NUMBER 1 FOR TAKE-OFF.
RUNWAT 25. GET'EM HOME BOYS!**

(Volo dell'Angelo Bravo 0-2 siete il numero 1 al decollo. Pista 25. Riportateli a casa, ragazzi!)

Cominciamo subito bene. Già l'idea di chiamare questi voli “*Angel Flights*” mi affascina e li invidio perché, al contrario, il nominativo dei nostri voli, a causa dell'alfabeto ICAO (*International Civil Aviation Organization*) che per indicare la “I” di Italia obbliga a dire “India”, non richiama nessun sentimento di affetto per il nostro Paese. Il nominativo *Angel* è già di per sé portatore di un sentimento di riconoscenza, di gratitudine nel confronto dei nostri Caduti e, soprattutto, di condivisione del dolore del Paese intero con i loro congiunti, perché il linguaggio della morte è universale e chiunque ascolti lo capisce.

All I ever wanted to do was fly

Non ho mai desiderato altro che volare



Leave this world and live in the sky

Lasciare questo mondo e vivere nel cielo

Chi di noi aviatori non ha desiderato tutto ciò. Ricordo che quando avevo sì e no 4-5 anni la 46^a Aerobrigata cominciava a sfoggiare i suoi nuovi ed argentei Fairchild C-119 che, nella fase di rientro a Pisa, quando provenivano dal Nord-Est, sorvolavano a bassa quota il piccolo paese dell'Appennino bolognese dov'era la mia famiglia e tutti noi bambini gridavamo: “*Riuplén, botta zò dal caramèli!*” (Aeroplano, butta giù delle caramelle!) e le nostre grida li seguivano finché non sparivano dietro la Raticosa portandosi dietro la nostra delusione ed i nostri sogni. Rimanevamo tutti ammutoliti per lungo tempo. Chi l'avrebbe mai detto allora che avrei volato per più di tre anni su quei velivoli!

I left the C-130 out of Fort Worth Town

Sono partito con il C-130 dalla città di Fort Worth

I go up some days I don't want to come down

Certi giorni vado in volo e non vorrei più scendere

Il C-119 era destinato a farmi sognare anche durante il periodo accademico. Con la bella stagione ci imbarcavano a Capodichino e ci portavano ad Alghero per i primi assaggi di volo sul P-148. Varie volte è capitato che l'addetto al carico, certo di farci piacere, aprisse le porte laterali per consentirci di guardare giù. Ricordo ancora un rientro pomeridiano volato tutto *on top* a porte aperte lambendo un'enorme distesa di strato-cumuli rosati che invitavano a tuffarsi in quella bambagia. Napoli fu raggiunta troppo in fretta quella volta, nonostante la modesta velocità indicata di “ben” 150 Kts.

Well I fly that plane

Ebbene io pilota quell'aereo



Called the Angel Flight

Chiamato Volo dell'Angelo

Come on brother you're with me tonight

Vieni fratello, tu sarai con me stanotte



Sai Comandante, ricordo ancora molto bene il C-119 con i suoi controlli (il primo amore non si scorda mai) e sarei pronto a volarci immediatamente. Il suo carico ben centrato te lo faceva sentire addosso come ti sentivi addosso un velivolo acrobatico tipo MB-326.

E proprio per questo motivo col C-119 potevamo permetterci di fare delle sfogate molto accentuate, l'atterraggio ripido, e tante altre bravate che non è qui il caso di ricordare. La voglia di imparare era tanta, come pure quella di poter imitare i più bravi di te. A ciò aggiungi che all'epoca si facevano mediamente 100 ore/mese (!). Allora gli equipaggi servivano per cui i giovani piloti accademisti venivano messi sotto pressione per diventare quanto prima Capi Equipaggio. Uno dei primi voli da me compiuto in questa veste (ed anche forse uno degli ultimi su quel velivolo perché subito dopo la nomina ci fu una richiesta di piloti e venni trasferito all'allora RVSM) fu un "Trasporto salma" da Alghero a Bari per riportare a casa un nostro Sottufficiale deceduto per servizio. In un triste pomeriggio invernale caricammo sul velivolo col *fork-lift* un enorme cassone di circa 3 metri cubi contenente la bara (essendo il velivolo non

pressurizzato le norme di volo prevedevano l'obbligo di immergerla in un'altra cassa grande al punto tale da permettere che essa fosse contornata da almeno 30 cm di torba) accompagnata dalla sua giovane consorte affranta dal dolore. Se una bara, non foss'altro per la sua forma, conserva ancora una parvenza di legame all'uomo che contiene, nulla, in quell'oscuro e rumorosissimo compartimento di carico, poteva certo richiamare la figura del giovane scomparso e men che meno l'enorme cassa di legno grezzo ricoperta di scritte in inglese relative al motore d'aviogetto che fino a quel momento aveva contenuto. Ma tutti eravamo tristi lo stesso per questa giovane famiglia distrutta. Dopo aver tranquillizzato la signora dicendole che eravamo vicini al suo dolore e che ben presto i suoi parenti l'avrebbero accolta a casa sana e salva confortandola molto più amorevolmente di quanto potessimo fare noi, decollammo al volta di Bari con la prospettiva di attraversare un grosso fronte freddo sul Tirreno. Il velivolo era sprovvisto di radar. Il suo livello di volo di crociera era compreso di norma tra 110 e 130, cioè, per il nostro Paese, la quota dei cumuli-nembi. Per evitare formazioni nuvolose isolate si poteva salire anche a FL 150 ma a parte il calo di potenza (nonostante i compressori in "alta") si profilava la necessità di ossigeno e con i passeggeri la cosa non era facile disponendo solo di poche bombole portatili.

Between Heaven and Earth

Tra cielo e terra

You're never alone

Non sei mai solo



On the Angel Flight

Sul Volo dell' Angelo

Come on brother I'm taking you home

Vieni fratello, ti riporto a casa.

Verso Ischia eravamo "dentro" con una forte turbolenza. Il C-119 incassava bene il ghiaccio perché aveva ben 6 bruciatori per riscaldare le ali ma quanto alla turbolenza, per le sue dimensioni, se la prendeva tutta. La signora stava piuttosto male. Una mia richiesta di salire a 130 nella speranza di trovare condizioni meteo diverse fu respinta

dal Controllo per la presenza di un traffico a livello superiore. Ad un certo punto entrammo nel cuore di un cumulo nembo. L'esile telaio in alluminio che reggeva il plexiglas del finestrino scorrevole alla mia sinistra venne risucchiato verso l'esterno provocando un vero e proprio buco che fece entrare della neve investendomi in pieno. Il buco fu immediatamente tappato sacrificando il giubbotto da volo del motorista mentre il velivolo cominciò a salire incontrollato. Che fare? Non mi era mai capitata una situazione del genere. Ricordo bene che decisi di mettere avanti le eliche pronto a dare tutta potenza in caso di perdita di velocità e di tenere le ali livellate e l'orizzonte chiuso aspettando che il velivolo prima o poi si fermasse. Chiamai immediatamente Roma Controllo informando che salivo incontrollato e che mi preoccupavo per il traffico che era sopra di me. Problema superato. Il velivolo era a 120 in direzione opposta mentre noi ormai eravamo a 14.500 ft ed il velivolo si stava finalmente fermando.

L'addetto al carico, in tutto quel caos, salì in cabina per dirmi che la signora stava svenendo per cui, non potendo mollare i comandi in una situazione del genere per accertarmi di persona della situazione, gli gridai di portarle giù l'ossigeno. Di più non sapevo e non potevo fare. Finalmente tornò un po' di quiete in cabina ma un freddo insistente continuava ad investirmi i piedi. Una rapida occhiata fu sufficiente per capire che dalla bocchetta di aerazione vicino alla pedaliera era entrato ghiaccio fuso che si era consolidato sul mio scarponcino da volo trasformandolo in un batter d'occhio in un blocco di ghiaccio. Ma dove eravamo andati a finire? Quando eravamo entrati nella buriana eravamo a circa 30 NM a N-NW di Ischia con una prua di circa 110° mentre nella nuova situazione Ischia mi appariva in coda sulla destra ed avevamo una prua di 200°. Un rapido *fix* mi fece capire che eravamo stati spazzati via per una quarantina di miglia e che il velivolo aveva ruotato di ben 90°. Perché mi ricordo così bene questi dettagli? Perché fu per me un volo memorabile e conservo ancora tra le carte il Piano di volo dell'epoca con annotate dietro le varie situazioni verificatesi per fare dettagliatamente la prevista relazione al comandante di Gruppo.

Terminata quella breve ma terribile cavalcata tra i cumuli nubi, subito prua Sud, dove avevamo intravisto il sereno e poi, superato il "malloppo", a sinistra per Bari cancellando il piano di volo IFR per guadagnare tempo avendo intravisto tra le nuvole la spianata fatta dalle ruspe per realizzare il nuovo aeroporto barese. Ma ormai era troppo tardi e l'accoglienza era stata smobilitata (chissà mai perché se eravamo partiti regolarmente ed eravamo ancora in volo?! Forse un'inesattezza nella comunicazione degli orari) per cui si pose il problema di decidere dove collocare la bara, o meglio il cassone. La tensione per il volo appena compiuto e per la smobilitazione dell'accoglienza mi fece adirare col Maresciallo della locale stazione CC dal quale pretendevo l'apertura di una chiesa, di un obitorio o, ultima ratio, di un hangar per depositarvi l'ingombrante fardello, mentre i familiari venivano immediatamente accompagnati alle loro case essendo previsto il funerale solo il giorno successivo. Tra l'altro nell'agitazione di quei momenti il foulard verde con l'emblema del Lupo del 98° Gruppo mi era uscito dallo zippo per cui il Comandante della base, nel frattempo intervenuto, credette bene di apostrofarmi dicendo "*E lei Capitano accompagna i nostri morti con il foulard fuori della tuta?*" Sicuramente l'avrei preso a male parole se non fosse sopraggiunto in quel momento il Comandante della 3^a RA, amatissimo ex comandante della 46^a, che prese le mie difese dicendo: "*Stia zitto Colonnello. Questa*

è gente che lavora!”.

Intanto si era fatta notte per cui ripartimmo in fretta per Pisa non senza qualche preoccupazione perché la cosiddetta prova del “*tic-tac*” che doveva comprovare il posizionamento delle eliche fuori dal passo *reverse*, aveva dato un esito incerto e non si poteva ripetere.

I love my family and I love this land

Amo la mia famiglia ed amo questa terra

But tonight this flight's for another man

Ma questa notte questo volo è per un'altra persona

We do what we do because we heard the call

Facciamo quello che stiamo facendo perché abbiamo udito la chiamata

Some gave a little but he gave it all

Alcuni hanno dato poco ma lui ha dato tutto



Sì, tutti noi abbiamo operato rispondendo a delle chiamate. Prima di tutto a quella vocazionale e poi, in seguito, a quelle d'allarme o semplicemente a quelle improvvise dovute ad eventi luttuosi specie per incidenti di volo in passato purtroppo frequenti. Ho avuto l'occasione di fare nella mia vita altri trasporti di salme con il DC-9 collocandole nella stiva pressurizzata, ma non ho mai amato questo genere di voli per la mancanza di partecipazione emotiva. Ci si sbarazzava del defunto chiudendolo al buio tra i bagagli mentre noi ce ne stavamo in una confortevolissima e ben arredata cabina con tanto di *steward* come se volessimo allontanare da noi l'idea del dolore e della morte. Una visione della vita questa, molto illuministica (oggi si direbbe *new age*), che intimamente non ho mai accettato.

I fly that plane

Io volo con quell'aereo

Called the Angel Flight

Chiamato Volo dell'Angelo

Come on brother you're with me tonight

Vieni fratello, tu sarai con me stanotte

Between Heaven and Earth

Tra cielo e terra

You're never alone

Non sarai mai solo

On the Angel Flight

Sul Volo dell'Angelo



Come on brother I'm taking you home

Vieni fratello, ti riporto a casa.

Con il velivolo da trasporto è un'altra cosa. Continua a bordo l'atmosfera di preghiera della chiesa, così ben evidenziata dal cantautore del video, l'aria è piena di compunzione, si parla quasi sottovoce, non si scherza, sono dei nostri familiari quelli, sono quelli che hanno dato la vita per noi.

Sì, diciamolo pure a voce alta: sono i “nostri” Eroi.

GOOD AFTERNOON. ANGEL FLIGHT BRAVO 0-2 CHECKING IN AT LEVEL 290. WE HAVE A HERO ON BOARD TONIGHT

(Buona sera. Volo dell'Angelo 0-2 a livello di volo 290. abbiamo un eroe a bordo questa sera)

ROGER RADAR CONTACT. GODSPEED

(Ricevuto, Contatto radar. Dio sia con te)

Ma non si offendano gli eroi della 2^a Guerra Mondiale ancora tra noi. Ogni epoca ha i suoi eroi. E la nostra epoca è quella dell'edonismo, degli egoismi esasperati, della dissacrazione, della perdita dei valori che avevano fatto forti gli animi delle generazioni che ci hanno preceduto e dell'incremento delle diseguaglianze sociali nonostante il diffuso benessere. Oggi il “povero” va a far la guerra al posto del ricco, come avveniva nel '700. *"Le persone dormono pacificamente nei loro letti di notte solo perché altri uomini sono pronti a fare violenza a loro nome"* diceva realisticamente George Orwell. E che giustizia è mai questa?! Non è più la guerra fredda dove si doveva solo fare numero ed il nemico non si vedeva. Oggi si muore veramente. E questi giovani, per

cercare di costruirsi un mondo migliore hanno dato tutto mettendo in gioco la loro stessa vita. Perché non vanno là quelli che li criticano? Ma poi, se la motivazione iniziale è stata solo economica, la vita sul campo li ha saputi trasformare facendoli entrare pienamente nel ruolo di portatori di valori importanti come è appunto quello della solidarietà e, più in generale, della nostra civiltà.

Well, the cockpit's quiet and the stars are bright

C'è calma in cabina e le stelle brillano

Feels kinda like a Church in here tonight

Sembra di essere in chiesa qui stasera

It don't matter where we touch down

Non importa dove poseremo le ruote

On the Angel Flight it's sacred ground

Per il Volo dell'Angelo è terra sacra



E allora, Comandante, facciamo tutto il possibile per aiutare la nostra società a recuperare i suoi valori chiamandoli anche noi “Eroi”. Facciamolo per coloro che gridano “10, 100, 1000 Nassiyria”, per i politici che poggiano le mani sulle bare dei Caduti, anziché baciarle ed inchinarsi davanti a loro, per coloro che toccano i nastri senza aver il coraggio di umiliarsi portando personalmente la corona almeno nell'ultimo metro (ma cosa penseranno in quel minuto di silenzio? Te lo sei mai chiesto? Diranno mentalmente una preghiera? Non credo), per i politici che sghignazzano ai funerali di Stato “...perché non sanno quello che fanno”, per coloro che non sanno trovare una lacrima per piangere su questa sventura umana che è la guerra, anche se in teatri lontani.

Ricordiamo loro le belle parole che pronunciò il gen. McArthur e che mi sono state trasmesse dall'amico Andy nel corso dello scambio di impressioni via E-mail dopo la visione del video:

“E' il soldato, non il Presidente, che ci ha dato la democrazia

E' il soldato, non il Parlamento, che veglia su di noi

E' il soldato, non il giornalista, che ci ha dato la libertà di stampa

E' il soldato, non il poeta, che ci ha dato la libertà di espressione

E' il soldato, non l'organizzatore, che ci ha dato la libertà di dimostrare

E' il soldato che saluta la bandiera, che presta servizio sotto di essa”

“E la cui bara è ricoperta dalla bandiera, che permette ai contestatori di bruciarla”

(Quest'ultima riga è un'integrazione di Padre Dennis O'Brien, Cappellano del Corpo dei Marines).

Well I fly that plane

Ebbene io pilota quell'aereo

Called the Angel Flight

Chiamato Volo dell'Angelo

Gotta Hero ridin' with us tonight

Abbiamo un eroe che vola con noi questa notte.

Between Heaven and Hearth

Tra cielo e terra

You're never alone

Non sarai mai solo

On the Angel Flight

Sul Volo dell'Angelo

Come on brother I'm taking you home

Vieni fratello, ti riporto a casa.



Noi aviatori, voliamo alto, e l'altezza ci aiuta ad avere una visione relativa del mondo e dei suoi problemi. Hai mai volato a 40.000 ft su Roma? Con un pollice la copri tutta e con essa tutti i 4 milioni di abitanti che la vivono. Formiche. Basterebbe schiacciare il dito e.. la quota consente anche di avere degli orizzonti più ampi e di immaginare soluzioni che sfuggono al comune mortale che si muove in città soffocato dai palazzi che gli occludono la vista del panorama.

E allora oso proporti quello che potrebbe sembrare improponibile: scriviamo agli Stati Maggiori ed all'ENAV proponendo che ai velivoli con le salme dei nostri Caduti venga assicurata la priorità in decollo ed in atterraggio (già mi immagino il velivolo che rulla passando davanti a tutti, come ad una rassegna, o che ha uno spazio suo per la discesa lasciando in *holding* gli altri) e, perché tutti in frequenza possano capire questo favoritismo, si aggiunga al loro *call sign*, e nei *Remarks* del Piano di volo, le parole "Eroi a bordo".

E poiché, come diceva Balbo, il progresso della civiltà consiste nel fare dell'eccellenza una routine, potremmo anche noi decidere di chiamare "Angel Flights" questi voli.

Chiedere non costa nulla e se chiediamo con convinzione otteniamo. Come membro di

un'Associazione tenuta a mantenere vivi e promuovere i valori della nostra condizione militare e della nostra Aeronautica, mi parrebbe doveroso avanzare una proposta del genere alle competenti Autorità.

Sono sicuro che troveremmo il pieno appoggio di tutte le altre FF.AA. e, in particolare, dell'Esercito che sta pagando a caro prezzo queste missioni di civiltà.

CARSON TOWER GOOD AFTERNOON. ANGEL FLIGHT BRAVO 0-2 GEAR DOWN 5 MILES

(Carson Torre buon pomeriggio. Angel Flight Bravo 0-2 carrello giù 5 miglia)

ANGEL FLIGHT BRAVO 0-2 YOU ARE NUMBER 1 FOR LANDING. WELCOME HOME

(Angel Flight Bravo 0-2 siete il numero 1 all'atterraggio. Ben tornati a casa.)

Comandante, questa società e, in particolare, il nostro mondo aeronautico possono essere migliori. Basta solo volerlo.

Con l'affetto di sempre

Giancarlo Naldi