

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

-- GIACOMO DE PONTI --

Origini ed evoluzione del SAR

Le radici del Servizio Ricerca e Soccorso dell'Aeronautica Militare nel Mediterraneo

Il Servizio di Ricerca e Soccorso (SAR) dell'Aeronautica Militare si e' sviluppato nel tempo secondo un processo continuo, allineato con le scelte strategiche del Paese per il dimensionamento della sua componente militare e con le evoluzioni tecnologiche dei mezzi, un processo che, basato al suo inizio, ormai 80 anni fa, su mezzi quasi di fortuna, lo ha portato oggi, dotato di equipaggiamenti della più avanzata tecnologia, ad essere uno dei Servizi più capaci in Europa e nell'Alleanza Atlantica.

La mia presentazione vuole condurre a scoprire le origini del Servizio e ripercorrerne i momenti salienti attraverso la rappresentazione di istantanee di una cronistoria che, per noi del Soccorso, rappresenta un percorso di abnegazione al servizio, spirito di sacrificio, entusiasmo e pura soddisfazione per lo scopo supremo del salvataggio di vite umane.

Questa cronistoria avvolge tre elementi cari al tema della manifestazione ed all'isola di Leros che la ospita nella ricorrenza del 70° anniversario della costituzione del Servizio di Ricerca e Soccorso dell'Aeronautica Militare: il Soccorso Aereo e l'intreccio delle sue radici storiche in Leros e nei Trasvolatori Atlantici che prima e dopo le imprese operarono nel Soccorso basato nel Dodecaneso ed a Leros in particolare.

Vedremo quindi in questo excursus come il Soccorso Aereo nasce come Servizio combattente, in risposta alla necessità di proteggere le forze Italiane nel Mediterraneo nel corso del secondo conflitto mondiale, si sviluppa nei decenni successivi per estendere le sue capacità al servizio delle collettività, oltre che per le componenti militari nazionali ed alleate ed infine tratteremo le radici più lontane del SAR, per ritrovarle nei Trasvolatori Atlantici che, con Italo Balbo, portarono il saluto delle ali d'Italia ai quattro angoli del mondo. In questo percorso terremo sempre un occhio attento a Leros, nido e culla di crescita del Soccorso Aereo Italiano tra le più importanti, testimone per lunghi anni di uno sviluppo che, incessante, oggi e' più forte che mai.

ALLE ORIGINI DEL SAR

Per quanto strano possa apparire, sino ai primi anni '40 nessun paese al mondo ritenne necessario strutturare in modo organizzato un Servizio che fosse destinato alla ricerca ed al soccorso degli occupanti di aeromobili incidentati, su mare e su terra. Nonostante il grande sviluppo dei collegamenti via aerea di quegli anni, sino allo scoppio del secondo conflitto mondiale le operazioni di soccorso a mezzi aerei in difficoltà o caduti erano organizzate al momento, con mezzi di fortuna della più disparata natura e capacità, una risposta sovente scoordinata ed inefficace, più che un'operazione scientificamente preparata ed eseguita; pensiamo alle spasmodiche, infruttuose, ricerche dell'aviatrice Amelia Earhart scomparsa nell'Oceano Atlantico nel '37 ed ai soccorsi al dirigibile Italia, caduto sul Pack, al cui soccorso partirono mezzi ed uomini di ben 6 paesi che, per la completa mancanza di coordinamento, impiegarono quasi due mesi per ritrovare i pochi superstiti.

E ciò nonostante che in alcune occasioni fosse stato proprio il velivolo a dimostrarsi l'unico mezzo capace di portare un rapido soccorso in luoghi irraggiungibili altrimenti: si pensi al trasporto feriti cui erano stati adattati diversi velivoli Caproni durante la prima guerra mondiale ed alla ricerca degli stessi sopravvissuti del Dirigibile Italia ed al successivo loro salvataggio, operato appunto con il mezzo aereo.

Nell'imminenza del secondo conflitto, prevedendo le necessità che si sarebbero presentate in seguito alle operazioni aeree sul mare, lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica costituì le prime sezioni soccorso che, successivamente, trasformate in Squadriglie, operarono durante tutto il periodo bellico.

Finalmente ha inizio la storia ufficiale del Soccorso Aereo: il 10 giugno 1940 fu disposta la costituzione dei Reparti appositamente specializzati:

- 612^a Squadriglia "S" su Cant Z 506 basata a Stagnoni (Marsala);
- 613^a Squadriglia "S" su S.66 basata a Cagliari (Elmas), con una sezione di velivoli ad Elmas ed una sezione di velivoli ad Olbia;
- 614^a Squadriglia "S" su Cant. Z 506 basata a Bengasi;
- Sezione "S" su Cant. Z 506 basata a Torre del Lago;
- Sezione "S" su Cant. Z 506 basata a Lero (alle dipendenze del Comando Aeronautica Egeo).

Tutti i velivoli provenivano da requisizioni all'aviazione civile, non si potevano infatti sguarnire i reparti combattenti di preziosi velivoli armati e, pur riconoscendo l'importanza del neonato servizio, è emblematico pensare che la "S" che distingueva quelle Squadriglie non aveva come significato "Squadriglia Soccorso", bensì "Squadriglia Sanitaria".

Ai primi del 1942, dopo operazioni particolarmente intense nel Mediterraneo, fu deciso di rafforzare i Reparti del Soccorso Aereo, quindi alcune Squadriglie della Specialità Trasporti mutarono la propria denominazione anch'esse in "Squadriglie Sanitarie". Tra i principali problemi di cui la nuova specialità richiedeva una adeguata soluzione vi era la controversia se si dovesse dotare o meno gli aerei da soccorso di un adeguato armamento difensivo e se tali velivoli

ALLE ORIGINI DEL SAR

dovessero essere protetti o no dagli accordi internazionali della Croce Rossa. Nel maggio 1942 il Governo Britannico dichiarò che i propri velivoli adibiti al soccorso erano dotati di un efficiente ed autonomo armamento e che, di conseguenza, non desiderava che essi fossero considerati protetti dagli accordi internazionali. Il Governo Italiano, al contrario, voleva che i velivoli da soccorso portassero gli emblemi distintivi della Croce Rossa Internazionale. Questa diversità di opinioni determinò purtroppo numerosi episodi di attacco contro i velivoli Italiani impegnati in voli di soccorso e resi ben visibili dalle croci rosse dipinte sulle fusoliere e sulle ali.

La scarsa difendibilità di questi velivoli specializzati nel solo soccorso, il loro limitato numero e la vastità del teatro di operazioni, l'intero Mediterraneo, determinarono nella seconda metà del 1942 la decisione di trasformare le Squadriglie "S" in "Sezioni aeree di Soccorso" e di inserirle nell'organico delle Squadriglie della Ricognizione Marittima; come misure organizzative ulteriori fu deciso anche che gli equipaggi del Soccorso e della RM fossero intercambiabili e che i velivoli della RM intervenissero in quelle operazioni di soccorso non effettuabili dai velivoli a tale fine specializzati (va notato infatti che i velivoli della RM erano armati sia per la difesa che per l'offesa).

E' questo un momento importante per la nostra cronistoria perchè le radici del Soccorso Aereo si sono ora innestate, oltre che nei reparti "S", anche nella Ricognizione Marittima: la base di Leros vede la sua Sezione "S" trasformarsi e potenziarsi in 11^a Sezione Soccorso, inserita nella 147^a Squadriglia RM che, con la 185^a, accresce l'importanza strategica della base anche nel prezioso servizio Soccorso nel Mediterraneo Orientale.

Nei tre anni di operazioni, fino all'armistizio dell'8 settembre 1943 il Soccorso e la RM operarono incessantemente dalle basi di schieramento nel Mediterraneo; poi, in conseguenza dell'armistizio, pressoché tutti i reparti furono richiamati sul territorio nazionale ed anche le Squadriglie Soccorso ed RM lasciarono per sempre la base di Leros.

Delle oltre 26 squadriglie RM ed 11 Sezioni Soccorso che svolgevano il servizio, sopravvissero solo poche Squadriglie, tra le quali la 147^a di Leros, che furono inquadrare in 4 Gruppi Idro; questa era la struttura del Soccorso che dopo il conflitto costituì il nucleo di riforma di quello che di lì a pochi anni sarebbe diventato un Servizio di portata internazionale.

Nella primavera del 1946 il Consiglio dell'ICAO (International Civil Aviation Organization) in sede di approvazione delle norme per la navigazione aerea internazionale, determinò l'istituzione di un Servizio Ricerca e Salvataggio regolamentato e coordinato a livello mondiale. Nei piani organizzativi del servizio, il Consiglio divideva idealmente il globo terrestre in grandi regioni e le regioni in zone, prevedendo in ciascuna zona un Centro di Coordinamento per il salvataggio: Centro che in Italia assunse la denominazione di "Comando Soccorso Aereo", inserito nella "Regione EUMED" (Europa-Mediterraneo). Per l'Italia, l'unica organizzazione all'epoca in grado di assicurare la pronta risposta al mandato ICAO era l'Aeronautica Militare e quindi con disposizione dello Stato Maggiore, in data 14 Aprile 1946 venne

ALLE ORIGINI DEL SAR

ufficialmente istituito il "Servizio Ricerca e Soccorso della Aeronautica Militare" come parte integrante dell'organizzazione internazionale dell'ICAO.

Il "Servizio" era organizzato essenzialmente in un "Comando Soccorso Aereo" con sede a Vigna di Valle (Lago di Bracciano) e Reparti per il Soccorso: inizialmente 4 Centri e 2 Sottocentri, tutti dotati di velivoli e di motoscafi.

Questa struttura mutò notevolmente negli anni per seguire la completa riorganizzazione dell'intera Aeronautica Militare e per coprire sempre meglio lo sviluppo aeroportuale nazionale. Alla fine degli anni '50 gli elicotteri, mezzi versatili per eccellenza nel compito di ricerca e soccorso, si affiancarono ai velivoli. Agli albori degli anni '60 il Soccorso Aereo Italiano era il risultato di una complessa evoluzione organizzativa attraverso la quale si era cercato di adeguare le strutture del Servizio alla sempre più intensa attività che questo svolgeva in campo sia nazionale che internazionale.

Il servizio venne sin dall'inizio assicurato 24 ore su 24: dagli equipaggi d'allarme pronti a decollare in brevissimo tempo; dal personale specializzato per il disimpegno delle operazioni a terra; dal personale delle strutture di sorveglianza e direzione per la gestione delle missioni di soccorso.

Potenziato ed ammodernato il Servizio, esso poté essere allargato oltre i confini del soccorso aeronautico. Il Soccorso Aereo, nato principalmente per il mondo aeronautico, stava diventando un fattore di sicurezza essenziale per le comunità esposte a calamità naturali, incidenti e condizioni sanitarie che pongano in pericolo la vita.

Dell'opera di soccorso offerta dai Reparti dell'A.M., oltre al personale militare si avvalgono anche e soprattutto le popolazioni civili, isolate per la loro posizione geografica, come gli abitanti delle isole, o colpite da calamità naturali; viveri, medicinali, indumenti sono lanciati in zone alluvionate o bloccate dalla neve dove sempre sollecito è arrivato il decisivo aiuto dei velivoli e degli elicotteri del Soccorso dell'A.M. Ancora, velivoli nazionali ed esteri incidentati in zone impervie o in mare, imbarcazioni nazionali ed estere alla deriva e naufraghi, ammalati in pericolo, diventano sempre più spesso l'oggetto del risolutivo intervento del Soccorso Aereo.

Ma il processo di trasformazione del Servizio e' ancora in corso: il 1965 rappresenta un'altra tappa importante nella cronistoria che si sta attraversando. In un piano di ulteriore riorganizzazione dell'intero Servizio, guidato anche dai nuovi mezzi specializzati che l'AM sta acquisendo, il velivolo anfibia Grumman HU 16 e gli elicotteri AB 204 prima e di più potenti HH-3F poi, il 1° Ottobre 1965 viene ricostituito il 15° Stormo nel ruolo esclusivo di Ricerca e Soccorso (SAR). Ciò significa che il Reparto e' l'unico ad essere specializzato in una vastissima casistica di interventi: alla ricerca e soccorso puramente aeronautica si sommano: il soccorso ad imbarcazioni e naufraghi, a popolazioni colpite da calamità naturali ed indotte dall'uomo, il trasporto di urgenza di persone in imminente pericolo di vita, gli interventi in alta montagna.

ALLE ORIGINI DEL SAR

Il 15° Stormo, inizialmente con 4 Gruppi di volo, rappresenta il cuore del Soccorso ed è affiancato nel servizio nazionale dalle Squadriglie SAR che sono nell'organico dei Reparti Caccia dell'AM per le funzioni primarie di soccorso aereo per gli equipaggi di quegli stessi reparti.

Negli anni '90 un'altro compito si profila per il Soccorso Aereo e per il 15° Stormo in particolare: il campo di azione nel quale pur in condizioni di "pace" gli equipaggi hanno dovuto operare giorno e notte anche in condizioni meteorologiche ed ambientali talvolta estreme, ora deve includere teatri operativi dove incombe la minaccia armata dell'uomo. Il SAR diventa Combat SAR quando l'obiettivo da cercare e recuperare è un equipaggio abbattuto o caduto o altro personale da evacuare, in zone controllate da forze avversarie. L'Italia e quindi l'AM, partecipano alle cd. Operazioni Fuori dai Confini Nazionali, per il mantenimento della pace in aree dove sono dispiegate le proprie forze militari a sostegno delle quali vengono inviati anche i reparti del Soccorso, ora appositamente equipaggiati ed addestrati al CSAR.

Il Soccorso Aereo ha finalmente raggiunto la sua quintessenza: con un ultimo sforzo riorganizzativo, nella distribuzione geografica dei Gruppi del 15° Stormo, nel riequipaggiamento integrale di tutte le linee di volo con nuovi e moderni elicotteri e negli avanzati sistemi di addestramento, ha raggiunto la configurazione ottimale per assolvere le numerose funzioni che vengono chieste alla specialità, sia in condizioni di pace che di tensione internazionale.

Il 15° Stormo, oggi organizzato su 5 Gruppi operativi ed 1 Gruppo per l'addestramento degli equipaggi, ha mantenuto in vita le capacità, le tradizioni di servizio e lo spirito che nacquero molti decenni fa nel Mediterraneo, le sue radici sono idealmente ancora ben infisse nelle basi dove operarono i Gruppi e le Squadriglie che rappresentano le sue origini: il ramo di Leros è oggi ancora ben saldo in quegli stessi reparti di allora: l'84° Gruppo e la 147ª Squadriglia vivono ancora oggi ed operano con lo stesso entusiasmo degli uomini che volavano da Leros negli anni '30 e '40.

In quale modo infine si legano Leros ed il SAR ai Trasvolatori Atlantici?

Nella sua strategia per lo sviluppo aeronautico dell'Italia, Italo Balbo volle fortemente sviluppare un metodo per sdrammatizzare l'epopea dei primati individuali, da lui ritenuti infruttuosi, e riportare l'attenzione su di una Aeronautica dove l'elemento prevalente era (come è ancora oggi) la "squadra". Non più bravi ma isolati professionisti dell'ala, ma interi Stormi perfettamente equipaggiati, addestrati, amalgamanti, per la conquista non più di primati fini a se stessi, ma di solide capacità collettive.

Al volo isolato si contrappose allora il volo di massa, la squadra che compatta attraversa gli oceani per dimostrare la maestria aeronautica raggiunta dall'Italia; ed allora dove trovare gli equipaggi se non nei reparti che più di altri erano capaci di volare sull'acqua, i reparti di idrovolanti?

Le prime due crociere di massa, quella del Mediterraneo Occidentale prima e quella del Mediterraneo Orientale poi furono il banco prova degli equipaggi delle Squadriglie della Ricognizione Marittima, le

ALLE ORIGINI DEL SAR

uniche della Regia Aeronautica che possedevano aerei ed addestramento per affrontare quelle imprese.

Il Mediterraneo non bastava però a Balbo, si voleva collegare il vecchio mondo con il nuovo, provare nuove rotte per le linee commerciali in rapido sviluppo, portare la testimonianza della tecnica e dell'abilità industriale Italiane; le Crociere del Sud America e del Nord America dovevano di nuovo affrontare la sfida del volo in mare aperto e nuovamente gli equipaggi della Ricognizione Marittima furono il cuore delle Crociere Aeree.

Uomini di molte di quelle Squadriglie volarono con Balbo e, concluse le imprese, ripresero servizio nelle loro Squadriglie; molti operarono nell'Aviazione dell'Egeo, alcuni ne furono Comandanti, come Ulisse Longo (I-LONG) o Alberto Briganti (I-SAAW), Ademaro Nicoletti Altimari (I-ABBR) vi cadde a Rodi meritando la Medaglia d'Oro al Valor Militare, Umberto Fiori (I-GIOR) fu Comandante di Stormo a Rodi, ed infine Edoardo Calabrese (I-MARI), Amedeo Giroto (I-BAIS) e Pietro Lettini (I-MIGL) erano negli equipaggi delle Squadriglie di Leros.

Il cerchio si chiude ed il collegamento è ora alla luce: uomini della "Centuria Alata" che hanno sfidato gli oceani continuarono a solcare il Mediterraneo portando la salvezza dal cielo, progenitori degli uomini del SAR di oggi.

Ab coelo in auxilium vitae