

IL GRAN SASSO 1977

Testo e fotografie di Umberto Venturini



Graditissimo ma, soprattutto, illuminante fu il regalo che mi fece l'amico Gino Piccoli¹, grande appassionato di cose aeronautiche, portandomi le belle riviste tedesche Der Adler e Signal nelle quali c'era tutta la documentazione del famoso e storico colpo di mano fatto dai tedeschi per liberare Mussolini prigioniero sul Gran Sasso. Tanta fu la mia meraviglia nel leggere come fu organizzata e si svolse tutta l'operazione, prima con gli alianti e dopo con la Cicogna, pilotata dal capitano Gerlach.

Dopo aver letto e riletto tutto e controllato sulle carte del luogo cominciai a tormentarmi un pensiero fisso: guardando le foto tutto sembrava abbastanza facile ma vedendo il grande disegno sulla rivista Signal, con il decollo della Cicogna che rischia di sprofondare nell'abisso in una scia di polvere e sassi alimentava i miei dubbi.

Verosimilmente l'evento era stato enfatizzato ad arte per

esaltare a scopo propagandistico la pericolosità dell'azione e stupire il lettore dell'epoca accentuando l'audacia del gesto...

... per capirlo sarebbe occorsa una verifica!

Siamo vicini al ferragosto 1976, è l'unico periodo dell'anno in cui si possa fare una vacanza di una settimana così pensai che rappresentava la migliore occasione per rendersene conto di persona.

Partiamo al mattino presto assieme all'amico Gianfranco Graziani per questo bel giro nel centro Italia di 5-6 giorni.

Prima tappa a Foligno.

In volo si continua a discutere del progetto, la curiosità di controllare quei luoghi si fa sempre più forte, si prosegue senza sosta ed ancora quel pomeriggio ci si porta in zona Gran Sasso per un primo sopralluogo. Causa il forte vento, però, non potemmo nemmeno avvicinarci decidendo di tornare a Foligno.

Il giorno dopo il vento è cessato ma il cielo è coperto, tentiamo egualmente la ricognizione, ma il famoso albergo è dentro le nubi ed una sola volta lo abbiamo appena intravisto.

Dopo diversi tentativi decidiamo, in attesa di una schiarita, di atterrare sulla costruenda autostrada, nei pressi di Assergi.

Parcheggiamo su un piazzale, per non impedire ai camion di passare e ci prepariamo per uno spuntino con generi di "sopravvivenza" che abbiamo sempre a bordo.



¹ Gino Piccoli - Rovereto (Trento) 13 maggio 1912 - 22 marzo 2001 <http://www.museodellaguerra.it/inventariopiccoli.pdf> (ndr)

Trascorre poco tempo che arrivano i primi camion, si fermano e tutti vogliono sapere il perché e il percome: "non state bene?... problemi all'aereo?... serve aiuto?..." .

Noi rispondiamo sorridendo che eravamo molto stanchi e che essendoci anche persi avevamo deciso di atterrare e chiedere aiuto.

Tutti sono prodighi di consigli, indicazioni e raccomandazioni delle quali noi ne siamo molto grati. Chiediamo a tutti notizie di Mussolini e della sua liberazione, ma nessuno ci sa dire con esattezza niente, solo uno, indicandoci la famosa teleferica, ci dice che lassù fra le nubi c'è un albergo e là è avvenuta la liberazione.

Facciamo ancora un tentativo, decolliamo e saliamo su verso il nostro obiettivo ma l'albergo è ancora immerso nelle nubi e non si vede, così scendiamo lungo la bella valle di Campo Imperatore e in fondo, dove si fa più pianeggiante, un bel prato che ci lascia atterrare tranquillamente. Ancora macchine che si fermano, tutti vogliono sapere e anche noi chiediamo loro, riguardo la liberazione di Mussolini.

Pochi sanno qualche cosa e sono molto imprecisi non sapendosi orientare essendo la parte interessata sempre nascosta dalle nubi.

Non ci resta che tornare a Foligno, con la speranza che il giorno successivo si possa avere miglior fortuna.

Sveglia alle ore 7: aprire la finestra e richiuderla è un tutt'uno, piove a dritto e le nuvole sono a metà montagna. Sentite le meteo che danno una previsione di brutto tempo per almeno altri due giorni, rinunciamo al Gran Sasso e ritorniamo a casa.

Passano diversi mesi e quasi ci siamo dimenticati del Gran Sasso, finché un bel giorno, il mio amico Gabriele mi porta una stupenda foto della cicogna tedesca ferma sul prato vicina all'albergo, con lo sfondo i ghiaioni e il triangolino di prato verde più in alto, come avevo potuto intravedere in precedenza. Dopo tale visione si riaccende in me la sensazione che si può fare, preparandosi bene e sperando nel bel tempo. Mi faccio fare un bell'ingrandimento, per aver più chiaro il posto, la pendenza e l'orientamento.



Siamo in piena estate del 1977, il ferragosto si avvicina nuovamente e con lui pressante la voglia di Gran Sasso: questa volta siamo preparati e documentati bene.

All'aero Club di Trento è arrivato un gradito invito a partecipare alla grande festa di apertura dell'aviosuperficie del Lido delle Nazioni, al quale noi aderiamo felicemente con altri aerei del Club.

Siamo i benvenuti e ce lo dimostrano invitandoci alla grande grigliata di pesce immersi in una cornice di alberi e specchi d'acqua.

Nel pomeriggio, dopo aver salutato tutti, a bordo di 2 PA18, io di I-ROYS e Gianfranco di I-OLMO, partiamo per l'isola d'Elba dove Mario (*Marangoni, ndr*) ci aspetta per aggregarsi.

Ci fermiamo per due giorni, causa il cattivo tempo, ma tutti i nostri pensieri sono rivolti al Gran

Sasso che lo sentiamo vicino e che ci aspetta per la temeraria impresa.

La mattina del 10 agosto partiamo da Marina di Campo, il tempo è bello e la visibilità è ottima. Passiamo da Terni, quindi Rieti e finalmente il massiccio del Gran Sasso: ci appare maestoso e sfolgorante di luce!

Continuiamo ad avvicinarci, effettuiamo un primo sopralluogo prima con ampi giri, quindi sempre più diretti alla meta: ecco là il nostro famoso albergo, tutto al sole, pulito da nebbie e con calma di vento.

Confronto il territorio che sto osservando con la foto di riferimento che ora tengo in mano: vedo la striscia erbosa, il ghiaione laterale e il triangolino erboso in alto. Questi sono i riferimenti per individuare il punto esatto dove è atterrata la Cicogna tedesca, il che ci dà la certezza che tutto sarà OK.



Facciamo un paio di giri di ricognizione, sempre più bassi e lenti, per capire eventuali discendenze o turbolenze ma ci accorgiamo che la striscia erbosa è piena di sassi ed altro materiale non ben definito che ci fa capire che non è possibile atterrare in simili condizioni senza dover danneggiare l'aereo.

Siamo amareggiati ma non desistiamo, decidiamo di atterrare nella vallata sottostante, come lo scorso anno e trovata una strisciolina adatta, siamo giù.

Confabuliamo sul da farsi anche perché rinunciare con una bella giornata del genere sarebbe un vero peccato, così io decido di provare con l'autostop per recarmi di persona a vedere lo stato del prato. Siamo vicinissimi alla strada e le macchine che si fermano, sono felicissime di offrirmi un passaggio.

Il luogo individuato e destinato a divenire la nostra pista di atterraggio era un disastro, pieno di sassi, bottiglie, barattoli, pezzi di legno, filo di ferro e bottiglie rotte.

Tutte cose pericolosissime per i nostri pneumatici, un vero disastro!!!

Visto il tempo a disposizione e la gran voglia di riuscire nell'impresa, mi traccio una immaginaria striscia di atterraggio e comincio a pulire, scendendo buttavo a destra ed a salire dall'altra parte, prima le cose più grosse poi tutto il resto per finire con le schegge di vetro, le più pericolose. Non so cosa poteva pensare la gente lì vicina nel vedere quel matto che tira sassi e andava su e giù per il pendio in maniera frenetica e senza soste, ma in me cresceva la gioia nell'intravedere il concretizzarsi di una bella striscia fattibile e sicura!



Dopo più di un ora, arriva Mario, preoccupato per il mio silenzioso ritardo ma dopo aver visto quello che ho fatto si è anche congratulato per il mio bel lavoro.

Lascio Mario a guardia della striscia e con altro autostop scendo agli aerei, dove trovo Gianfranco quasi arrabbiato per le quasi due ore di attesa.

Lo tranquillizzo spiegando il tutto e dico: dai mettiamo in moto che 100 metri liberi ci sono e Mario ci tiene libero lo spazio dalla gente, per poter atterrare tranquilli.

Partiamo uno dopo l'altro, contatto radio fra noi e in pochi minuti siamo sul posto con la pista di atterraggio che ora ci appare bella e quasi facile. Ma non è così! Facendo dei finti avvicinamenti sentiamo una discendenza abbastanza forte, specialmente nel corto finale a causa del vento che nel frattempo si è intensificato, rispetto al mattino.

Ci ripetiamo di mantenere in corto una buona velocità; arrivati alla soglia, delineata da me con una fila di bei sassi bianchi, e con l'aiuto del motore dovremmo riuscire ad atterrare sul ripido pendio con una certa difficoltà ma con buona tecnica ed in totale sicurezza.

Per primo atterra Gianfranco e mi dice, vieni che si può fare, frase che noi usiamo tuttora a chi atterra per primo in un posto sconosciuto, e subito dopo sono giù anch'io.

Parcheggiamo nella parte alta e siamo subito attorniti da una folla di gente, stupita di veder due aerei atterrare su quel piccolo pendio e quando sentono che veniamo da Trento è un continuo congratularsi di bravi, di perché e per come e foto a non finire, fintanto che non arriva in tuta azzurra, il maestro di sci e guida alpina Renato Velletri, custode dell'albergo.

Ecco vedere questa persona che ci viene in contro, prima veloce poi sempre più lentamente, con gli occhi spalancati, le braccia aperte, quasi trasognato nel vedere i due aerei lì fermi, ci guarda, non parla, vediamo che è commosso e non trova le parole, balbetta e non sa cosa dire e un momento particolare, noi ci guardiamo, lui indica gli aerei e poi noi, come per dire, siete voi quelli degli aerei? A quel punto esplode in tutta la sua gioia esclamando: "Sono 30 anni che aspetto di vedere qui un aereo italiano, ora siete arrivati voi e mi fate veramente felice!".



Ci presentiamo fra strette di mano ed abbracci calorosi: La sorpresa e lo sbalordimento provocano alternanza di silenzi ed esplosioni verbali del povero Renato, che continua a dire: "Non ci credo, non ci credo, mi pare impossibile... è magnifico che anche degli italiani siano atterrati sul Gran Sasso!". Le poche ore trascorse con Renato sono state meravigliose; ci ha mostrato tutto l'albergo con i suoi mosaici e gli affreschi in stile Littorio; ci ha invitati a pranzo e poi, quasi con un certo commovente riguardo, ci introduce nell'appartamento del Duce e ci mostra tutte le altre cose di quello storico periodo.



Anche a lui abbiamo chiesto se ci sono dei testimoni da poter ascoltare e se si trovano ancora pezzi di aliante o se lui conservi altri ricordi interessanti, ma ormai è passato troppo tempo e non si trovano più reperti o nuove testimonianze.

Nel pomeriggio ci prepariamo a partire non prima di aver documentato con foto il nostro raid e con foto realizzate sulla falsariga di quelle originali del 1943: col Piper nel posto esatto dove era la Cicogna, col famoso triangolino d'erba la sul pendio e molti altri interessanti riferimenti.

Ci prepariamo a decollare, riscaldiamo i motori, ci portiamo più in alto possibile e appena Gianfranco è pronto, parte per un decollo con il vento in coda.

Lo vedo dar manetta, tutto frenato e poi via di scatto per la china molto veloce e con dei bei salti, causa il terreno accidentato. Riesce a staccare proprio alla fine del prato, oramai è nel vuoto e nella discendenza, l'aereo sparisce per poi riapparire più avanti bello e veloce nella vallata.

Abbiamo fatto bene a decollare con solo il pilota e anche il seguente decollo è uguale al primo.

Ora i Piper sono in volo e con un bel giro di saluto ci passano sopra, salutati da decine di persone esultanti per questa nostra bella impresa.

Assieme a Renato, scendo valle, in macchina, dove sono atterrati i due aerei che mi aspettano, così approfitto della occasione per ricambiare le cortesie di Renato, portandolo a fare un volettto sopra il suo albergo e facendogli visitare i dintorni, accrescendo la sua gioia per quella giornata indimenticabile.



Con un ultimo abbraccio ci salutiamo e decolliamo, scendendo la bellissima vallata di Campo Imperatore e poi prua verso la Maiella.

L'Abruzzo è una terra bellissima, specialmente in montagna dove giri per queste vallette con tante pietraie e poi all'improvviso ti trovi davanti ad una verdissima pianura, con una erba invitante ad atterrare, con tutto attorno colline che racchiudono un cratere di vulcano od un immaginario fondo di lago prosciugato e rinverdito splendidamente.

Ora di fronte a tanta bellezza, subentra una voglia matta di farci un bell'atterraggio e godere della pace di questo idilliaco luogo.

Con poche parole individuiamo il posto in cui scendere e siamo giù, vicino ad un casolare col suo camino fumante che ci ha fornito la direzione del vento.

Rulliamo lentamente verso la casa e vediamo che le donne tutte vestite in nero, entrano in casa trascinandosi dietro i bambini piccoli chiudendo la porta, ma non del tutto, lasciando uno spiraglio, quel tanto che basta per vedere quel che succede.

Scendiamo e ci avviciniamo all'unico uomo rimasto assieme ad diversi ragazzini. Ci salutiamo, anche lui è molto cordiale, lo informiamo circa le cause del nostro atterraggio: ci siamo persi e siamo molto stanchi (motivazione che crea sempre un buon effetto e per lui poi sarà fiero di aver aiutato dei poveri aviatori).

Lui è felicissimo di vedere i nostri aerei (senza parlare dell'irrefrenabile gioia dei ragazzini), ci dice dove siamo e ci indica la direzione per la città di L'Aquila.



Ci dice che sarà onorato di ospitarci nella sua casa a bere un buon bicchiere di vino ed a mangiare un boccone. Ci avviciniamo alla cucina e lui con un cenno del capo dà il via libera alle donne ed ai

bambini piccoli di uscire di casa, come dire non c'è alcun pericolo, anzi... e qui scopriamo una vera sincera ospitalità. Da parte mia devo sorvegliare gli aerei che sono attorniti da tutti i bambini, ai quali faccio vedere i comandi e all'interno quanti orologi (strumenti) abbiamo sul cruscotto e uno saggiamente mi chiede: "Come fate a sapere che ora è? Con tutti quegli orologi e tutti diversi?"

Poi vista tanta meraviglia nei loro occhi chiedo, chi di voi vuol fare un voletto con me?

L'arretramento è generale, solo due sembrano accettare la proposta, sono un po' perplessi e si fanno reciprocamente coraggio con gli sguardi. Finalmente uno accetta la sfida, ma prima deve giustamente chiedere al babbo! Il genitore è d'accordo ma le donne sono contrarissime al fatto che una loro creatura salga in cielo con quel coso, che certamente tutto finirà male!

Ma l'assenso del padre predomina e con il piccolo coraggioso Enrico, decollo.

Ora mentre siamo in volo, subentra un fatto nuovo, che al mio ritorno Mario e Gianfranco mi riferiscono. Le donne nel vedere la loro creatura decollare si sono radunate su un panca, fuori casa, si sono coperte la testa col loro scialle nero intonando inizialmente un mormorio di preghiera che poi si è trasformato in un lamentoso pianto fino al mio ritorno.

Solo ad elica ferma è cessato sollevandole da questo avvenimento per loro foriero di sciagura.

Da questo punto il nostro viaggio di ritorno

non ha più storia salvo qualche atterraggio strada facendo, tanto per bere un buon caffè o una fresca bibita, a seconda di quel che si trovava.

La nostra meta era l'isola di Giannutri dove ci aspettava un nostro amico, noto giornalista, per passare la serata assieme intervistandoci sulle nostre avventure. Già informato nelle linee essenziali da una nostra telefonata era ora ben felice di poter approfondire per poter fare un articolo sul suo giornale. Purtroppo al nostro arrivo a Giannutri, ci comunica del grave fatto accaduto: la fuga di Kappler² da Roma e ci informa che tutte le forze militari sono alla sua ricerca in ogni dove e con tutti i mezzi e che pertanto non è il caso di pubblicare niente del nostro raid al Gran Sasso. Col ritorno all'isola d'Elba finisce la nostra impresa che per noi è stata semplicemente meravigliosa ed indimenticabile.



² Herbert Kappler (Stoccarda, 23 settembre 1907 – Soltau, 9 febbraio 1978) è stato un ufficiale tedesco delle SS, comandante dell'SD e della Gestapo a Roma

Assunse grande potere a seguito all'armistizio dell'8 settembre 1943, quando i tedeschi occuparono la capitale italiana dopo i sanguinosi combattimenti costati la vita a circa 700 tra militari e civili italiani opposti armi in pugno alle armate tedesche sino al 10 settembre.

Nel giro di pochi giorni, Kappler individuò il luogo ove Mussolini era tenuto prigioniero a Campo Imperatore e ne pianificò la liberazione.

Compiuta con successo la liberazione di Mussolini, Kappler dispose il sequestro e il trasporto verso la Germania dell'intera riserva aurea dell'Italia - pari a 120 tonnellate - conservata nelle casseforti della sede centrale romana della Banca d'Italia.

Il nome di Kappler rimase ignoto al pubblico romano ed italiano malgrado l'importante ruolo già svolto, ma sempre con discrezione, divenne improvvisamente noto e fronte della "Razzia del ghetto ebraico di Roma" del 27 settembre 1943.

Nominato comandante della Gestapo di Roma all'inizio del 1944, Kappler si rese responsabile di numerosi crimini tra i quali il Massacro delle Fosse Ardeatine ed il rastrellamento del Quadraro.

Arrestato dalle truppe inglesi alla fine della guerra, venne trasferito alle autorità italiane nel 1947 e processato da un tribunale militare, quindi condannato all'ergastolo ed a 15 anni aggiuntivi per l'estorsione dell'oro degli ebrei romani.

Nel 1976 in seguito all'aggravarsi delle condizioni di salute del prigioniero si dispose il trasferimento del detenuto dal carcere militare di Gaeta all'ospedale del Celio di Roma, affidato alla sorveglianza dell'Arma dei Carabinieri.

Di qui, la mattina del 15 agosto 1977, aiutato dalla moglie, Kappler fuggì verso la Germania e si rifugiò presso la casa della moglie a Soltau. (Fonte Wikipedia - ndr)