

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

-- CLAUDIO NOSTRO --

Il Cant 501, protagonista della mia fuga da Leros

Il filmato che vi presento è una parte del diario di guerra scritto da mio padre Vincenzo Nostro, M.llo Pilota Aeronautica Militare nato a Genova il 16 aprile 1909, medaglia di Bronzo al V.M. e medaglia d'Oro di Lunga Navigazione Aerea.

Si arruolò nella Regia Aeronautica il 19 gennaio 1928 quale allievo Sergente Pilota e nominato Pilota Militare nel settembre 1929.

Successivamente al primo brevetto, conseguì le abilitazioni al pilotaggio su altri 16 velivoli misti tra idrovolanti e terrestri qui di seguito descritti.

La storia che vi racconto riguarda la rocambolesca avventura di fuga che capitò a mio padre mentre si trovava in guerra a Leros nel 1943 in forza alla 147^a Squadriglia Idrovolanti Cant. Z 501 Gabbiano e Cant. Z 506 Airone, adibiti alla Ricognizione Marittima Lontana.

Dopo l'8 settembre 1943 e la capitolazione della Base di Leros il M.llo Vincenzo Nostro decise di fuggire assieme a tre membri d'equipaggio con uno dei pochi CANT. Z 501 rimasti a galla dopo il mitragliamento e l'affondamento di altri aerei da parte dei tedeschi.

Fu decisa la data della fuga per il 9 ottobre 1943, l'appuntamento era per le ore due dopo la mezzanotte allo scivolo della 147^a Squad. dove avevano nascosto un battellino di gomma sotto la banchina. Salpano e remano senza far rumore e accostano al 501 che disormeggiano dal gavitello.

Salgono a bordo, fanno gli ultimi controlli, e il motorista controlla che ci sia sufficiente benzina.

Tutto sembra ok, si può partire.

Mio padre ordina al motorista di mettere in moto, l'elica si avvia davanti a lui a giri sempre più vorticosi, afferra il volante e le manette del gas, fa un mezzo giro di flottaggio senza neppure riscaldare un poco il motore e punta verso l'imboccatura della baia di Portolago, ha il vento in poppa e dà tutto gas.

Durante la corsa dell'aereo, attraverso il pulviscolo iridato dei baffi d'acqua che si sollevano a prua, a mio padre gli par di intravedere un certo movimento sul fortilizio armato esistente all'imboccatura della baia.

Sono i nostri marinai posti a difesa della baia stessa che sorpresi a quell'ora della notte dall'improvviso rumore di un motore d'aereo in moto, in allarme sono accorsi alle postazioni antiaeree.

ALLE ORIGINI DEL SAR

Vede accendersi qualche luce... ma che luce? Altro che luci!! Sono proiettili, proiettili traccianti sparati con alzo zero che il rombo del motore non gli aveva fatto avvertire; sono tante scie luminose che stanno davanti a loro come una barriera di fuoco alla loro avanzata.

Il M.llo Nostro accusa una strizza al cuore ma oramai il motore è lanciato e il Cant.Z scivola veloce sul redan. Non può più fermare per tornare indietro, o la va o la spacca.

Strappa letteralmente dall'acqua il suo fido idrovolante e cabra, cabra, cabra impennando la prua sempre più in alto.

E' fatta, sono già lontani, mio padre è in un bagno di sudore, sono stati momenti di autentica fifa.

Ma la sua fuga per Alessandria d'Egitto fu breve perché dovette ammassare a Limassol (Cipro) per chiedere rifornimento di carburante agli inglesi dato che era in corso l'armistizio con gli angloamericani.

Da Limassol gli inglesi lo obbligarono di far rotta per Abukir, altra Base inglese, con la scorta di due caccia Spitfire.

Giunto ad Abukir mio padre fu disarmato della pistola d'ordinanza, l'aereo sequestrato, e non potendolo fermare come prigioniero di guerra per il ben noto armistizio, e perché si era presentato spontaneamente agli inglesi, gli dissero che veniva sottoposto ad uno stato di semiprigionia in attesa che si completassero le pratiche per la restituzione del velivolo e lasciarlo libero di rientrare in Italia.

La pseudo-prigionia durò circa sei mesi di cui 4 ad Abukir e 2 mesi in Palestina a El Burrej.

Nel mese di maggio 1944 fu riaccompagnato ad Abukir dove il Comandante della Base gli restituì la sua pistola, gli dette una carta di navigazione con la rotta segnata per la Sicilia e gli disse che poteva ripartire col suo Cant.Z assieme al suo motorista.

La gioia fu immensa, mio padre e il motorista si abbracciarono commossi, ringraziarono il Colonnello e con loro grande sorpresa trovarono il Cant.Z Mammajut già pronto e rifornito sullo scivolo della banchina.

Si accingevano a compiere un lungo volo dall'Africa alla Sicilia, di circa 1500 chilometri e cioè quasi nove ore di volo alla media di 180 Km/ora.

Erano le 9.30 del 24 maggio 1944 ed arrivarono all'idroscalo di Siracusa alle ore 18.

La sua avventura era finita, sceso dall'aereo baciò il suolo italiano, la sua terra, mentre rivolgeva un silenzioso ringraziamento a Dio.