

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

seconda giornata

attività aeree sul mar egeo, 1941-45

-- ΚΩΣΤΑΣ ΚΩΓΙΟΠΟΥΛΟΣ --

Ιταλική Αεροπορία Ναυτικής Συνεργασίας του Αιγαίου και το ατύχημα της Κω

Η ιταλική αεροπορία δεν έδωσε πρωταρχική σημασία στον στρατηγικό τομέα του Αιγαίου και υποβαθμίστηκε αρκετά, έναντι του στρατού και του ναυτικού.

Η Διοίκηση της αεροπορίας της Δωδεκανήσου (Comando dell'Aeronautica dell'Egeo) δημιουργήθηκε το 1937, με πρώτο διοικητή, τον σμήναρχο E. Padovani. Έως τότε ερχόντουσαν μόνο σποραδικά τα πολεμικά αεροπλάνα.

Οι πρώτες βάσεις των αεροπλάνων ήταν το αεροδρόμιο Μαριτσά της Ρόδου και ο αεροναύσταθμος G. Rossetti, στα Λέπιδα της Λέρου, πού άρχισε να κατασκευάζεται το 1923.

Από την Ρόδο κατά την διάρκεια του ΙΙ Παγκοσμίου πολέμου πέρασαν μερικοί από τους καλλίτερους ιταλούς πιλότους, όπως ο Buscaglia με το σμήνος του και ο E. Muti.

Στις αρχές του αιώνα το Λακκί ήταν ένας καθαρά αγροτικός χώρος, με λιμνάζοντα εποχιακά νερά και σημειακή οικιστική παρουσία. Αναφορά της φυσικής γεωγραφίας του χώρου είναι το μικρό εκκλησάκι της Παναγιάς της Λημνιώτισσας. Αλλά τα βασικά σημεία οριοθέτησης του χώρου ήταν τα αρχοντικά των επιφανών Λεριών, κυρίως εμπόρων της Αιγύπτου.

ΤΟ ΥΔΡΟΠΛΑΝΟ (ΑΕΡΑΚΑΤΟΣ) CANT Z. 501 ΣΤΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ

Τα πρώτα C. Z. 501 έφθασαν στα Δωδεκάνησα το 1938, στα Λέπιδα της Λέρου, στην 185η μοίρα ναυτικής αναγνώρισης, για να αντικαταστήσουν τα παλιά S. 55.

Το 1940 δημιουργήθηκε και η 147η μοίρα ναυτικής συνεργασίας και αναγνώρισης, η οποία πλέον μαζί με την 185η απετέλεσαν την 84η σμηναρχία.

Το 1940, με την είσοδο της Ιταλίας στον πόλεμο, ενισχύεται η αεροπορική δύναμη του Αιγαίου.

Τον αρχηγό της αεροπορίας, σμήναρχο E. Padovani, τον διαδέχεται ο πτέραρχος U. Carpa. Αρχηγός της ναυτικής αεροπορίας στην Λέρο αναλαμβάνει ο αντισμήναρχος G. Felicetti.

Στην αρχή του 1940, πριν την είσοδο της Ιταλίας στον πόλεμο, υπήρχαν στα Δωδεκάνησα 4 C. Z. 501. Με την έναρξη όμως του πολέμου και έως το τέλος του έτους είχαν φθάσει τα 18.

Το 1941 ανέλαβε νέος διοικητής της αεροπορίας του Αιγαίου ο πτέραρχος U. Longo, και αρχηγός της ναυτικής αεροπορίας ο σμηναγός G. Di Liberto.

Τα C. Z. 501 και στις δύο μοίρες φθάνουν τα 14 και παίρνουν μέρος στην μάχη της Κρήτης. Το ίδιο έτος φθάνουν στην Ρόδο, οι πρώτες αεροπορικές μοίρες του 10ου Γερμανικού αεροπορικού σώματος.

ALLE ORIGINI DEL SAR

Το 1942 βρίσκει την 185η μοίρα, με διοικητή τον σμηναγό A. Gazagne, να διαθέτει 9 υδροπλάνα και η 147η, με διοικητή τον σμηναγό A. Preti, να διαθέτει 4 υδροπλάνα.

Το 1943 με την απώλεια της Αφρικής για τον Άξονα, μειώθηκε η στρατηγική σημασία των Δωδεκανήσων και της Κρήτης.

Στα Δωδεκάνησα τότε υπήρχε μόνο η 147η μοίρα με 14 υδροπλάνα C. Z 501 και C. Z 506.

Στις 20 Μαρτίου αναλαμβάνει νέος αρχηγός της αεροπορίας, ο πτέραρχος A. Briganti, ο οποίος θα είναι και ο τελευταίος διοικητής, διότι το ίδιο έτος τα Δωδεκάνησα καταλαμβάνονται από τους Γερμανούς και η ιταλική ναυτική αεροπορία του Αιγαίου έπαψε να υφίσταται.

Με την κατάληψη της Ρόδου βρέθηκαν δύο υδροπλάνα C. Z 501 από τους Γερμανούς στο Μανδράκι.

Αργότερα, με την επίθεση στην Λέρο, καταστράφηκαν σχεδόν όλα από τους βομβαρδισμούς, εκτός από δύο, που κατόρθωσαν να ξεφύγουν και να φθάσουν στην Αλεξάνδρεια.

Έτσι τελείωσε η παρουσία των C. Z. 501 στα Δωδεκάνησα.

Γενικά τα C. Z. 501 ήταν από τα αεροπλάνα που χρησιμοποιήθηκαν αρκετά στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Κατασκευάστηκαν συνολικά 454 και με το τέλος του πολέμου, μόνο το 1/5 αυτών επέζησε. Το τελευταίο αεροπλάνο διαλύθηκε το 1949 και δυστυχώς δεν έχει διασωθεί κανένα.

Σχεδιαστής του αεροπλάνου είναι ο περίφημος Filippo Zappata, ένας από τους καλλίτερους Ιταλούς αεροναυπηγούς. Το 1934 έκανε την εμφάνισή του το νέο υδροπλάνο. Ήταν αρκετά καλαίσθητο, με λεπτές γραμμές. Ο σκελετός ήταν από ξύλο και ατσάλι και η επένδυση από μουςαμά και ξύλο. Η παραγωγή σταμάτησε το 1943.

Το μεγάλο του πλεονέκτημα ήταν η αυτονομία του. Μειονεκτήματα ήταν η χαμηλή ταχύτητα και ο ελαφρύς οπλισμός, που το καθιστούσαν ευάλωτο στα εχθρικά καταδιωκτικά. Είχε πλήρωμα 5 άνδρες.

Οπλισμός: Τρία πολυβόλα των 7,7 m/m τοποθετημένα σε ανοικτούς πυργίσκους, ένα στο ρύγχος, ένα στη ράχη και ένα ψηλά στον κινητήρα.

Πολεμικό φορτίο 640 Kg.

ΑΠΟ ΤΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΕΝΟΣ ΙΤΑΛΟΥ ΠΙΛΟΤΟΥ ΤΗΣ 185ΗΣ ΜΟΙΡΑΣ

Από την καταγραφή των γεγονότων της εποχής διαφαίνεται η δράση, αλλά και τα απλά ανθρώπινα γεγονότα, που συνέβαιναν στον αεροναύσταθμο της Λέρου.

«Πολέμησα σε όλο τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και ήμουν πάντα στην πρώτη γραμμή. Από το Αιγαίο έως την Σικελία και την Λιβύη, με πάνω από 1.000 ώρες πτήσεως. Αυτό όμως που θυμάμαι περισσότερο είναι η περίοδος στα Δωδεκάνησα, από το 1938 έως το 1941. Η Λέρος και τα άλλα νησιά, που γνώρισα κατά την διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων, όπως η Ρόδος, η Κως, η Πάτμος, η Αστυπάλαια, το Καστελόριζο, η Αμοργός, η Σαντορίνη, η Σάμος, ο Άγιος Νικόλαος στην Κρήτη και άλλα, μου άφησαν στην μνήμη μια αξέχαστη θύμηση.

Δεν θυμάμαι τους σκοπούς αυτών των αποστολών. Σε μια από αυτές θυμάμαι, που ψάχναμε ένα εχθρικό υποβρύχιο. Σε συνεργασία με το ναυτικό του ρίξαμε μερικές βόμβες. Προσγειωθήκαμε, νομίζω, στην Αστυπάλαια, απογειωθήκαμε ξανά και ρίξαμε και εμείς δύο βόμβες των 160 κιλών. Είπαν, ότι το υποβρύχιο βυθίστηκε, αλλά εγώ δεν είμαι τόσο σίγουρος».

Ο ΑΕΡΟΝΑΥΣΤΑΥΘΜΟΣ ΤΗΣ ΛΕΡΟΥ

ALLE ORIGINI DEL SAR

«Στον κόλπο του Λακκιού στην Λέρο ήταν η βάση μου. Η είσοδος της βάσης ήταν στα Τεμένια. Εκεί κοντά υπήρχε ένα νεκροταφείο και ένα σπίτι με κοινές γυναίκες.

Η αεροπορική δύναμη αποτελούταν από τρεις μοίρες, από τις οποίες η μία χρησιμοποιούσε και καταδιωκτικά υδροπλάνα, αλλά δεν θυμάμαι τον τύπο τους και δύο σμήνη ναυτικής συνεργασίας, το 147ο και το 185ο, που χρησιμοποιούσαν τα υδροπλάνα C. Z. 501 και το τρικινητήριο C. Z. 506. Όταν έφθασα το 1938, υπήρχαν ακόμη τα Savoia Marchetti S. 55. Αυτά τα αεροπλάνα επέστρεψαν πίσω στην Ιταλία, για να αντικατασταθούν με άλλα πιο καινούργια, δηλαδή τα C. Z. 501

Ο διοικητής του αεροναυστάθμου ήταν ένας ιπτάμενος σμήναρχος. Κάθε μοίρα διοικούταν από ένα σμηναγό. Επίσης υπήρχε και ένα τμήμα διαφόρων υπηρεσιών, που διοικούταν από ένα σμηναγό και ασχολούταν με τις διάφορες υπηρεσίες του αεροδρομίου, δηλαδή την φρουρά, την διαχείριση κτλ.

Η είσοδος του αεροναυστάθμου έκλεινε από μία μεγάλη καγκελόπορτα. Αριστερά ήταν το δωμάτιο του σκοπού, που πάντα ήταν εκεί οπλισμένος. Μόλις έμπαινες αριστερά ήταν η δύναμη επιφυλακής, όπου διέμεναν οι σμηνίτες, που είχαν υπηρεσία να επανδρώσουν τις διάφορες οχυρές θέσεις (αμύνης του αεροναυστάθμου). Από εδώ, βλέποντας προς στο εσωτερικό του αεροναυστάθμου, διακρίνεται μία μεγάλη οδός με δένδρα και στο βάθος ένα μεγάλο κτήριο. Εκεί διέμεναν οι σμηνίτες και οι υπαξιωματικοί. Αριστερά υπήρχαν διάφορες μικρές μονοκατοικίες, με δρόμους και δένδρα, που κατοικούσαν οι αξιωματικοί με τις οικογένειές τους. Δεξιά ήταν το πραγματικό αεροδρόμιο, με ένα μακρύ μόλο με τρία υπόστεγα, για την φύλαξη των αεροπλάνων και δύο γεραμούς, για να κινούν τα αεροπλάνα, από και προς την θάλασσα, όταν έπρεπε να απογειωθούν για τις αποστολές τους.

Το προσωπικό του αεροναυστάθμου ήταν μικτό, από πιλότους και διάφορους ειδικούς τεχνίτες, όπως ραδιοτηλεγραφετές, μηχανικούς, πυροβολητές κτλ. Οι παρατηρητές, συνήθως, ήταν αξιωματικοί του ναυτικού. Η δουλειά τους ήταν, κατά την διάρκεια των αναγνωριστικών πτήσεων, σε περίπτωση που συναντούσαμε εχθρικές νηοπομπές, να εξακριβώσουν τον αριθμό, τον τύπο των πλοίων, το εκτόπισμα τους και την κατεύθυνση τους, δηλαδή ότι ήταν αναγκαίο για την αναγνώριση. Μετά έφτιαχνε ένα κωδικοποιημένο μήνυμα, το οποίο ο ραδιοτηλεγραφετής μετέδιδε στην ναυτική βάση, για τυχόν δράση βομβαρδισμού ή τορπιλισμού. Ο σκοπός μας, λοιπόν, ήταν εκείνος της έρευνας εχθρικών νηοπομπών και σε περίπτωση που τις ανακαλύπταμε, προσπαθούσαμε να μην γίνουμε αντιληπτοί, πετώντας σε χαμηλό ύψος. Ευτυχώς δύσκολα συναντούσαμε εχθρικά αεροπλάνα. Επειδή πετούσαμε μόνοι, χωρίς κάλυψη, θα ήμασταν πολύ ευάλωτοι.

Η ζωή στο αεροδρόμιο κυλούσε ικανοποιητικά. Υπήρχε συνεργασία μεταξύ των ανωτέρων και των κατωτέρων, γι' αυτό και η πειθαρχία ήταν χαλαρή.

Απέναντι από το μεγάλο κτήριο, που έμεναν οι σμηνίτες, υπήρχε ένα γήπεδο, όπου συχνά οργανώναμε ποδοσφαιρικούς αγώνες με έπαθλα, μεταξύ των διαφόρων τμημάτων και κατά τις γιορτές διάφορα παιχνίδια.

Πέρασαν τόσα χρόνια και δεν θυμάμαι πια τα τρία χρόνια, που πέρασα στην Λέρο.

Είναι όμως, σαν να έχω μπροστά στα μάτια μου το νησί της Λέρου, με τον κόλπο του Λακκιού, που περικλειόταν από στεριά, σαν να ήταν μια λίμνη, που άνοιγε από την μία πλευρά προς την ανοικτή θάλασσα. Αυτή ήταν η βάση μας.

Πόσες φορές να απογειώθηκα και να προσγειώθηκα σε εκείνο τον κόλπο; Σίγουρα αναρίθμητες φορές!

Έχω τώρα εδώ μπροστά μου το ατομικό βιβλιάριο πτήσεως, που είναι γραμμένες τόσες πτήσεις, όπως εκείνες από το 1938 - 1940, πριν αρχίσει ο πόλεμος, και όλες οι εκπαιδευτικές. Μετά, στις 10 Ιουνίου 1940, με την

ALLE ORIGINI DEL SAR

έναρξη του πολέμου άρχισαν και οι πολεμικές πτήσεις αναγνώρισης, μακράς ακτίνας δράσεως, σχεδόν σε όλη την Ανατολική Μεσόγειο, που διαρκούσαν 5-7 ώρες».

Η ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Στις 27 Απριλίου, οι πρώτες γερμανικές φάλαγγες μπαίνουν στην Αθήνα.

Από τις 30 Απριλίου 1941 έως και τις 20 Μαΐου ολοκληρώθηκε και η κατάληψη των Κυκλάδων.

Οι Ιταλοί στα Δωδεκάνησα συμμετείχαν ενεργά. Έστειλαν δυνάμεις κατοχής στα περισσότερα σχεδόν νησιά του Αιγαίου, τα οποία κατέλαβαν αμαχητί μετά την συνθηκολόγηση, της Ελλάδας.

Έτσι η ιταλική κτήση των Δωδεκανήσων επεκτάθηκε και στις Κυκλάδες.

Η επικοινωνία των νησιών γινόταν με όλα τα μέσα της εποχής. Για τα απόρρητα έγγραφα και τις διαταγές χρησιμοποιούσαν συνήθως τα αεροπλάνα.

Το μοιραίο C. Z. 501, του 147ου σμήνους, εκτελούσε αποστολή ενημέρωσης του τότε διοικητή της Κω, συνταγματάρχη Amilcare Farina, αρχηγού του 10ου Συντάγματος της Μεραρχίας Regina, σχετικά με την κατάληψη των Κυκλάδων.

Το υδροπλάνο, τύπου C. Z. 501, είχε σαν βάση την Λέρο, αλλά στάθμευε στην Ρόδο. Συχνά υδροπλάνα του αεροναυστάθμου της Λέρου, στάθμευαν στο Μαντράκι της Ρόδου, για αποστολές στο Νότιο Αιγαίο.

Στις 3 Μαΐου, λίγο πριν το μεσημέρι, το μοιραίο υδροπλάνο του 147ου σμήνους, σε αποστολή περιπολίας μεταξύ Ρόδου και Κω, θα έπρεπε να ρίξει ένα απόρρητο μήνυμα στον Διοικητή της Κω, συνταγματάρχη A. Farina, σχετικό με την κατάληψη των Κυκλάδων.

Τα αεροπλάνα εκείνη την εποχή συχνά μετέφεραν απόρρητα μηνύματα και τα έριχναν εν πτήση μέσα σε ειδικές θήκες αλουμινίου, που έπεφταν με την βοήθεια ενός μικρού αλεξιπτώτου, κοντά στον χώρο, που είχε προεπιλεγεί.

Έτσι το υδροπλάνο έφθασε στην Κω γύρω στις 11:30 με 12:00, χαμήλωσε και έκανε ένα - δύο κύκλους για να εντοπίσει το χώρο ρήψης, δηλαδή την πλατεία της Καζέρμας (στρατοπέδου). Σ' αυτή την φάση της πτήσεως το υδροπλάνο έγινε αντιληπτό από πολλούς κατοίκους της πόλης. Χαμήλωσε περισσότερο και με πορεία ανατολική, βόρειο - δυτική περνάει πάνω από το στρατόπεδο, ρίχνει το μήνυμα και αμέσως κάνει ελαφρά στροφή δεξιά, αλλά ξαφνικά καρφώνεται στο έδαφος με ένα εκκωφαντικό θόρυβο.

Κατά την πτώση του συγκρούεται με τα ελαιόδεντρα, που βρισκόντουσαν στο έδαφος και διαλύεται κόβοντας τα δένδρα, που συνάντησε μπροστά του.

Από την βίαια πρόσκρουση έχασαν την ζωή τους και τα πέντε μέλη του πληρώματος που ήταν:

1. Κυβερνήτης, Casioppo Onofrio, ανθυποσημναγός από το Αγκριζέντο.
2. Συγκυβερνήτης, Terpin Luigi, Αρχισμηνίας από την Τεργέστη.
3. Μηχανικός, Allavena Antonio, Αρχισμηνίας από την Ιμπέρια.
4. Ασυρματιστής, Pepe Tommaso, σμηνίτης από την Νάπολι και
5. Πυροβολητής, Bassi Maurizio, σμηνίτης από την Παβία.

Όλοι οι νεκροί μεταφέρθηκαν στο Νοσοκομείο της Κω και την άλλη ημέρα έγινε η κηδεία τους.

Η ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΒΡΕΘΗΚΑΝ.

Αναφέρω τις μαρτυρίες και τα στοιχεία, που βρέθηκαν μέχρι σήμερα σχετικά με το γεγονός. Η έρευνα, που έκανα μέχρι σήμερα, άρχισε από τους αυτόπτες μάρτυρες, την βιβλιογραφία και κατέληξε στο ιστορικό γραφείο του Ανωτάτου Επιτελείου Ιταλικής Αεροπορίας στην Ρώμη (S.M.A.U.S.), όπου

ALLE ORIGINI DEL SAR

μπόρεσα να μελετήσω τα επίσημα έγγραφα, σχετικά με το γεγονός και να καταλάβω, πώς συνέβη αυτό το τραγικό δυστύχημα.

TA ΝΤΟΚΟΥΜΕΝΤΑ

- Η τελευταία ημέρα παραμονής των πληρωμάτων στην Ρόδο, όπως την περιγράφει ο ασυρματιστής του άλλου υδροπλάνου, που βρισκόταν στην Ρόδο, Carmelo Cavarra, με ένα άρθρο του στο περιοδικό «Notiziario dei reduci», με τίτλο «Μια ιστορία αεροπλάνων και πεπρωμένων».

«Υπήρξα έμμεσος πρωταγωνιστής του επεισοδίου, σχετικά με την πτώση του υδροπλάνου

C. Z. 501 κοντά στο στρατόπεδο της Κω.

Η βάση των υδροπλάνων του Αιγαίου βρισκόταν στο νησί της Λέρου, αλλά συχνά έστελναν υδροπλάνα στο λιμάνι του Μαντρακίου στη Ρόδο.

Εκείνες τις πρώτες ημέρες του Μαΐου του 1941, βρισκόντουσαν εκεί δύο υδροπλάνα, ένα του 185ου σμήνους και ένα του 147ου. Ασυρματιστές σ' αυτά ήταν ο φίλος μου Pepe και εγώ. Το αεροπλάνο μου έπρεπε να αναχωρήσει για Λέρο το βράδυ της 3ης Μαΐου. Το άλλο υδροπλάνο θα έφθανε το επόμενο πρωί.

Εκείνη την ημέρα και ενώ τα πληρώματα έτρωγαν μαζί σε κάποιο εστιατόριο, ο φίλος μου Tommaso Pepe μου πρότεινε να πάρει την θέση μου και να γυρίσει πίσω το ίδιο βράδυ, διότι δεν είχε αρκετά χρήματα για να μείνει σε ξενοδοχείο. Εκείνη την στιγμή δέχθηκα ευχαρίστως. Αλλά το απόγευμα αγχώθηκα αρκετά, χωρίς λόγο, ίσως γιατί ήθελα να γυρίσω στην βάση το γρηγορότερο, διότι μετά από τόσες ημέρες απουσίας ήθελα να διαβάσω τα γράμματα από την οικογένειά μου και από την αρραβωνιαστικιά μου.

Έτσι στο τέλος κατέληξα στην απόφαση μου αυτή και ειδοποίησα τον Pepe και του δάνεισα τα απαραίτητα χρήματα, για να μείνει στο ξενοδοχείο και το ίδιο βράδυ γύρισα στη Λέρο. Την επόμενη ημέρα γύρω στο μεσημέρι έφθασε η τρομερή είδηση, το C.Z 501 του φίλου μου Pepe έπεσε στην Κω. Ένας τρόμος πέρασε όλο μου το σώμα και έκλαψα για τον χαμό του φίλου μου και του υπολοίπου πληρώματος, με τους οποίους ήμουν τόσο συνδεδεμένος...»

- Τον Νοέμβριο του 2000 έκανα μία έρευνα στο ιστορικό γραφείο του Ιταλικού Γενικού Επιτελείου (S.M.A.U.S.), στην Ρώμη με την ευγενή βοήθεια του διευθυντή, αντισημνάρχου κ. Carlo Amerigo Fejer de Buk. Εκεί βρήκα το ημερολόγιο της 185ης μοίρας, καθώς και τις αναφορές από την έρευνα, που έγιναν για το ατύχημα.

Στις σελίδες 38 και 39 του ημερολογίου αναφέρονται οι δράσεις στις τρεις τελευταίες ημέρες πριν το ατύχημα, δηλαδή το μεσημέρι της 30ης Απριλίου το υδροπλάνο έκανε μια αποστολή εντοπισμού μεταξύ Ρόδου - Κω, ενώ την 1η και την 2α Μαΐου το υδροπλάνο παρέμεινε στην Ρόδο. Αυτά τα στοιχεία συμφωνούν με την περιγραφή του ασυρματιστή του άλλου υδροπλάνου, Carmelo Cavarra, στο άρθρο του «Μια ιστορία αεροπλάνων και πεπρωμένων», στο περιοδικό «Notiziario dei reduci».