

TIPI ITALIANI

Leo Taddeucci

Il battesimo dell'aria a 17 anni. Poi l'addestramento con quelle che sarebbero diventate le Frece tricolori. Per essere infine pagato in pesete, dollari, lire israeliane, franchi belgi

STEFANO LORENZETTO

Sulla sua bandiera c'era soltanto il Soldo, nient'altro. Dapprima la lirizza italiana. Poi la peseta. Quindi il dollaro americano. Subito dopo la lira israeliana. Infine il franco belga. Leo Taddeucci era un mercenario. Ha sempre combattuto per chi lo pagava di più. Non importava sotto quale insegna, se lo stemma sabaudo, o le frecce e il giogo franchisti, o le stars and stripes, o la stella di Davide, o la corona di Baldovino. «Quello che oggi era il mio avversario, domani poteva diventare il mio alleato. La scelta di campo dipendeva solo dai quattrini che i belligeranti erano disposti a sganciare». Non lo chiama, e non l'ha mai chiamato, «nemico», perché per lui il combattimento era poco più di una partita a scacchi.

Mors tua vita mea, poteva essere il suo motto: ha campato sulle guerre. Ma ha avuto la fortuna di non vedere in faccia la morte: volava alto, lui. Pilota. «Mai ucciso nessuno. Non di proposito, almeno. Poi non è che scendessi a terra per controllare dove'erano finiti i colpi di mitraglia o le bombe...».

Taddeucci abita a Feletto Umberto, alle porte di Udine, con la seconda moglie. A 13 chilometri da casa sua c'è Campoformido, dove si sono formate tre generazioni di funamboli dell'Aeronautica militare («appartengo alla prima») e dove negli Anni 30 si registrava un incidente di volo a settimana, spesso seguito da un funerale. Diciassette chilometri più avanti c'è Rivolto, la base delle Frece tricolori: «Le arditezze della pattuglia acrobatica nazionale sono le stesse che facevo io ai miei tempi: looping, tonneau... Non è cambiato nulla, solo la velocità dei motori».

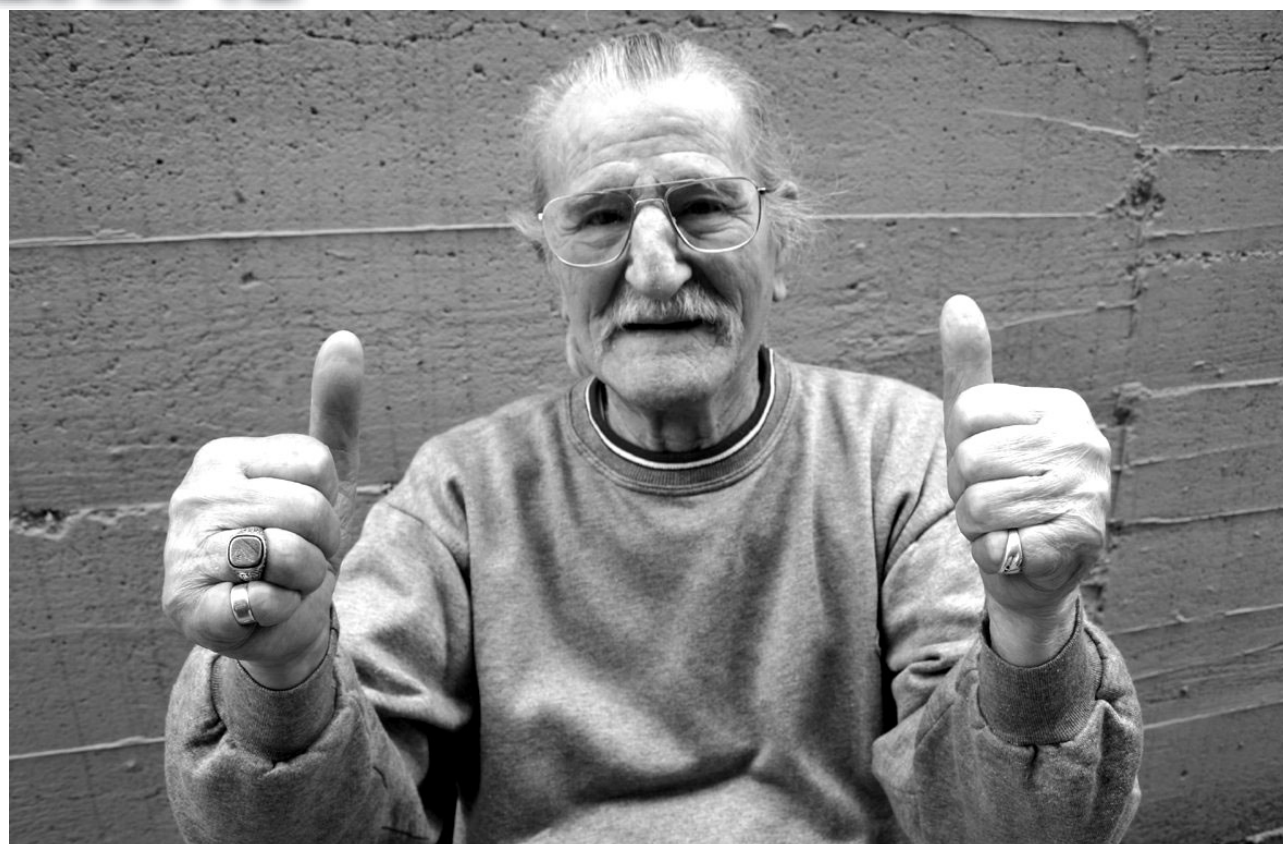
Del cavallo pazzo conserva la coda, un viluppo di capelli bianchi fermati con l'elastico, che se ciondolasse dalla nuca di un altro vecchio di 86 anni sarebbe da schiaffi mentre sulla sua testa dice di un'antica intrepidezza. «Dio bono, se non fosse per queste gambe...», fa un passettino alla volta e scende in garage a controllare che il secondo dei due figli, appassionato aeromodellista, non gli abbia per caso incollato il flap dalla parte sbagliata. Alza la serranda e sbianca in volto: «Dio bono, tradimento!». Bisogna prendergli una sedia e farlo accomodare: sul banco da lavoro, invece di un Messerschmitt della Luftwaffe, sta prendendo forma un veliero.

Come le è venuta la passione per gli aerei? «Da bambino, in Egitto, tornando da scuola mi aggrappavo alla rete di recinzione dell'aeroporto inglese di Port Said e stavo lì estasiato ad ammirare decolli e atterraggi. Era un via vai di aerei militari e di linea. L'impero britannico aveva altri due aeroporti, uno a Luxor e un altro alle Piramidi. Ho sempre saputo che un giorno avrei fatto il pilota di caccia. Di bombardiere no, mai: sarebbe stato come fare il tranviere. Portare un autobus e portare un bombardiere è la stessa cosa».

Che ci faceva a Port Said? «Da Genova, dove sono nato, avevo seguito in Egitto mio padre Angelo, che lavorava per la Compagnia del Canale di Suez. Frequentai le scuole italiane e francesi. A 17 anni, finito l'istituto commerciale, presentai domanda per entrare in Aeronautica. Per l'età non avrebbero potuto accogliermi, ma su pressioni del console d'Italia a Port Said, che era molto amico di papà, fu fatta un'eccezione. E così mi ritrovai a Bari Palese per il primo brevetto. Il battesimo dell'aria, 20 minuti di volo, lo ebbi su un Caproncino 100, un aeroplano da addestramento. Mi pareva di stare in paradiso, non me lo immaginavo così. Tre mesi dopo ero già pronto per il secondo brevetto».

Dove lo conseguì? «A Malpensa, su aerei più veloci, acrobatici. Lì era padrone di tutto, compresa la brughiera intorno all'aeroporto, il colonnello Sacchi. Aveva un occhio clinico. I piloti più addormentati li destinava agli aerei da ricognizione e ai bombardieri, quelli più svegli ai caccia».

Inutile dire che lei fu destinato ai caccia. «Di botto. Fui assegnato alla squadriglia primo stormo caccia terrestre di stanza a Campoformido. Collaudavamo sulla nostra pelle tutti i Macchi: il 200 Savello, il 202 Folgore, il 205 Veltro. E prim'ancora i Fiat: il Cr 32, il Cr 42 e il Cr Asso. Allo scoppio della guerra fummo rischierati a Bocca di Falco, vicino a Palermo. Dovevamo pattugliare le coste siciliane infestate dai sottomarini inglesi, che siluravano i nostri convogli diretti in Africa. Volando a 1.500 metri, e col mare limpido, si distinguevano nettamente le sagome sott'acqua. Allora facevamo intervenire i bombardieri a bassa quota. Ma spesso arrivavano prima gli Spitfire avversari. Allora veniva fuori il pentolone».



«Io, al soldo di tutte le bandiere»

Vita da mercenario: «L'avversario di oggi poteva diventare l'alleato di domani»

Il pentolone?

«Lo scontro aereo. Da Malta, con i loro sonar, gli inglesi sentivano i nostri rotori quando ancora eravamo a terra, appena mettevamo in moto. Per cui ci si trovava a spararsi in mezzo al Mediterraneo. Sei aerei contro sei. Ognun se ne ciapava un e... o giù ti o giù mi. Un macello. Dopo averli fottuti un'ala, gli Spitfire ti venivano da sotto per mitragliarti anche l'altra».

Ne avrà abbattuti un bel po' anche lei.

«Eh, infatti sono qua a raccontarlo. Quand'ero in aria non guardavo in faccia nessuno. Una volta ho tirato giù persino un Messerschmitt tedesco».

Dove?

«A Castel Benito, l'aeroporto di Tripoli, dove a seconda dei giorni, in base a una comunicazione in codice, bisognava entrare da destra o da sinistra e a quote diverse. Ero di scorta e vidi una caccia con la croce uncinata che veniva avanti dalla parte sbagliata. Me frega gnente, a mi, se xè tedesco: gli sparo una prima raffica. Quello, anziché virare e andarsene, proseguì. L'ho fatto secco».

E il pilota?

«S'è lanciato col paracadute. Passano alcune ore e si presenta alla base il comandante tede-

soloni, perché non riusciva a pronunciare bene il cognome del duce. Stava in porta. S'è preso certe pallonate in pieno viso, poveretto...».

Le altre due volte dove fu abbattuto?

«Sempre nel deserto libico. Lì tra volo e allucinazione c'è poca differenza, perché il vento spazza via le dune e cambia di continuo la conformazione del territorio, per cui ero costretto a regolarsi sulla posizione delle palme. La prima volta vicino all'Arco dei Fileni, 180 chilometri dal confine egiziano. La seconda presso l'oasi di Sorman in Tripolitania, dove lo scrittore Mario Tobino ambientò quel romanzo-verità con protagonista un capitano che si lancia contro gli inglesi con una bomba a mano, viene fatto uccidere con una fucilata dal comandante tedesco per non rompere la tregua concordata tra le forze dell'Asse e quelle britanniche e riceve gli onori militari con la canzone *Mamma* intonata dai commilitoni. A Sorman caddi prigioniero degli inglesi. Otto mesi a Bab El Mandeb, la porta del Mar Rosso, tra il Corno d'Africa e la penisola arabica. L'unica cosa che mi davano da mangiare era lo zucchero, chili di zucchero, certe diarree che non le dico...».

Come ne uscì?

«Travestito da puttana. Ogni mese arrivavano al campo le *sermutte*, dall'arabo *sharmoota*, prostituta, reclutate per i soldati nei casini delle città. Mi sono rasato ben bene, ho indossato una galabia e sono ripartito insieme con loro».

Mi risulta che fu chiamato dai tedeschi ad addestrare i piloti degli Stukas.

«È vero. Il ministero cercava un pazzo in vena di prodezza come quelle che adesso si vedono nel film *Pearl Harbor*. I tedeschi erano capaci soltanto di fare la picchiata, con lo Stuka. Ma a 45 gradi. Io gli dimostratei che si poteva scendere perpendicolari al terreno, a 90, anche a 130 gradi».

E nella guerra civile di Spagna come ci finì?

«Come mercenario. Insomma, volontario per soldi. Non bisognava che l'Italia fascista figurasse tra i belligeranti. I superiori mi spedirono da Basevi a Udine, negozio d'abbigliamento d'una certa fama, a comprarmi abiti civili, dal cappotto alle scarpe, a spese della Regia Aeronautica. Mi venne fornito anche un documento d'identità falso, intestato a Luciano Tardini: avevano man-

tenuto solo le iniziali. Il compito era di favorire dal cielo l'avanzata del generalissimo Francisco Franco che dall'Africa entrava in Spagna alla testa delle sue truppe scelte, in prevalenza marocchine. Mi ritrovai così a combattere gli italiani della brigata internazionale Garibaldi, cioè Palmiro Togliatti, Pietro Nenni, i fratelli Carlo e Nello Roselli, Leo Valiani, guidati da Randolph Pacciardi. Decollavo da Palma di Maiorca o da Saragozza e martellavo le postazioni dei repubblicani. Durante un volo a vista, dopo una forte nevicata, persi i riferimenti sul terreno e finii fuori rotta con poco carburante e fui costretto a un atterraggio d'emergenza in un campo. I rossi mi catturarono. «Quanto ti dà Franco d'ingaggio?», fu la prima cosa che mi chiesero. «Noi ti diamo il doppio delle pesete se passi a fare il pilota per noi?».

Passò?

«No. E non perché fossi fascista. Semplicemente sapevo che i nomi di chi cambiava casacca venivano trasmessi per radio in Italia e non mi andava di passare per traditore. Così mi feci la mia bella prigionia e alla fine fui liberato per uno scambio di detenuti. Quando nel '48 Pacciardi diventò ministro della Difesa e l'Aeronautica mi richiamò in servizio, dissi al comando: e volete che io prenda ordini da un tizio contro cui ho combattuto in Spagna? «Se non lo fa, la

mandiamo a prendere dai carabinieri». Mandateli pure, risposi io. Quel giorno stesso scappai in Svizzera e trovai rifugio da un collega in congedo molto ricco che aveva avviato un'attività commerciale a Losanna».

Quando tornò in Italia?

«Quando Pacciardi lasciò il ministero della Difesa. Finii a lavorare per gli americani all'aeroporto di Trieste. Ero già stato informatore dell'Amg (Allied military government, governo militare alleato, ndr) nel primo dopoguerra».

Vuol dire spia?

«La metta come vuole. A Gorizia avevo conosciuto un certo capitano Sasson, inglese, che controllava la stampa. Grazie a lui ero diventato amico dell'attore Ray Milland, quello del *Delitto perfetto* di Hitchcock. Milland girava sempre con due soldatesse molto carine, ma più spesso lo trovavi sbronzo nel bar dell'albergo. Mi chiamava Lio anziché Leo. «Lio, come here», viene qua, mi diceva, agitando il bicchiere pieno di whisky. Io gli tenevo compagnia per un po' nelle bevute ma poi me la filavo con le soldatesse sulla sua jeep. Nel giro c'era anche un certo Bokmann, uno svedese che lavorava per i servizi segreti e mangiava alla mensa degli ufficiali Usa. Spari all'improvviso senza lascia-

I MIGLIORI? GLI ISRAELIANI Leo Taddeucci, 86 anni. «Gli israeliani sono i più efficienti, i tedeschi i più soldati: lucidavano anche le suole...»

E lei si ritrovò disoccupato.

«Per poco. Nel 1960 scoppiò la crisi in Congo. Il Belgio, che aveva deciso di concedere l'indipendenza alla colonia, per evitare la guerra di secessione ricorse ai mercenari. Io addestravo i piloti. Sparavano tutti come dannati. I più bestiali erano i ragazzini di 12 anni. Di notte dormivo dentro un carrarmato di un avventuriero tedesco, un tank dell'armata di Rommel portato in Congo chissà come. Tutt'intorno disponevamo cavalli di Frisia e poi davamo al filo spinato la corrente ad alto voltaggio, così eravamo sicuri di arrivare vivi al mattino».

Come si misurava chi vinceva o chi perdeva? Dal numero dei morti? Dai villaggi bruciati? Dai cadaveri?

«Dai civili che scappavano con qualunque mezzo. In quelle guerre li vince chi fa più profughi. Ho visto auto e carretti che passavano sopra moribondi e morti come se niente fosse, stivano tutto».

E lei, ha ammazzato tanta gente?

«Di proposito mai. Per me la più bella soddisfazione era vedere il fumo nero che si levava dalla fusoliera dell'aereo avversario e un paracadute bianco che si apriva nel cielo».

Ha mai sparato a un pilota abbattuto che guadagnava terra?

«Assolutamente no. Nessuno lo faceva. Be', a parte gli inglesi, che a Sorman tirarono a me e al pittore Mocchiutti appesi al paracadute».

Ha mai bombardato centri abitati o altri obiettivi civili?

«Non era lavoro mio. A quello provvedevano i Savoia Marchetti: l'Sm 79 o l'Sm 81. Al massimo io li scortavo».

I migliori aerei che ha pilotato?

«I Macchi 205. Non capisco perché li hanno venduti in blocco agli svizzeri, che li tenevano negli hangar appesi per la coda come salami. Un magone a guardarli in quello stato, un magone...».

Ha visto morire tanti compagni?

«Se mi mettessi qui a pensarci, farei fatica a ricordarmeli tutti. Una volta in Africa partimmo in 100 per una missione e tornammo in nove».

Le sembra morale combattere dalla parte di chi paga di più?

«È un mestiere come un altro. Paghi? Sono dalla tua parte. Non paghi? *Te saludo*. Ero un mercenario, mica un politico o un idealista. E, pur credendo in Dio, non ho mai sentito il bisogno di confessarlo a un prete».

Non pensava a sua moglie e ai suoi figli?

«Dalla prima moglie figli non ne ho avuti. A lei bastava che portassi a casa la grana».

Giusto o sbagliato abolire la leva obbligatoria?

«Giustissimo. Il soldato deve andare in guerra di sua volontà, non perché lo costringono. Ma uno Stato serio deve pagare bene i professionisti ed equipaggiarli con armi adeguate. Non mi risulta che la spesa militare sia in cima ai pensieri del governo italiano, né di quello in carica né di quelli che l'hanno preceduto, o sbaglio?».

Che cosa pensa della guerra?

«Ci sono guerre che non si dovrebbero fare. Ma ci sono guerre che si devono fare».

Per esempio?

«Quella in Irak. Ritirarsi significherebbe consegnare quel Paese ai terroristi».

Per mantenere la pace che cosa bisogna fare?

«E me lo chiede? *Si vis pacem...* Se vuoi la pace, prepara la guerra, dicevano i latini».

Vedere al telegiornale immagini di combattimenti in ogni parte del mondo, che effetto le fa?

«Nessuno, che effetto vuole che mi faccia? Le guerre le ho vissute, non viste. Erano la mia professione».

Quali sono i soldati più valorosi che ha conosciuto?

«I tedeschi. Non c'è al mondo nessuno più soldato del tedesco. Due tedeschi parlano, tre discutono, quattro fanno la guerra. Hanno il senso della disciplina nel sangue. Lì ho visti lustrare gli stivali persino sotto. Sì, lucidavano anche le suole».

E il comandante che ha ammirato di più?

«Il capitano Santinoni. S'è infilato a terra ed è morto bruciato dentro lo Stuka. Sua moglie era al campo: le hanno restituito un pugnello di cenere».

C'è un esercito che oggi come oggi le fa paura?

«Quello israeliano. Lo considero il più efficiente del mondo. Bisogna avere i coglioni quadrati per tenere testa ai palestinesi tutti i giorni che Dio manda in terra».

Pensa che Osama Bin Laden o qualche altro invasato riuscirà a portare la guerra tradizionale fin nelle nostre città?

«No».

Come fa a esserne così sicuro?

«I fondamentalisti islamici hanno contro troppe nazioni, a cominciare da quelle arabe moderate. I primi a cui stanno portando rogne sono proprio i signori del petrolio. Finiranno schiacciati».

Rifarebbe tutto quello che ha fatto?

«Sì, tutto. Ho sempre scelto io. Nessuno ha mai scelto per me. E soprattutto non ho avuto padroni: soltanto soci in affari».

(251. Continua)

C



Campoformido. Taddeucci ci arrivò negli Anni 30

«In volo non guardavo in faccia nessuno: a Castel Benito tirai giù persino un Messerschmitt tedesco. Prigioniero degli inglesi, scappai travestito da prostituta. Addestravo i piloti degli Stukas a picchiare di 130 gradi. Andai in Svizzera per non ricevere ordini dal ministro Pacciardi che avevo combattuto in Spagna»

C



Il funerale di un pilota. «Un incidente a settimana»

«A Gorizia conobbi l'attore Ray Milland soldato: lui ubriaco, io a spasso con le sue commilitone. Grazie agli americani, finii sui caccia con la stella di Davide durante la crisi di Suez. In Congo dormivo dentro un carrarmato per non farmi ammazzare dai ribelli dodicenni. Mai avuto padroni: solo soci in affari»