

DESTINAZIONE

Nel febbraio dello scorso anno scoppiava nel modo più virulento la crisi libica che avrebbe portato all'epilogo che tutti conosciamo. La 46ª Brigata Aerea di Pisa è stata coinvolta sin dalla prima ora nelle operazioni di evacuazione dei nostri connazionali dal Paese nordafricano con missioni complesse e rischiose che non hanno avuto, come avrebbero meritato, l'onore delle cronache. Ve ne raccontiamo due, le più emblematiche. Il racconto non è volutamente preciso e anche i nomi utilizzati sono di fantasia, ma la sostanza rimane tutta, una sostanza fatta di coraggio, umiltà e professionismo.

Alessandro Cornacchini
foto 46ª Brigata Aerea e "Troupe Azzurra"

Aeroporto di Tripoli mattino del 24 febbraio 2011: un C-130J con le insegne italiane è al parcheggio. «Loris, da Pisa ci chiedono se ce la facciamo a fare una puntata verso l'interno. C'è un aeroporto a un paio d'ore di volo, è a Sebha; dovrebbe essere al centro del Paese, è uno scalo civile ma c'è anche una base della loro aeronautica, una scuola di volo credo. Non si hanno notizie recenti né sulle condizioni di sicurezza né sullo stato della pista, se è stata compromessa, resa inagibile. In pratica, non si sa nulla neanche su chi comandi lì, chi ha il controllo del territorio, ma ci sono una cinquantina di connazionali da portar via, almeno fino a qui, a Tripoli, me l'hanno detto anche i funzionari dell'ambasciata». Gli uomini della 46ª Brigata Aerea di Pisa quel nome non

l'hanno mai sentito e l'eventualità di estendere la loro già complessa missione non li rende di certo sereni.

Wikipedia alla voce Sebha recita: «È un'importante città della Libia centro-meridionale, capoluogo della municipalità di Sebha. Era la capitale della storica regione del Fezzan. Data la sua posizione al centro del deserto libico, Sebha è stata fino al secolo scorso un importante centro di sosta e smistamento delle carovane che attraversavano il Sahara. Dagli anni Novanta è invece punto di transito per decine di migliaia di migranti sub-sahariani, prevalentemente nigeriani, nigerini

SEBHA



e ghanesi, che attraversano clandestinamente il deserto del Sahara, dal Niger, diretti in Libia o in Europa (coordinate 27°02'17"N 14°25'38"E, altitudine 463 m s.l.m.).».

«Aldo, a parte che siamo in giro ormai non so più da quante ore, avremmo bisogno di qualche notizia e di qualche garanzia in più; e poi c'è il problema del carburante. Credo sia impensabile e non consigliabile rifornire laggiù. Qui a Tripoli come stiamo messi? Ce lo danno? Siamo partiti sapendo di non poterci contare».

La "missione di Loris" era iniziata il giorno prima, il 23 feb-

braio, dalla base di Pratica di Mare. La grave crisi politico-istituzionale che aveva colpito la Libia e portato di fatto a uno stato d'ingovernabilità aveva avviato il Paese nordafricano su quella strada di non ritorno di sanguinario sovvertimento del potere costituito. Le minime condizioni di sicurezza non erano garantite nemmeno per i civili e quindi per uno Stato come l'Italia si poneva il problema dell'incolumità dei connazionali presenti sul territorio, oltre naturalmente a quella dei funzionari d'ambasciata che dovevano continuare a svolgere il loro lavoro fino al possibile.

In questi casi, il Ministero degli Affari Esteri attiva le procedure finalizzate all'evacuazione che, attraverso una catena di comando che passa per il Ministero della Difesa, il COI (Centro Operativo di vertice Interforze) e l'Aeronautica Militare, giunge al task del singolo velivolo, punto d'arrivo della

"filiera". Questo era accaduto a Loris e ai suoi uomini, componenti di un equipaggio standard, uno di quelli tenuti in stand-by, "pronto in tre ore" sulla base di Pisa.

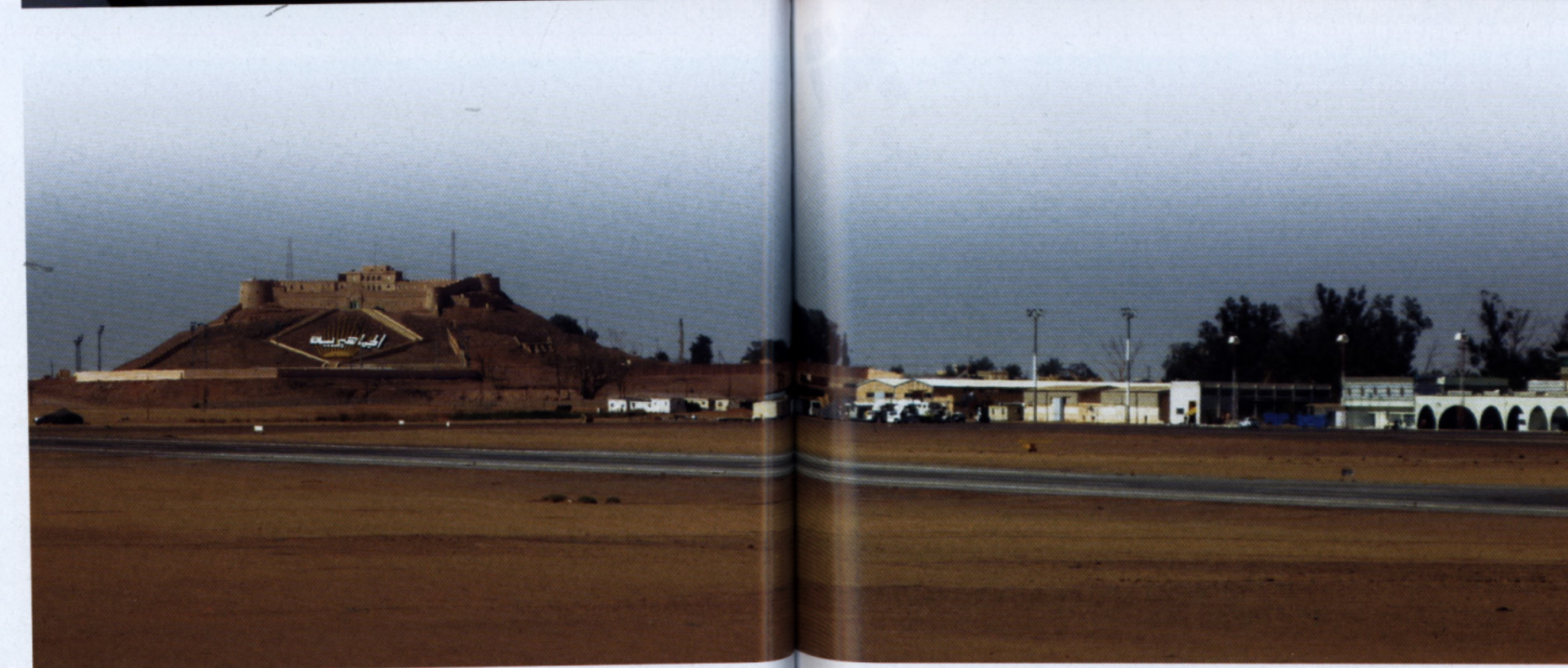
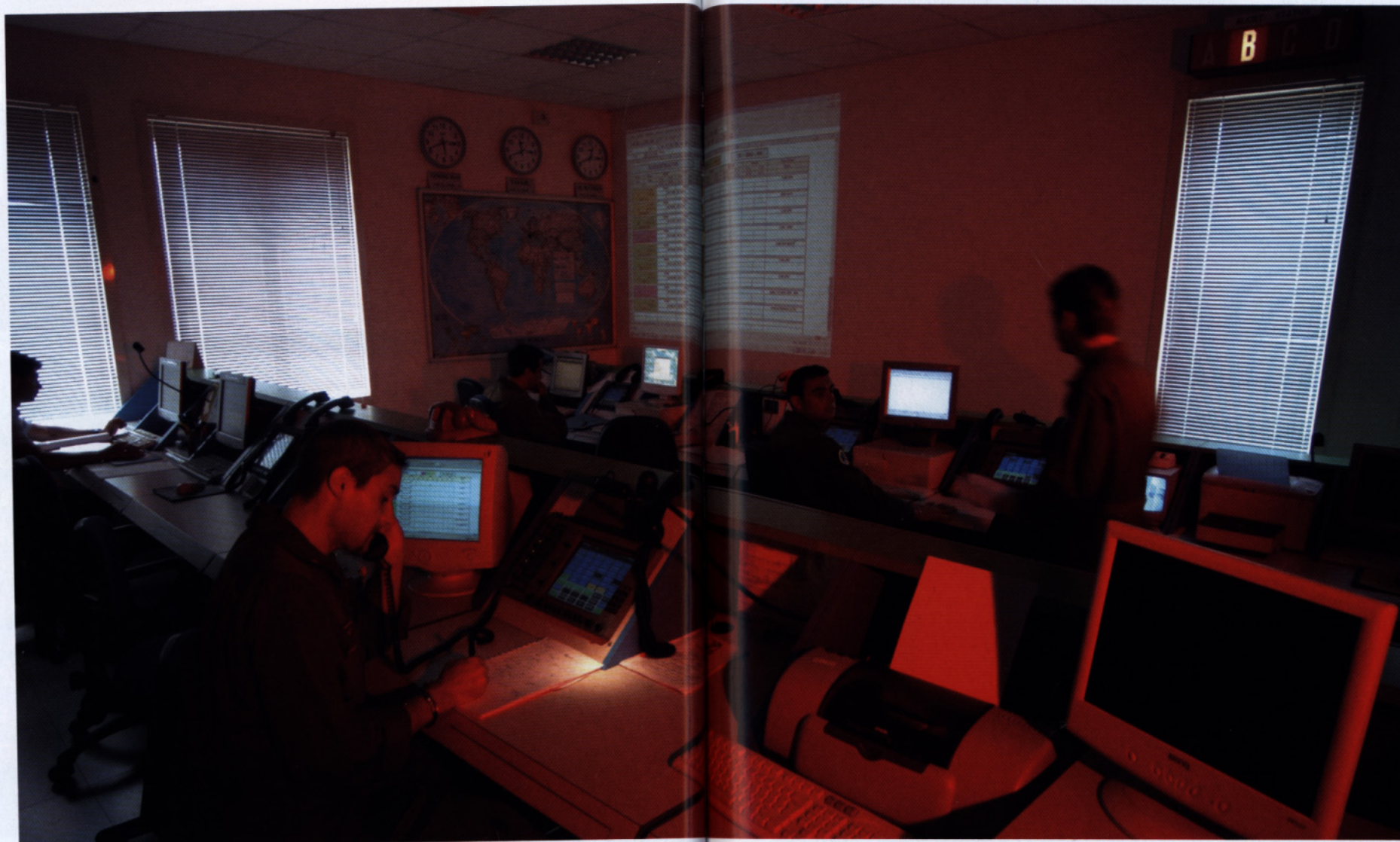
Arrivato l'ordine, l'aeroplano è stato rischierato a Pratica per effettuare l'imbarco di alcuni passeggeri e un carico di materiale da inviare in supporto all'ambasciata di Tripoli. Il suo equipaggio, per l'occasione, è stato rinforzato: tre piloti, tre load master, un capo missione più le forze di protezione previste in questi casi. Aldo, il capo missione, ha il delicato compito del coordinamento e delle comunicazioni.

Nel tardo pomeriggio, dopo il superamento di alcune difficoltà di ordine pratico, avviene il decollo e il volo si svolge con relativa tranquillità fino a che non si giunge nello spazio aereo di Tripoli.

Lì Loris e gli altri componenti si rendono conto che la situazione, se non critica, è piuttosto confusa e congestionata. Il traffico aereo è intensissimo e a questo si aggiungono condizioni meteorologiche piuttosto difficili, dominate da una fortissima turbolenza. È già notte quando Loris è "chiamato" all'atterraggio. Lo stesso pilota ammetterà, poi, di aver compiuto una delle manovre più impegnative della sua carriera, in cui le raffiche di vento, accompagnate da una visibilità spesso compromessa, hanno imposto il ricorso a tutte le risorse professionali, fatte di addestramento ed esperienza.

Solo a terra i "nostri" si rendono conto di quale agitazione ci sia nell'aeroporto. Vengono parcheggiati in una zona remota dello scalo assieme ad altri velivoli da trasporto delle più diverse nazionalità, anche se sono gli aeroplani turchi ed egiziani, civili e militari, quelli in maggior numero, perché numerosissimi sono i cittadini di quei Paesi da "portar via".

Arrivati al parcheggio, inizia l'attesa che durerà per tutta la notte. Gli uomini sanno dalle informazioni d'ambasciata ricevute già in Patria di non poter sbarcare e pernottare in città: non ci sono le condizioni di sicurezza. La notte passa lentamente, dormire sull'aeroplano non sapendo bene quello che accade intorno ma percependo rumori sinistri, con una temperatura esterna di 10 °C non è proprio rilassante. Il freddo, man mano che passano le ore, diventa pungente e la turbolenza incontrata in quota è presente anche a terra e scuote il grosso C-130J. Nonostante il carburante vada centellinato, non si può fare a meno di accendere per brevi periodi l'APU per dare una "scaldatura" all'interno dell'abitacolo e del vano di carico. Finalmente arriva la mattina; a giorno fatto, alcuni funzionari dell'ambasciata d'Italia a Tripoli comunicano che ci sono circa 60 connazionali da imbar-



care: gli specialisti, dopo aver scaricato il velivolo, lo configurano per il trasporto dei passeggeri, che arrivano tardi, troppo tardi per degli uomini che sono sotto pressione da circa 24 ore, a bordo di un pullman.

Pino, il load master responsabile dell'imbarco, fa la domanda di rito a chi accompagna queste persone evidentemente provate, sapendo già quale risposta avrebbe ricevuto: «Esiste una lista d'imbarco, un elenco nominativo?». La replica è secca ma cordiale: «Guardi, lei giustamente non ha idea, ma ci sono 20 mila persone che aspettano di essere evacuate e il caos è pressoché totale. Imbarchi tutti quelli in possesso di un cartoncino con il timbro dell'ambasciata». È durante questi momenti un po' concitati, che precedono l'agognato decollo verso l'Italia, che arriva la richiesta di valutare un ulteriore "sforzo" verso Sebha. Si tira un sospiro di sollievo quando, pochi minuti dopo, arriva l'ordine di decollare per l'Italia! Per il momento a Sebha non si va ma, di lì a poco, altri dovranno occuparsi della missione, uomini di Pisa, della gloriosa 46ª: sarà l'equipaggio di Michele.

Intanto Loris e i suoi chiudono i portelloni e iniziano a rullare; è il tardo pomeriggio del 24 febbraio 2011 quando avviene il decollo sotto la spinta poderosa dei quattro motori, oggi più che mai molto rassicurante. Prua verso la Penisola, rotta verso l'aeroporto di Pratica di Mare. L'atterraggio avviene a notte fatta e per degli uomini ormai stanchi, che hanno solo voglia di scaricare lo stress con uno scampolo di serata in famiglia, arriva anche l'incombenza dell'incontro con la stampa, con le troupe televisive, con i giornalisti e le loro domande scontate. Bisogna fare anche questo, fa parte della missione.

L'Aeronautica Militare ha il dovere d'informare i cittadini di "quello che fa" e anche questa volta ha portato a termine un gran bel lavoro. Loris atterra a Pisa a notte fonda e quella missione che sembrava interminabile è finita. C'è soddisfazione tra i componenti dell'equipaggio, ma si pensa già a quello che succederà domani. Ora tocca a Michele, è "sua", come si diceva, la missione su Sebha: dopo tanti ripensamenti si è deciso di tentare! Si hanno forti dubbi che un velivolo italiano riesca ad arrivare laggiù perché non ci sono tutte le condizioni, le garanzie ma soprattutto non c'è l'autorizzazione del governo libico, non si è in possesso di quelle "diplo-clearance" alla base di ogni operazione di questo tipo. Senza un'autorizzazione diplomatica non si può andare in un Paese straniero e la missione di Michele non avrà mai un vero e proprio "lasciapassare". Si decide di procedere per accostamenti successivi, senza

Nelle pagg. di apertura, un C-130J in volo al tramonto e l'aeroporto di Sebha visto dalla cabina di pilotaggio del "130" in fase di atterraggio il 24 febbraio 2011. Nelle pagg. precedenti, la sala operativa della 46ª Brigata Aerea e un'altra vista dell'aeroporto di Sebha. Nella foto di sfondo, oltre ai voli ricordati nell'articolo, i C-130J italiani sono tornati varie volte in Libia, soprattutto per attività di trasporto sanitario come quelle illustrate nelle foto nella pag. a fianco che mostrano un velivolo della 46ª sullo scalo di Bengasi.

forzare la mano. In ogni caso si decolla. Sulla verticale di Lampedusa prime informazioni contrastanti con il controllo italiano che dice di atterrare a Tripoli, mentre quello maltese comunica di aver ricevuto istruzioni per far procedere l'aeroplano verso Sebha. Si rompono gli indugi e si punta "dentro", queste sono le indicazioni che Michele riceve dalla sala operativa di Pisa. D'altra parte è l'unico modo per verificare se i libici consentono all'aeroplano di arrivare a destinazione oppure no. E pensare che fino a poche ore prima Michele e il suo equipaggio non sapevano neppure dove fosse Sebha, non sapevano neppure che esistesse, e ora si trovano al centro del Mediterraneo in procinto di entrare nella zona "grigia" al limitare del territorio libico. Le uniche informazioni sicure sono relative ad almeno 50 connazionali da evacuare. È il dato certo. Insomma lasciata Malta si naviga verso Sud, in attesa di entrare in contatto con il controllo libico. Alla prima comunicazione vengono richieste le "diplo-clearance". Michele risponde di non averle. Dopo qualche minuto di silenzio radio viene chiesto il motivo della missione e Michele dice la verità: evacuazione di connazionali. Intanto, l'aeroplano è ben dentro il territorio del Paese nordafricano. Intorno c'è un forte e poco tranquillizzante traffico di velivoli militari, se volessero potrebbero interrompere in ogni momento la "missione Sebha". Ma non avviene nulla, e in qualche modo il volo viene autorizzato. E così la navigazione continua verso il centro della Libia. «Michele ma chi ci ha autorizzati? I governativi o i ribelli?». Non si saprà mai, sta di fatto che anche questo C-130J

arriva a destinazione, sulla verticale di questo sperduto ma non piccolo aeroporto. Lo scalo è grande. L'equipaggio al completo è in allerta per verificare dall'alto anomalie della pista, movimenti "strani" sul terreno ma tutto appare regolare e tranquillo. Si atterra tra una mal celata sorpresa del controllo del traffico locale. Che la missione italiana avesse colto un po' tutti alla sprovvista lo si dedusse solo qualche giorno dopo con l'arrivo della notizia che l'aeroporto di Sebha era chiuso, non più raggiungibile. Il C-130J è ora a terra e rulla verso una piazzola di sosta in attesa di predisporre per l'imbarco.

Passa circa un'ora, arrivano i passeggeri ma il loro numero è molto più elevato, vicino a 100. Effettivamente 56 sono italiani, 41 di altri Paesi europei che avevano già fatto sapere che lì, a Sebha, non avrebbero mandato i loro velivoli. C'è da prendere una decisione: caricare solo gli italiani o tutti? Michele si consulta con i suoi uomini e uno per tutti, Rocco, il load master più anziano gli dice: «Ma comandante, mica li possiamo lasciare qui? Vogliamo farci venire il rimorso?».

È proprio quello che si voleva sentir dire, tutti a bordo, sistemati alla "bell'e meglio" ma con sufficienti margini di sicurezza: il variegato gruppo prende posto sull'aeroplano! Decollo e rotta per l'Italia. In meno di 48 ore, la 46ª Brigata Aerea di Pisa ha portato a termine due missioni veramente complesse sotto ogni aspetto le si voglia considerare. Loro, gli uomini di Pisa, la considerano routine e ne parlano come se fosse tale. Noi, in proposito, qualche dubbio ce l'abbiamo! ■

