

# L' A E R O P O R T O F A N T A S M A

DI ROBERTO D'ALBERTO

Sciacca, il sole, il mare, la spiaggia, e pensieri fugaci come folate di vento improvviso. A passeggio per la spiaggia ormai vuota mi gustavo gli scampoli dell'ultima estate siciliana, sprofondando passi "tardi e lenti" sulla battigia, e prestando orecchio al placido sciabordio delle onde che a tratti pareva quasi mormorassero le parole dei poeti: *"Uomo libero sempre avrai caro il mare". "Il mare non ha fondo, ispira grandi pensieri, è l'immagine dell'infinito". "Il mare, il mare che sempre ricomincia". "Soltanto il mare gli brontolava la solita storia là sotto, perché il mare non ha paese nemmeno lui, ed è di tutti quelli che lo stanno ad ascoltare ...."*.

Poi inatteso, il rombo di un aeroplano sbucato chissà da dove ha spazzato via dalla mente Baudelaire, Flaubert, Valéry, i Malavoglia, il silenzio, per collocarvi, in sostituzione, la disavventura accaduta ad un equipaggio della Regia Aeronautica Militare italiana durante la seconda guerra mondiale.

Correva il Febbraio del 1943, e al rientro da una missione a sud di Lampedusa, gli sfortunati aviatori si ritrovarono con i motori fuori uso costretti a decidere tra un atterraggio di fortuna lungo il litorale di San Marco, o un atterraggio poco distante in contrada Cartabubbo.

Scelsero la seconda opportunità. L'aereo prese fuoco e il motorista morì. I piloti e gli armieri, invece, salvarono la vita al prezzo di terribili ustioni di primo grado su tutto il corpo. La triste vicenda, con il contributo epistolare di uno dei sopravvissuti, il Serg. Magg pilota Antonio Fredo, costituisce uno degli episodi che il dott. Nicola Virgilio ha raccontato nel suo libro intitolato, *"Sciacca 1940-1943- L'aeroporto fantasma- Diario e memorie di guerra."*, presentato nella cittadina termale a fine luglio presso i locali della chiesa Santa Margherita.

Il volume, che adesso a grandi capi vi esporrò, non è un'opera comune. L'autore, che esercita la professione di farmacista nel ridente centro saccense, vi ha dedicato ben venticinque anni della sua esistenza, spesi tra approfondimenti sulla Regia Aeronautica; incontri e interviste con i piloti italiani, inglesi, tedeschi, americani, che combatterono nei nostri cieli; abboccamenti con il personale civile e militare del campo d'aviazione ancora in vita; con-

sultazioni negli archivi militari di tutto il mondo; indagini sui documenti inerenti la storia dell'aeroporto e i soldati che si avvicendarono in quegli anni; selezione e testimonianze dalla viva voce dei cittadini del luogo che vissero quei momenti in prima persona; raccolta di materiale bellico relativi al periodo in esame; ricerche delle spettacolari fotografie che costituiscono l'intelaiatura del testo ricco 370 pagine, molte delle quali donate all'autore dello stesso personale di volo che le scattò all'epoca.

Allo scoppio della seconda guerra mondiale, il Ministero dell'Aeronautica, attraverso le competenze dell'Ufficio Centrale del Demanio, decise di costruire un aeroporto nel territorio di Sciacca. Gli esperti individuarono una superficie adatta allo scopo prefisso in contrada "Piana Scunchipane", all'incirca, per intenderci meglio, in una zona compresa tra il rettilineo di "Santa Maria" e la strada

chiamata "fondovalle" che conduce a Sambuca di Sicilia e Palermo. Il campo d'aviazione e le sue infrastrutture, realizzate a metà del 1940, furono perfettamente mimetizzati tra gli ulivi secolari e la vegetazione tipica dei terreni agricoli circostanti, in modo tale da renderlo invisibile agli occhi della ricognizione nemica, in una operazione così riuscita da meritare l'appellativo di "aeroporto fantasma". La struttura militare costituì il trampolino di lancio ideale per gli attacchi alle navi inglesi in rotta nel Mediterraneo, e soprattutto all'isola di Malta, autentica spina nel fianco per i collegamenti italiani con il nord

dell'Africa. Tra il 1940 e il 1943, alla base di volo si avvicendarono tante squadriglie aeree, compresi diversi gruppi caccia della Luftwaffe con i micidiali aerei Messerschmitt 109.

I tedeschi, ulteriormente, contribuirono a rafforzare le difese antiaeree con batterie di cannoni pesanti e leggeri. L'importanza "dell'aeroporto fantasma", fu sancita nel Novembre del 1942, quando lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica decise di trasferirvi il Comando Caccia della Sicilia, e dalle visite al campo di Mussolini e Re Vittorio Emanuele III. La base aerea perse la sua invisibilità il 2 ottobre del 1942, grazie un ricognitore della Raf che riuscì a scattare una nitida fotografia della zona da una quota molto alta. L'aviazione anglo-americana, in virtù della schiacciante superiorità di mezzi, iniziò così a monitorare la zona assiduamente, e il 12 gennaio del 1943 Sciacca subì la prima incursione aerea che causò otto vittime tra i civili. Il 21 maggio 1943 alle ore 11,55, una for-



Aeroporto "fantasma": meccanici effettuano manutenzione

mazione di B 24 proveniente dal mare, attaccò pesantemente l'aeroporto, seminando panico e distruzione. I bombardamenti si protrassero sino allo sbarco degli alleati (luglio 1943), e a pagarne il fio, militari a parte, furono anche i civili, su tutti la famiglia saccense Scoma, intesa "mezza pinna", annientata nella loro casa di contrada "Saracino" da una bomba vagante.

Il 19 luglio incalzati dell'82° Divisione americana Airborne, i comandanti italiani decisero di smantellare delle attrezzature più importanti il campo d'aviazione, che inevitabilmente fu abbandonato al suo destino. Una volta caduto nelle mani delle forze alleate, il campo rimase in attività ancora per qualche mese. "I piloti americani", scrive Nicola Virgilio,

"trovarono non poche difficoltà ad adattarsi alle particolari caratteristiche dell'aeroporto, il 2 ottobre un aereo in fase d'atterraggio andò ad urtare un accampamento di tende posto lateralmente alla pista cappottando, il pilota morì poche ore dopo l'incidente". Una delle caratteristiche peculiari della base era, infatti, l'assenza di una pista di volo tradizionale, mancava, per farla breve, la solita striscia di

asfalto o cemento abitualmente in uso in tutti gli aeroporti da dove i veicoli partivano e arrivavano normalmente. I decolli e gli atterraggi avvenivano, invece, in una distesa in terra battuta ricavata tra gli ulivi, priva di luci e segnaletica, tale espediente garantì la segretezza della struttura per tre anni, vanificando le ricerche della ricognizione nemica. Nel febbraio del 1944 il campo d'aviazione di Sciacca fu dismesso, e i terreni restituiti ai legittimi proprietari. L'interessante libro del farmacista-architetto, Nicola nel suo curriculum vanta anche una laurea in architettura, ha il taglio del diario di guerra ricostruito con lo scrupolo dello storico professionista e la passione del brillante cultore di vicende belliche, nonché di storia della sua città. Le pagine, come ho già accennato, sono piene di bellissime fotografie scattate in quota, e altre più comuni che trasudano d'umanità e immediatezza, ma anche brani estrapolati dai diari dei militari che ci danno la misura del tragico momento storico vissuto sulla loro pelle.

Le testimonianze raccolte dall'autore, inoltre, fanno cenno anche alla nostra Caltabellotta, come si evince dalle parole del Tenente Sciarretta; ".....e cito Caltabellotta nel ricordo di una missione affidatami .... Si cercava pertanto di spostare detta polveriera in zona limitrofa, al fine

di eliminare danni agli aerei ed al personale. L'idea era quella di ottenere dalle autorità del luogo l'autorizzazione ad utilizzare all'uopo caverne che si presumeva esistessero in Caltabellotta. Speranza frustrata dall'opposizione dell'allora Podestà: decisione, mi sembra oggi, più che mai legittima. Caltabellotta aveva per noi altro motivo d'interesse vitale: infatti, i nostri aerei di caccia, nel ritornare in aeroporto dalle azioni nel Mediterraneo, usavano rientrare non già dal mare ma, dopo una larga virata, da dietro il costone di Caltabellotta, al fine di mettersi controsole e quindi con rapide discese sulla pista di volo del nostro aeroporto dove venivano rapidamente occultati tra gli ulivi". Il lavoro dell'amico

Nicola, oltre a questo, offre il destro ad alcune riflessioni per certi versi scontate, la prima della quale verte sul fatto che senza il suo ventennale impegno, dell'aeroporto 501, così era numerato nei documenti ufficiali, oggi se ne saprebbe assai poco, e in futuro certamente ancora meno. Non saremmo a conoscenza, ad esempio, che il fratello del celebre oncologo Umberto Veronesi era dislocato all'aeroporto saccense, insieme uno dei piloti personali dell'industriale Enrico Piaggio, come ha affermato addirittura l'Avvocato Gianni Agnelli, in una lettera indirizzata all'autore e fedelmente riportata nel libro. Nulla sapremmo del pluridecorato al valor militare Generale Ugo Drago (1228 missioni di guerra e 3334 ore di volo), "che continuò la sua vita aviatoria diventando pilota

Alitalia, ottenendo il prestigioso incarico di 1° comandante di Boeing 747". Nel nulla sarebbero scomparse le preziose testimonianze del Ten. Pil Adelmo Rigoli, dell'avv. Alberto Bonifai, della famiglia Dabbene, e soprattutto ancor più vano sarebbe parso il sacrificio di tanti giovani piloti mandati a morire per combattere un nemico molto superiore nei numeri, nei mezzi, nella tecnologia, nelle motivazioni forse,

ma mai nel coraggio, nell'abnegazione, nel senso del dovere, dell'onore, e dell'amor di patria, anzi. E in ricordo e ammirazione, verso quei valorosi aviatori che s'immolarono per l'Italia, mi piace dedicare loro le parole che Winston Churchill rivolse ai piloti della Raf alla fine di quella che è passata alla storia come "Battaglia d'Inghilterra"; "Mai nel campo dei conflitti umani così tanti dovettero così tanto a così pochi".

Riposino in pace.



Aeroporto "Fantasma": un atterraggio di fortuna



Aeroporto "Fantasma": un aereo della Regia Aeronautica Militare Italiana