

ALLE ORIGINI DEL SAR

open court of primari school – Lakki, Leros 8-9 sept 2016

mostra - convegno:

l'aeronautica militare italiana nel dodecaneso e l'idroscalo g. rossetti

prima giornata

lo scalo idrovolanti g. rossetti di lepida

-- LUCIANO ALBERGHINI MALTONI --

L'idroscalo G. Rossetti di Lero, origini e storia

ORIGINI E SVILUPPO

Il possedimento italiano delle Isole dell'Egeo (più conosciuto con la denominazione Dodecaneso) fu acquisito come diretta conseguenza della conquista coloniale italiana della Libia. Le ostilità si protrassero a lungo costringendo il governo italiano ad aumentare il corpo di spedizione e ad allargare il conflitto: infatti, nel luglio del 1912 la Regia Marina occupò Rodi e le isole del Dodecaneso appartenenti alla Turchia. La Turchia fu ben presto costretta alla resa e la pace fu firmata nell'ottobre del 1918 a Losanna. In base al trattato la Turchia riconosceva all'Italia il possesso della Tripolitania e della Cirenaica e s'impegnava a far cessare la guerriglia. A garanzia di tale impegno l'Italia conservava il Dodecaneso. L'annessione delle isole del Dodecaneso fu poi ratificata da una serie di accordi tra il 1922 e il 1923. L'occupazione italiana del Dodecaneso durerà sino al 10 settembre 1943, quando il Terzo Reich, sgominata la Divisione di fanteria "Regina", prese possesso dell'isola di Rodi ma non di Lero che cadrà dopo nel novembre del 1943. Alla resa dei tedeschi nel maggio 1945 subentrò il mandato britannico e solo nel corso del 1947 le isole torneranno alla Grecia. Dal punto di vista militare il Dodecaneso fu considerato, un presidio aereo navale utile alla politica estera italiana nell'area dei Dardanelli e verso il Medio Oriente. Poiché l'isola più adatta all'uso e prossima ai Dardanelli era Lero (Leros) in essa vi fu installata la prima base navale e a seguire il primo aeroporto-idroscalo, intitolato a Giovanni Rossetti, aviatore deceduto negli anni venti in Egeo. A Lero fu dislocata la 185.a squadriglie Ricognizione Marittima ed una delle otto stazioni di telecomunicazione per la navigazione aerea denominate Centri di Protezione della Navigazione (sei centri erano localizzati in Italia e due nelle colonie). La baia di Portolago (attuale Lakki) era già stata identificata negli anni venti dal Regio Esercito quale base per dirigibili, in seguito la Regia Aeronautica, ormai arma autonoma, decise di stanziarvi una squadriglia idrovolanti nella baia di Lepida, la parte finale e più riparata della più grande baia di Portolago. Nell'ottobre del 1927 esisteva un hangar di legno di circa 55 metri di lunghezza per 15 di larghezza mentre il piazzale di manovra era lungo circa 80 metri con uno scivolo per gli Idro e due pontili di servizio

ALLE ORIGINI DEL SAR

per le barche. Dimensioni assai modeste che consentivano l'operatività di pochi velivoli idrovolanti del tipo Macchi M 18 ed S 59.

A oggi nonostante le ricerche effettuate presso gli archivi italiani e greci, non è stato possibile trovare i documenti progettuali e le mappe originali dell'effettivo assetto dell'idroscalo negli anni dal 1923 al 1930. Una rielaborazione si è potuta fare in anni recenti utilizzando una mappa inglese postbellica copia di originali italiani. Il reperimento di una serie fotografica versata dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare negli anni 60 all'Archivio Centrale dello Stato, ha consentito di datare con certezza le varie fasi di costruzione degli edifici e dei due hangars principali. Alcune fotografie hanno consentito di attribuire la paternità della direzione dei lavori alla Sezione Distaccata di Lero dell'Ufficio Demanio della III Z.A.T. (Zona Aerea Territoriale) che aveva sede a Roma. Negli anni successivi ovvero dopo il 1936, essendo stata creata la IV Z.A.T. con sede a Bari, i lavori aeroportuali relativi agli aeroporti di Rodi (Maritza e Gadurra) furono gestiti dal Comando Aeronautica Egeo con sede a Rodi in collaborazione con quell'Ufficio Demanio. Non possiamo pertanto attribuire con certezza la paternità del progetto dei due edifici più significativi dell'idroscalo ovvero la Palazzina Comando e la Caserma Avieri. Entrambi realizzati tra il 1929 e il 1930 hanno due stili diversi e forse due progettisti diversi. La Palazzina Comando è posta su un rilievo con una pendenza accentuata per cui il progettista ha dovuto realizzare due ordini di scalinate contrapposte per superare il dislivello in poco spazio, l'effetto è di un'imponente scalinata che enfatizza le dimensioni dell'edificio in realtà di soli due piani. Essa comunque torreggia nella baia di Lepida tra il mare e le alture circostanti. La struttura dell'edificio con due avancorpi simmetrici con portone e finestre ad arco nel piano superiore la rende più simile a una grande villa residenziale piuttosto che a una palazzina d'uso militare. La palazzina è stata intonacata e ridipinta di bianco coprendo il paramento esterno a conci dei due avancorpi e delle scalinate originariamente a vista, le attuali bordature color giallo ocra non rispettano quelle originarie mentre in situ sono ancora i due originalissimi lampioni al culmine della scalinata purtroppo mancanti delle sfere luminose. Questi ultimi sono stati riutilizzati a mò di supporti per un improvvisato cancello che doveva sbarrare il passo ai malati dell'ospedale psichiatrico. Allo scoppio della guerra il 10 giugno 1940 fu installata una stazione radio aggiuntiva nel sottotetto della palazzina. Nel sedime aeroportuale esiste tuttavia una villa molto più antica è quella di un ricco leriota tale Tzigada Pashà, essa fu trasformata nel circolo ufficiali, era circondata da uno splendido giardino con palme ed impreziosita da una grande vasca-fontana. Immediatamente sotto la Palazzina Comando esiste un edificio basso rettangolare senza particolari pregi architettonici che ospitava la scuola Radio Telegrafisti, dobbiamo, infatti, ricordare che a Lero era localizzata la stazione di "radioprotezione" ovvero di navigazione aerea e quindi vi erano moltissimi avieri specialisti. La scritta che l'identificava è stata cancellata. Tra la Palazzina Comando e la Caserma Avieri erano collocati una serie di edifici addossati alla collina di cui ignoriamo la funzione esatta ma che possiamo attribuire a officine varie, magazzino ricambi e locali di servizio.

ALLE ORIGINI DEL SAR

Assai diversa da tutti questi edifici è invece la Caserma degli Avieri, realizzata nello stile eclettico che richiama architetture medievali - bizantine - veneziane, sembra una copia in formato più grande e senza balconi dell'Albergo del Gelsomino realizzato a Coò (Kos) nel 1936 verosimilmente dall'Arch. Rodolfo Petracco (1889 - 1979). Per questo motivo e poiché sappiamo che Petracco operò prevalentemente a Lero, l'autore ritiene che il progetto della Caserma possa essere attribuito a quest'ultimo. La Caserma degli Avieri, costruita tra il dicembre 1928 e terminata nella primavera del 1930 ha una pianta rettangolare, si sviluppa su tre piani e si presenta come un edificio massiccio molto più grande di quanto sia effettivamente. L'esterno conserva seppur molto rovinato un intonaco colore ocra chiaro, ai lati del portone d'ingresso ancora parzialmente leggibile è la scritta "Caserma Avieri". Un marcapiano poco accentuato delimita il primo piano mentre un massiccio portale ad arco a tutto tondo molto pronunciato con due reseghe laterali attenuano l'effetto di appiattimento del frontale. Le cinque merlature e le due coppie di finestre a bifora fanno riferimento al medioevo veneziano. L'uso di questi elementi decorativi e la tonalità calda della pittura ne fanno un unicum tra gli edifici militari progettati sia in Italia sia nelle Colonie e nello stesso Dodecaneso, al punto che questo edificio così elegante non sembra una caserma ma piuttosto un albergo o un palazzo residenziale. Gli interni, seppur deteriorati e modificati dal successivo uso come ospedale psichiatrico sono tuttora leggibili e in alcuni punti vi sono archi di tipo medievale con scudetti dei Savoia. La caserma poteva ospitare tra i 4 - 500 avieri, per non gravare logisticamente sull'edificio principale fu costruito accanto, lato collina, un edificio di servizio probabilmente destinato a lavanderie e cucine. La caserma è posta a ridosso dell'altura, dove sono state scavate una serie di gallerie utilizzabili sia come rifugi che come depositi. In alcuni punti delle gallerie sono tuttora presenti strutture metalliche assai arrugginite che dovevano sostenere dei cavi per illuminazione. La caserma ha subito numerose modifiche e adattamenti negli interni per l'utilizzo come ospedale psichiatrico, molte camerate sono state divise, molte pareti sfondate, si sono aggiunte strutture murarie per bagni, docce e altri locali di servizio. Apparentemente i serramenti originari in legno sono stati conservati. Di fronte alla caserma era situato un grande piazzale (Campo Marzio) destinato all'addestramento formale, alle cerimonie e alle parate.

Gli edifici operativi più importanti dell'idroscalo erano naturalmente le aviorimesse ovvero gli hangars costruiti dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, essi avevano ovviamente gli accessi rivolti verso la banchina. Ogni aviorimessa aveva un'apertura netta di circa 51,20 metri e un'altezza utile di 12,50 metri, in grado di ospitare idrovolanti come gli S55 e i Cant Z 506. Le dimensioni in pianta di ogni aviorimessa erano di metri 54,30 in larghezza e di metri 60,60 in lunghezza. Gli Hangars erano stati progettati per non avere piloni interni ed essere installati come una scatola di montaggio. Gli hangars cosiddetti Savigliano furono adottati dalla Regia Aeronautica negli anni venti e trenta come "aviorimesse" standard, ne abbiamo molti tuttora utilizzati in Italia come nell'ex idroscalo di Brindisi. Gli hangars di Lero così come quelli di Rodi Maritza, furono smontati dopo la guerra e riutilizzati dall'Hellenic

ALLE ORIGINI DEL SAR

Air Force, in particolare un hangar Savigliano ospita a Tatoi il Museo Storico Ellenico dell'Aviazione esso è tuttora designato come "Hangar Leros" mentre il secondo hangar "ex Leros" si trova attualmente presso l'aeroporto di Elefsina. Due gru da 15 tonnellate ANSALDO consentivano la movimentazione degli idrovolanti dal mare alla banchina. Gli hangars erano stati montati su un piazzale ottenuto da un taglio della collina retrostante, alle spalle degli hangars erano state scavate delle profonde gallerie utilizzate come rifugi, una grande caverna ospitava il serbatoio del carburante mentre un'altra caverna ospitava una centrale elettrica e di comando dei servizi tecnici.

OPERATIVITÀ PRIMA DEL CONFLITTO

Non abbiamo al momento fonti certe sulla costituzione del V Stormo Misto Egeo, al pari della documentazione riguardante l'idroscalo, sembra essere dispersa, lo Stormo fu, infatti, soppresso nel 1937 e la documentazione più antica rintracciata presso l'Ufficio Storico A.M. risale al 1932. Si può ritenere che lo Stormo Misto sia stato creato in contemporanea della costruzione degli hangars a ridosso degli anni trenta poiché la sola aviorimessa del 1927 non avrebbe potuto ospitare gruppi da Bombardamento Marittimo e la preesistente squadriglia da Caccia Marittima. Talmente evanescente è l'origine di questo Stormo che se non fosse per la presenza di alcune cartoline e distintivi circolanti nel mercato collezionistico oggi non sapremmo neppure quale fosse il suo stemma. Tra coloro che prestarono servizio a Lero annoveriamo ben 13 aviatori della famosa crociera atlantica di Balbo, il destino avrebbe fatto ritornare nel Dodecaneso due di loro, i generali Ulisse Longo e Alberto Briganti che comandarono l'Aeronautica dell'Egeo negli anni più difficili del conflitto, in particolare il gen. Briganti fu direttamente protagonista insieme al Governatore e Comandante Militare Amm.glio Campioni delle vicende dell'armistizio (8-10 settembre 1943) a Rodi e fu poi internato dai tedeschi sino alla fine della guerra.

Nell'aprile del 1936 il sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, gen. Pietro Pinna fece un accurato sopralluogo in tutti gli aeroporti del Dodecaneso e incontrò tutti i capi militari della Marina e dell'Esercito con cui ebbe approfonditi colloqui. Scopo della visita era di definire l'allestimento e la localizzazione degli aeroporti, dei depositi carburanti e munizioni, il dimensionamento e la tipologia degli stormi dislocati, insomma tutta l'organizzazione e la struttura di forza armata nel possedimento. Al suo rientro presentò un dettagliatissimo rapporto in cui tracciava lucidamente le direttive strategiche relative alla Regia Aeronautica, direttive che furono integralmente accolte dal sottosegretario di stato gen. Valle, che come noto fungeva "de facto" da ministro (il titolare formale del dicastero dell'Aeronautica era all'epoca il Capo del Governo Mussolini che cumulava in se le tre cariche, Aeronautica Esercito, Marina). Tuttavia il nuovo rilievo strategico assunto dal Dodecaneso aveva già determinato la costituzione del Comando Aeronautica dell'Egeo in data 1 marzo 1937 che si era già stabilito a Rodi (primo comandante fu il col. Ezio Padovani) mentre il successivo 30 ottobre veniva sciolto lo Stormo Misto Egeo. Era, infatti, accaduto che il gen. Pinna nella menzionata visita, pur riscontrando una situazione di buona efficienza

ALLE ORIGINI DEL SAR

dell'idroscalo, dotato di due grandi hangar Savigliano, due gru di sollevamento da 15 tonnellate, caserma, servizi e riserve munizioni e carburanti ne propose il declassamento a sede di squadriglie idrosoccorso e ricognizione. La ragione principale era dovuta allo sfavorevole regime dei venti sulla baia di Lepida Portolago, non adatto agli idrovolanti più pesanti come il Cant Z 506 e il fatto che l'ammarraggio e il decollo erano ostacolati dal traffico delle imbarcazioni commerciali oltre che dalla presenza del naviglio della vicina base navale S. Giorgio, da cui tra l'altro partì il 14 dicembre 1941 il sommergibile Scirè per la famosa azione contro le corazzate britanniche nel porto di Alessandria. Il 1 ottobre 1937 si costituì il LXXXIV GRUPPO R.M. composto dalla 185.sq R.M. dalla VI Sez. Costiera e dalla 161.a sq. C.M. su Fiat CR 20 Idro, tuttavia questa squadriglia aveva solo 6 piloti e anche se nel 1938 abbandonerà gli obsoleti Cr 20 per i Ro 44 sarà ben lontana da una minima efficienza operativa. Alla fine del 1938 il LXXXIV GRUPPO R.M. aveva 126 uomini tra ufficiali e specialisti in organico. Nell'estate del 1939, quando i tamburi di guerra già cominciavano a rullare, anche le Forze Armate in Egeo furono poste in stato di sicurezza, in pratica un livello di allerta paragonabile all'attuale DEFCON 2, tuttavia questo non migliorò di molto l'efficienza dell'idroscalo in cui continuava la vita normale, si organizzavano le consuete gare di calcio, nuoto e ciclismo contro la Marina, l'Esercito e la M.V.S.N., solite cerimonie ed eventi con i pacchi dono a Natale. Gli eventi precipitarono l'anno dopo.

PERIODO BELLICO

All'entrata in guerra dell'Italia (10 giugno 1940) l'idroscalo era classificato come aeroporto armato di prima classe Numero 802, aveva circa 420 uomini, due sole mitragliatrici contraeree, circa 700 moschetti 91/38, 70 pistole Beretta cal. 9, circa 380 tonnellate di benzina avio tra vari depositi e fusti, quattro giorni d'autonomia alimentare (le uniche grandi riserve alimentari disponibili erano costituite da scatolette di carne del 1935 che furono gettate perché ritenute avariate) ed acqua razionata. Il problema delle scorte era comune a tutte le isole e solo nell'aprile del 1941, con la conquista di Creta e della supremazia aerea e navale nello scacchiere da parte dell'Asse fu possibile ripristinare i collegamenti e i rifornimenti con la madrepatria e la Grecia. Durante la guerra sino all'armistizio, l'idroscalo subì pochi danni, nell'inverno del 1941 lievi danni ad un hangar, mentre nel febbraio 1942 una formazione britannica lo sorvolò senza sganciare bombe destinate invece a Portolago. In compenso si ebbero numerosi affondamenti e incidenti dovuti ai velivoli con ammaraggi di fortuna o urti contro le banchine per le avverse condizioni del vento mentre un altro bombardamento senza danni ci fu il 2 maggio 1942. Il 1942 si chiuse pertanto con numerosi incidenti e feriti ma pochi decessi, l'operatività fu sempre della 147.a sq. Su Cant Z 501 e 506 ma lo stop all'attività di volo arrivò il 15 giugno 1943 con un ordine dello Stato Maggiore R.A. che sciolse il Comando Idroavia e della 185.a Sq., l'ultimo comandante dell'aeroporto fu il cap.pil. Enzo Romano alla data dell'armistizio l'8 settembre 1943. L'isola di Lero rimase in mani italiane (ormai cobelligeranti con gli Alleati) sino al 16 novembre 1943 quando il gen. Tilney e l'amm.glio

ALLE ORIGINI DEL SAR

Mascherpa dichiararono la resa dopo una feroce battaglia di alcuni giorni contro le forze germaniche. 5.350 militari italiani delle tre armi furono catturati, tra di essi circa 400 avieri, quasi tutti gli italiani furono evacuati in terraferma tra novembre 43 e gennaio febbraio 44. Non possiamo dimenticare la tragedia del piroscafo Oria affondato con circa 4.000 militari italiani nei pressi dell'isolotto di Patroclo nel febbraio del 1944. La vicenda militare dell'idroscalo Rossetti, sebbene già chiusa l'8 settembre 1943, è suggellata dalla resa tedesca del maggio 1945. La base uscì praticamente indenne da 5 anni di guerra cessò la sua funzione militare ma gli edifici trovarono ben presto altri usi collettivi.

PERIODO POSTBELLICO E ATTUALE

Dopo l'acquisizione definitiva dell'isola alla Grecia nel marzo 1947, furono istituite le Scuole Tecniche presso l'idroscalo e la vicina Caserma dell'ex base navale italiana S. Giorgio. Le scuole furono poi chiuse nel 1964 ma già con l'istituzione del "manicomio" nel 1958 avvennero i primi massicci trasferimenti di malati. In pratica tutti o quasi i malati mentali della Grecia furono spediti sull'isola tristemente assunta a ruolo di lager. Le strutture dell'idroscalo ospitavano circa 2.650 malati nel 1965. Nel 1981, l'anno in cui si registrò il maggior numero di pazienti ricoverati, un gruppo di medici che svolgeva il proprio tirocinio, denunciò le gravissime condizioni di vita degli internati in un simposio internazionale, chiese che i ricoveri fossero interrotti e che l'ospedale fosse chiuso. Nel 1982 un documentario girato da Kostizoi (oi azettoi, "gli abbandonati"), contribuì in maniera sostanziale a sensibilizzare l'opinione pubblica sulla questione di Leros. Nel 1989 un crudo reportage fotografico realizzato dalla fotografa Antonella Pizzamiglio fu diffuso pubblicamente. Queste iniziative riuscirono finalmente a cambiare la situazione. Negli anni 90 la CEE finanziò la riforma psichiatrica in Grecia, assegnando un contributo sostanziale per l'Ospedale di Leros. Ci vollero comunque molti anni per la riconversione dell'istituzione psichiatrica in struttura integrata d'infermieri, cittadini e malati con l'adozione delle moderne terapie psichiatriche. Gli edifici furono quindi progressivamente svuotati innescando una progressiva situazione di degrado che prevedibilmente subirà un'altra accelerazione a causa dell'installazione nel 2015 di un campo profughi (cosidetti Hotspot) nell'ex Campo Marzio piazzale antistante alla Caserma Avieri. Sebbene la funzione storica cui furono destinati questi edifici sia cessata, si tratta di un patrimonio di grande valore architettonico che potrebbe essere destinato ad una nuova funzione. Allo stato attuale manca una concreta alternativa per un riuso sociale degli edifici a causa della crisi economica greca, l'unica soluzione proponibile sarebbe quella di destinare questi edifici o parte di essi ad uso turistico, considerando che il porto di Lakki è uno dei porti naturali più ampi e protetti del Mediterraneo Orientale. La situazione di degrado della Caserma Avieri richiede oneri di ristrutturazione elevatissimi per la trasformazione in "albergo", ma altri edifici più piccoli come la Palazzina Comando potrebbe più realisticamente essere riconvertiti in casa vacanze per i velisti del vicino porto turistico. Progetti simili potrebbero essere co-finanziati da società private, sebbene i benefici economici possano

ALLE ORIGINI DEL SAR

essere notevoli per l'economia dell'isola, la situazione geopolitica attuale del Medio Oriente minaccia di cancellare ogni prospettiva di sviluppo poiché Leros è un'isola di sbarchi, la speranza di vedere dei turisti ripopolare l'ex idroscalo Rossetti è purtroppo molto lontana.

BIBLIOGRAFIA E RIFERIMENTI

Le foto, salvo quando diversamente attribuite, provengono dall'Ufficio Storico A.M. (AUSMA), dall'Archivio Centrale dello Stato (ACS Fondi C.d.A. - PNF), Foto Archivio Gak Leros.

www.dodecaneso.org

<http://www.quellidel72.it/storie/aviatori/melchiori.htm>

http://www.aeronautica.difesa.it/storiaTradizione/ufficioStorico/Documents/SMA_Memorie%20storiche.pdf

<https://it.wikipedia.org/wiki/Lero>