

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

-- LUIGI TULIPANO --

Ali italiane in Egeo

Nel dicembre 1936 venne costituito il Comando Aeronautica dell'Egeo con sede a Rodi.

Sul finire degli anni '30, con il deteriorarsi della situazione politica in Europa, furono allestiti nel Dodecaneso altri aeroporti terrestri.

A Rodi venne dapprima costruito l'aeroporto di Marita, e successivamente l'aeroporto di Gadurra. Una terza pista di decentramento fu realizzata a Cattava.

Coo (Antimachia) e Scarpanto erano aeroporti destinati ad emergenza e decentramento.

Precedentemente, negli anni '20, a Lero fu allestito un idroscalo posto sulla sponda meridionale della baia di Portolago (Lakkì). Per la sua configurazione morfologica, la baia era l'ideale per la manovra degli idrovolanti che a quei tempi erano privilegiati dalle Aviazioni di tutto il mondo.

In onore di un Asso della I Guerra Mondiale, l'idroscalo fu denominato "G. Rossetti". Tra i ruoli operativi dei reparti che si avvicendarono in questa Base, il principale era la Ricognizione Marittima con compito anche di soccorso in mare.

Lero merita il vanto di aver generato quello che solo negli anni '60 sarà ufficializzato come servizio SAR (Search And Rescue), in Italia gestito dall'Aeronautica Militare,

L'aeroporto di Rodi - Maritsa e l'idroscalo di Lero fungevano anche da basi delle linee aeree civili che assicuravano il collegamento con l'Italia o costituivano scali intermedi per voli commerciali dall'Italia verso il Medio Oriente. La prima Compagnia, la SISA (Società Italiana Servizi Aerei), fondata nel 1923, nel 1926 iniziò i collegamenti tra Brindisi e Rodi, anche con scalo ad Atene; la SANA (Società Anonima Navigazione Aerea) e la AEI (Aero Espresso Italiana) gestivano anche esse servizio merci e passeggeri nel Dodecaneso. Le tre compagnie confluirono, nel 1934, nella statalizzata compagnia di bandiera "Ala Littoria" che continuò ad operare sulle stesse tratte,

Una intera generazione di velivoli ha operato dalle Basi del Dodecaneso; erano i migliori prodotti dell'industria aeronautica italiana. Alcuni modelli sono rimasti famosi nella storia dell'aviazione mondiale per la conquista di vari primati, molti dei quali rimasti imbattuti.

ALLE ORIGINI DEL SAR

La guerra travolse sin dal suo inizio la Regia Aeronautica dell'Egeo: le basi del Dodecaneso furono punto d'origine di missioni belliche spesso condotte al limite delle possibilità umane e tecniche, imprese che hanno suscitato ammirazione e rispetto anche nel nemico di allora.

All'indomani della entrata in guerra, la Regia Aeronautica disponeva a Rodi di due Gruppi dotati di SM 81 con ruolo BT (Bombardamento Terrestre): il 56° Gruppo composto dalla 222a e 223a Squadriglia schierate su Gadurrà e, la seconda, anche su Cattava; e il 92° Gruppo composto dalla 201a e 202a Squadriglia schierate su Maritsa. Qui operava anche la 163a Squadriglia Autonoma CT (Caccia Terrestre) dotata di CR 32 (poi sostituiti con CR 42). A Lero era schierata la 161a Squadriglia CM (Caccia Marittima) dotata di RO 44 e l'84° Gruppo Autonomo RM (Ricognizione Marittima) con la 147a e la 185a Squadriglia equipaggiate con Cant Z 501. Negli anni precedenti a Lero le due specialità CM e RM erano accorpate nel 5° Stormo Misto Egeo, che operavano con RO 43 e RO 44 la prima e con S 55 e Cant Z 501 la seconda.

La dinamica della guerra portò a numerosi cambiamenti nella distribuzione delle forze aeree nello scacchiere dell'Egeo. A ridosso del fatidico 8 settembre '43 a Rodi erano in azione il 30° Stormo BT - 90° Gruppo, con le Squadriglie 194a e 196a schierate su Maritsa, il 154° Gruppo Autonomo CT con la 395a Squadriglia schierata su Maritsa, la 396a su Gadurra e la Sezione Autonoma Intercettori su Maritsa. Altri velivoli equipaggiarono questi Reparti, velivoli che, "gioielli" al momento della loro progettazione, con qualche eccezione (MC202), erano ormai "anticaglie" al momento del loro impiego e solo il valore dei loro equipaggi li hanno resi temibili fino all'ultimo.

Ricordare i velivoli italiani che hanno solcato i cieli dell'Egeo è un tributo a tutti gli Uomini della Regia Aeronautica che per quasi mezzo secolo hanno dimorato nel Dodecaneso, intrecciando il loro destino, in molti casi indissolubilmente, alla nobile stirpe ellenica.

A LERO

Do J Wal *Balena*

Idrovolante monoplano ala alta a scafo centrale, due motori in tandem, costruito su progetto tedesco negli anni '20 dalla CMASA (Costruzioni Meccaniche Aeronautiche S.A) di Marina di Pisa; ha avuto sia impiego militare equipaggiando i primi reparti di base a Lero, sia civile con versione idonea al trasporto di 12 passeggeri.

S M 55

Idrovolante monoplano a doppio scafo, due motori in tandem, fu costruito in varie versioni, su progetto degli Ingg. Alessandro Marchetti e Luigi Torre, dal 1925 sino alla fine degli anni '30 dalla Società Anonima Costruzioni Aeronautiche Savoia. E' rimasto famoso nella storia mondiale dell'aviazione per i primati conseguiti e per le sue imprese quali i raid di Francesco De Pinedo e Carlo Del Prete e le due crociere atlantiche di Italo Balbo, alla seconda delle quali (detta del Decennale, Roma - New York del 1933) fu assegnato, come motorista del velivolo immatricolato I-MIGL (Com.te Alessandro Miglia) il Serg. Magg. Pietro Lettini in servizio a Lero. Da questo evento, in onore di Cristoforo Colombo, il Cant Z 601 fu soprannominato "Santa Maria". Con ruolo di bombardiere, aerosilurante e ricognitore rimase in servizio sino alla fine degli anni '30.

ALLE ORIGINI DEL SAR

IMAM RO 43 - RO 44

Idrovolante da caccia biplano a galleggiante centrale, monomotore, biposto (RO 33) monoposto (RO 44) costruito dalla Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali (IMAM) su progetto dell'Ing. Giovanni Galasso dal 1935 al 1941. Nato come aereo imbarcato da ricognizione, alcuni esemplari vennero assegnati alla 161a Squadriglia Autonoma di Lero (poi trasferita a Rodi su CR42), con ruolo di Caccia Marittima e Ricognizione: Il personale della base, per la goffa forma del galleggiante, lo soprannominò scherzosamente "lo scarpone"

Cant Z 501 *Gabbiano*

Idrovolante monoplano a scafo centrale monomotore, costruito dal Cantiere Navale Triestino (CANT) e, su licenza, dalla Aeronautica Sicula (AS) su progetto dell'Ing. Filippo Zappata. Progettato come aereo da ricognizione e bombardamento marittimo, venne soprattutto impiegato in missioni di salvataggio in alto mare. Ha operato dal 1933 fino alla fine del conflitto A Lero ha equipaggiato la 147a e la 185a Squadriglia Ricognizione Marittima. Era noto con il soprannome "Mammaiut!" per la sua vulnerabilità dovuta allo scarso armamento difensivo; altre voci raccontano che il soprannome era dovuto al rischio di cedimento del castello motore in caso di ammaraggio pesante, con conseguenze disastrose per i piloti

Cant Z 506 *Airone*

Idrovolante monoplano a doppio galleggiante, trimotore, costruito dai Cantieri Riuniti Dell'Adriatico e Cantiere Navale Triestino (CRDA CANT) su progetto dell'Ing. Filippo Zappata. Prodotto dal 1936 è stato operativo. anche nel periodo post bellico, nei reparti SAR della ricostituita Aeronautica Militare fino al 1960. Ha conquistato molti primati di velocità, distanza e carico; è rimasto nella storia dell'aviazione mondiale come il migliore idrovolante. In versione civile è stato impiegato dall'Ala Littoria, capace di trasportare 14 passeggeri oltre l'equipaggio, in versione militare con ruolo di bombardiere aerosilurante e ricognitore. Una sezione di due velivoli della 612a Squadriglia, costituita nel giugno 1940, per attività di soccorsi a mare, fu dislocata a Lero e poi trasferita a Rodi.

A RODI

SM 81 *Pipistrello*

Monoplano ala bassa trimotore a carrello fisso, costruito dalla Savoia Marchetti su progetto dell'Ing. Alessandro Marchetti dal 1934, rimase in servizio nella R.A. sino al dicembre 1940, con ruolo di Bombardamento Terrestre, A Rodi era in dotazione della 222a e 223a Squadriglia del 56° Gruppo di stanza a Gadurra. In versione civile ha operato da Maritsa per l'Ala Littoria.

SM 79 *Sparviero*

Monoplano ala bassa trimotore a carrello retrattile, costruito dalla Savoia Marchetti su progetto del 1934 dell'Ing. Alessandro Marchetti. Fu concepito come aereo passeggeri ad alta velocità ma se ne intuirono ben presto le sue eccellenti capacità per l'impiego militare come bombardiere, rimanendo insuperato come aerosilurante. La sua storia operativa, iniziata nel 1936, lo ha visto protagonista di epiche imprese sia in pace

ALLE ORIGINI DEL SAR

che in guerra. Ha equipaggiato le unità di Bombardieri e Aerosiluranti operanti dagli aeroporti di Rodi. Per la forma della postazione difensiva sul dorso, i piloti della RAF lo soprannominarono "Damned Hunchback" (Gobbo Maledetto).

SM 82 *Marsupiale*

Monoplano ala media trimotore a carrello retrattile, entrato in servizio nel 1938 è rimasto in dotazione della rinata Aeronautica Militare fino al 1960, con esemplari immatricolati sotto l'Ordine dei Cavalieri di Malta (per sottrarli alle clausole del Trattato di Pace). Progettato e costruito dalla Savoia Marchetti con ruolo di trasporto truppe (anche paracadutate) e di rifornimento materiali, detentore di primati di carico e distanza, questo velivolo assunse anche il ruolo di bombardiere a lungo raggio: da Rodi-Gadurra 4 SM 82 del 41° Gruppo Autonomo BT decollarono il 18 ottobre 1940 per compiere una missione di bombardamento, a quel tempo ritenuta impossibile, sui campi petroliferi e raffinerie nelle isole Bahrein.

E gli altri protagonisti del periodo 1940 - 1943.

Hanno anche essi solcato i cieli del Dodecaneso, scrivendo con gli altri il tragico epilogo del libro scritto dalle Ali Italiane in Egeo:

i primi:

- Il vecchio CR 32 (163^a Sq.)
- L'ultimo biplano CR 42 (162^a Sq.)
- Il primo dei moderni G 50 (162^a Sq.)

gli ultimi:

- Il temuto MC 202 (396a Sq.)
- L'elegante Cant Z 1007 (261a Sq.)

Il grido delle Aquile Italiane si spegne, le loro Ali si ripiegano, nel cuore dei Superstiti il rimpianto:

Beati Voi, che siete morti con l'illusione nel cuore!

e il ricordo che riaffiora all'ascoltare la

PREGHIERA DELL'AVIATORE

*Dio di potenza e di gloria che doni l'arcobaleno ai nostri cieli,
noi saliamo nella tua luce per cantare col rombo dei nostri motori
la tua gloria e la nostra passione.*

*Noi siamo uomini ma saliamo verso di te dimentichi del peso della
nostra carne,*

purificati dei nostri peccati.

*Tu Dio dacci le ali delle aquile, lo sguardo delle aquile, l'artiglio
delle aquile*

*per portare ovunque tu doni la luce l'amore, la bandiera, la gloria
d'Italia e di Roma.*

Fa nella pace dei nostri voli il volo più ardito,

fa nella guerra della nostra forza

la tua forza, o Signore,

*perché nessuna ombra sfiori la nostra terra e sii con noi come noi
siamo con Te,*

per sempre!