

# In volo sull'Atlantic

*di giovanni corrao*

Dal balcone della casa di Giardini Naxos la baia dal mare cristallino sembra proprio un presepe estivo. Vivente.

Motoscafi che ondeggiavano veloci sull'acqua. Bagnanti in estasi solare. Pescatori intenti ad approntare reti e lenze. Non manca neanche, di tanto in tanto, l'apparizione di qualche temerario oggetto volante, scientificamente identificato come ultraleggero. Una cartolina in perenne movimento, unica per la bellezza dei paesaggi, per la luce intensa, per i variopinti colori, per le suggestive animazioni.

Gino Corrao, sguardo vigile, intelligenza sempre allerta, accomodato su una sdraio, sta ammirando in estasi il caleidoscopio cangiante di avvenimenti. Ma senza distrarsi troppo, perché suo fratello Totò sta distribuendo le carte da gioco. Come tradizione vuole, la battuta non deve mai mancare: ecco perché, invece che per nome, Gino chiamava il suo consanguineo "*pisciteddu 'i cannuzza*", paragonandolo al pesciolino che abbocca alla canna da pesca.



Gino era una mente nel campo delle carte da gioco. Non c'era sistema di memorizzazione che lui non conoscesse e sfruttasse: sapeva sempre, esattamente, quante carte erano uscite, chi le aveva avute, e, naturalmente quali erano, a fine partita, quelle in mano all'avversario.

Ma bisogna fare attenzione; quando si è a quei livelli, ci si ritrova, prima o poi, di fronte ad avversari all'altezza, e tutto passa nuovamente in mano alla sorte. E come soleva dire il fratello Totò, "*i debiti di gioco si pagano*". Anche cari a volte!

A turbare il clima della improvvisata bisca giunse, dal cielo, un rumore di aereo. Altro che ultraleggero! Era un aereo antisommersibile Atlantic, di costruzione francese, proveniente da nord.

Le attenzioni sono tutte per lui: per la naturalezza con la quale taglia l'aria, per la sua temeraria scivolata d'ala, per quella strana forma che esercita soggezione.

Esco anch'io sul balcone, e trattengo il fiato. Spettacolo nello spettacolo. E non posso non notare, sul volto di zio Gino, un misto di ammirazione e nostalgia, mentre i suoi ricordi si affannano tumultuosi nella memoria.

C'è qualcosa in quell'aereo che mi sorprende: non ha segni di riconoscimento. Intuisco l'appartenenza all'aeronautica, ma non ho certezza. E chiedo. «Zio Gino, come mai quell'aereo non ha segni di riconoscimento? Tu volavi su quelli, vero?».

Superata l'estasi, arrivò la risposta. «Sì, ero tecnico di bordo su quegli aerei; macchine meravigliose, con attrezzature scientifiche e tecnologiche di ogni tipo», rispose, mentre l'aereo, allontanandosi, diventava sempre più piccolo alla vista.

Ma io ero deciso ad approfondire le conoscenze per soddisfare la mia curiosità. Incalzai dunque: «zio, non aveva segni di riconoscimento! Come si fa a sapere qual'è la sua nazionalità? Ricordo che una volta avevano sulla fusoliera i segni distintivi».

L'emotività del momento lo convinse a superare anche la rigida riservatezza militare, certo che né io, né suo fratello potevamo essere spie nemiche. E ci spiegò.

Gli aerei di ultima generazione, dotati di transponder, non hanno alcun bisogno di farsi riconoscere a vista, in quanto segnalano elettronicamente la loro presenza e le generalità. Inoltre, necessità dei tempi moderni era quella di poter sfuggire, all'occasione, ai radar nemici. Ecco perché nessun segno distintivo compariva sull'esterno dell'aereo.

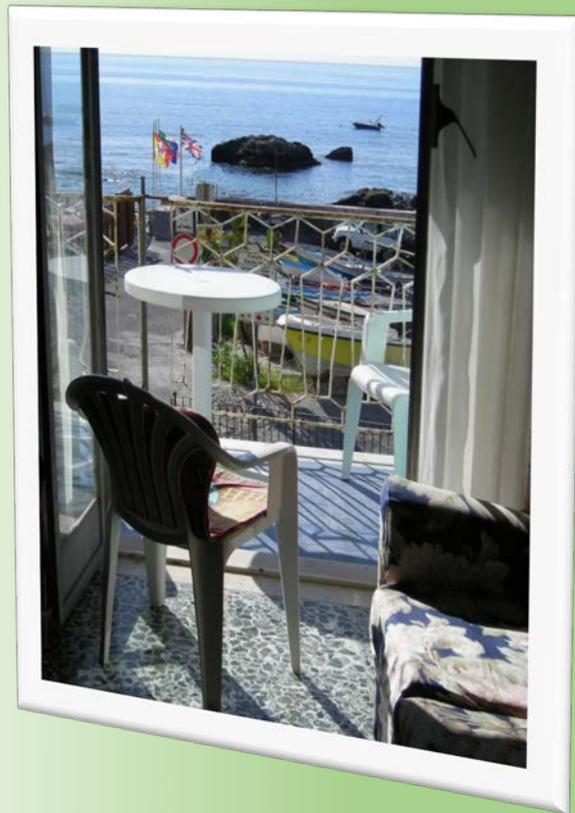
Oggigiorno, mi spiegò lo zio, gli aerei sono rivestiti di una particolare vernice metallica che è in grado di generare tutt'intorno al veicolo un campo magnetico in grado di assorbire le onde radio dei radar, senza rifletterle. Creando invisibilità.

Ma un risolino beffardo riportò la sua memoria indietro nel tempo, quando, dalle parti dello Stretto di Gibilterra, "sentirono" la presenza di un sottomarino russo in acque allora a lui interdette.

Misero in funzione lo "sniff", dispositivo in grado di analizzare l'aria e rilevare presenza di combustibile bruciato: nessuna traccia, forse a causa della sua propulsione atomica.

Nessun risultato neanche con altre apparecchiature di bordo, radar, sonar, laser e quant'altro: quando lui, zio Gino, propose di utilizzare il metodo delle tre boe galleggianti.

L'aeroplano, grazie alle sue doti, scese a pelo d'acqua e lanciò, all'incirca ai vertici di un virtuale grande triangolo che presumibilmente conteneva il sottomarino, tre boe dotate di propagazione sonar nell'acqua. I segnali riguardanti le coordinate dei corpi intercettati sarebbero stati trasferiti via radio all'aereo. Il metodo delle tre boe era praticamente infallibile: non era possibile sfuggire al campo d'azione dei segnali da esse emessi.



Il racconto, fatto con voce appassionata, trepida e convulsa, dal maresciallo Corrao, stava catapultando me e mio padre Totò in zona di operazione.

Sembrava, di essere, anche noi, presenti sul veicolo, e di cogliere la concitazione dei membri dell'equipaggio. Un sottomarino russo poteva essere catturato. Una volta perfettamente individuato, sarebbe bastato chiamare la marina per costringerlo alla resa.

Ma il tono di voce dello zio Gino, diventato improvvisamente cupo, ed accompagnato da un'espressione seccata del volto, aumentò di colpo la nostra curiosità.

Lui non la volle fare lunga, ed ammise la sconfitta: *«ci futterunu una boa, sti gran fitusi, e ci'a miseru 'nto culu»*.

Il sottomarino russo, sentitosi in trappola, decise di emergere a pelo d'acqua e rubò una delle tre costose boe di rilevamento. Oltre alla beffa, poterono studiare in Russia la tecnologia presente su quei galleggianti, ed avrebbero reso inutile quel sistema di rilevamento.

Totò, 'u pisciteddu 'i cannuzza, perse malamente la partita, pagando. Col fratello Gino non c'era verso.

