

# Il venditore di aragoste -racconto

Lavoravo alla DIM "Divisione Impianti e Manutenzioni" dell'Elettronica SpA di Roma, una società creata da Filippo Fratolocchi, "un marchigiano doc", i cui clienti erano le forze armate di vari paesi; si era distinta per avere, con le sue apparecchiature, contribuito e consentito agli israeliani di vincere la guerra dei 6 giorni nel 1967.

Mi ero da poco trasferito da Taranto, città in cui ero stato assunto per accudire alle installazioni, collaudi e manutenzioni di questi sistemi complessi di cui molte navi si stavano dotando, a Roma, nella sede nuova di zecca della ditta in espansione.

Il rientro che avevo chiesto, avrebbe comportato un ampliamento del mio bagaglio tecnico, adesso si aggiungevano: Esercito, Aeronautica ed alcune postazioni di sorveglianza dei servizi.

Erano tempi pionieristici, l'elettronica digitale era agli albori, le valvole e i sistemi analogici facevano da padrone, le soluzioni di ogni tipo erano in continua evoluzione, arrancavano appresso alla tecnologia. Non era raro durante un'installazione doversi costruire lì per lì un circuitino con qualche transistor, sulle piastre di bachelite millefori, per sincronizzare le apparecchiature nuove a quelle in dotazione.



Una delle prime attività, fu quella di monitorare, l'effetto di una contromisura radar, da nave ad aereo. La nave era l'Artigliere: un vecchio cacciatorpediniere di base a La Spezia, utilizzato per esperimenti di vario tipo. L'aereo era l'S2F della Grumman: un bimotore, quadriposto americano, messo a punto nel 1962 per la caccia antisom. Li chiamavano, aerei bara. Quando ero ancora militare di

Marina, era avvenuto che uno di questi finisse in mare disintegrandosi. Per la ricerca dei sommergibili gli S2F dovevano volare lenti e a bassa quota, bastava un vuoto d'aria ovvero una corrente discensionale per creare situazioni critiche, si volava indossando sia il salvagente che il paracadute: impattare a 100 nodi sull'acqua è come sbattere contro un muro. A parte questo aspetto operativo erano aerei robusti con le ali ribaltabili per agevolare lo stoccaggio nelle portaerei. Quando ci volai io, 1973, ne mandarono 2 in missione da Sigonella a Pisa, uno era di supporto, qualora il primo avesse



avuto qualche inconveniente, ....cominciavano a scarseggiare soldi e pezzi di ricambio, ma questo succede anche adesso con gli aerei della Cavour.

Il Grumman, come mi fece notare il giovane comandante nell'ambito della missione di volo, poteva tranquillamente reggersi e fare manovre con un solo motore, mettendo l'altro con l'elica a bandiera: vidi l'elica del motore di destra fermarsi e mettersi in verticale rispetto all'ala, mentre l'aereo effettuava un piccolo rollio "questo movimento d'ali, viene usato dai piloti anche in segno di saluto".



Nessuno dei miei colleghi, molti dei quali non avevano nemmeno fatto il servizio militare era disposto a volare, mi offrii io, non mi pareva vero di fare quell'esperienza. Mi organizzai: costruii un amplificatore audio da collegare a un videoregistratore, quelli professionali a batteria di una volta, con due bobbinone e tante testine, presi una telecamera con vari cavetti di adattamento, un accumulatore da automobili per alimentare il tutto, treppiedi, cinghie cinghiette, borsa attrezzi, e via con una Fiat 128 affittata dalla Herz.

A Pisa mi incontrai con i due equipaggi dei due Grumman, avemmo un briefing dove discutemmo le informazioni che avevamo in comune.

L'esercitazione sarebbe avvenuta sul cielo tra La Spezia e Livorno, consisteva nel simulare un attacco aereo notturno da cui il target: la nave Artigliere, si sarebbe difesa con le contromisure elettroniche.

Mi affiancarono un maresciallo motorista per aiutarmi nella predisposizione delle mie cose. La telecamera la fissai sul treppiedi bene ancorato, sopra la testa del radarista, in modo che potesse riprendere lo schermo del radar, registratore e accumulatore fissati uno sotto un sedile, l'altro imbragato in modo da poter azionare i tasti e regolare i livelli, poi facemmo alcuni esperimenti per registrare le voci interne delle cuffie microfunate, smontammo qualche pannello, e con qualche filtro "condensatore e resistenza", schermature e artifici vari, riuscii ad abbattere un fastidioso rumore a 400 Hertz, che veniva fuori dall'alternatore di bordo quando i motori erano accesi. Alla fine tutto pareva funzionasse, e nell'altoparlante del mio amplificatore, si sentivano come in un film le comunicazioni tra i due equipaggi: nave è aereo. Io, nelle operazioni di decollo e atterraggio,



occupavo il posto del radarista, una volta staccati da terra, mi sganciai le cinture, tolsi la cuffia, pur mantenendo salvagente e paracadute, e in piedi, reggendomi a un cilindro con un oblò da cui si monitorava il livello dell'olio dei motori, regolai il fuoco della telecamera connessa al registratore, poi mi misi in mezzo tra i due piloti, e potei seguire gli eventi sia guardando dalla carlinga il panorama con il mare

è le imbarcazioni piccole come matite, che attraverso un secondo ripetitore radar che stava in mezzo ad una miriade di altre manopole e indicatori. Il parlato lo sentivo sull'altoparlante del mio amplificatore. Nei momenti di stasi, quando si riprendeva quota per rifare un altro passaggio basso, mi rimettevo al posto del radarista, reindossavo la cuffia e fermavo tutto per risparmiare batteria.

Col maresciallo motorista, un catanese intraprendente, come molti catanesi, entrammo in confidenza, mi disse che aveva un'altra attività, faceva il sub, si occupava del recupero di relitti, si era pure inventato un marchingegno per agganciare i reperti sul fondale; non era tutto qui, mi disse pure che con altri soci stava trattando per l'acquisto di uno o due aerei che l' Aeronautica

doveva dismettere e metteva all'asta, non ricordo se parlò dei C119, li volevano utilizzare per il commercio di aragoste, trasportandole vive appena pescate, dalla costa d'Avorio in Europa, Italia e Spagna sarebbero state i primi clienti. Il discorso si fece più serio e coinvolgente dopo un pranzo che la ditta mi autorizzo ad



offrire ai due equipaggi, per riconoscenza della loro disponibilità, e per coronare la buona riuscita dell'operazione: oltre alle registrazioni c'erano i protocolli dell'esercitazione, che testimoniavano le varie fasi: quando la nave azionava le contromisure elettroniche sparivano tutti i bersagli dallo schermo radar dell'aereo. In una operazione reale, notturna, l'aereo non avrebbe più visto la nave, che di contro ormai era in grado di puntare le armi su di lui, trasformandosi da preda a predatore.

Restammo in contatto per diverso tempo, poi subentrarono altri fattori, lui aspettava il momento buono per congedarsi, io nel frattempo avevo cambiato lavoro. .... Sono un pescivendolo mancato il Grumman S2F l'ho rivisto al museo storico dell'Aeronautica a Vigna di Valle sul lago di Bracciano