

GIACOMO DE PONTI
PER ASSOCIAZIONE "GENTE DEL 15°"

Storie antiche ricordiamo



DEL 15° STORMO CHE NESSUNO CONOSCE



*Voi potrete avere la sensazione di quanto sia
ancora vibrante il battito del cuore di coloro che
hanno militato nel 15° Stormo B.T. – Assalto*

Antonio Antonucci
(15° Stormo Bombardamento)

Giacomo De Ponti

STORIE ANTICHE RICORDIAMO

del 15° Stormo che nessuno conosce



Un SM 81, il più efficace dei velivoli in dotazione al XV Stormo Bombardamento agli albori della sua storia, nella caratteristica livrea color bianco avorio in un'immagine d'epoca dall'evidente intendimento propagandistico, come traspare dalla didascalia che accompagna la foto.

INDICE



Presentazione

Parte prima - La saga del 15°, lo Stormo multiforme (e delle sue radici nei reparti RML e Soccorso)

Il 15° Stormo nella sua storia antica

- 1936 in Libia con i “Pipistrelli”
- 1940 in Africa Settentrionale con gli “Sparvieri”
- 1942 in Cirenaica con i “Falchi”
- 1943 ancora con i “Falchi” in difesa del territorio metropolitano sino all’epilogo dello Stormo

I “Gabbiani”, gli “Aironi” e gli RS 14 (questi idro non ebbero un nome di volatile) della Ricognizione Marittima e del Soccorso ancora “sul pezzo” tra l’armistizio e la fine del conflitto

- Al sud nella Regia Aeronautica “cobelligerante”
- Al nord nell’Aeronautica Nazionale Repubblicana e nella Luftwaffe

Novi decenni di storia nella cronologia del 15° e delle sue radici

Con lo sguardo al futuro: commentario sulle 7 (e più) vite del 15°

Parte seconda – Gli uomini delle storie antiche

Sublime **Al Ricordo**. Il Generale di Brigata Aerea Stefano Cagna M.O.V.M. alla memoria
Sorvoliamo Antiche Rotte. Le Squadriglie 141^a e 142^a progenie di Trasvolatori
Sacrifici Affiorano Remoti. Il “vento divino” che doveva spazzare il Mediterraneo
So Anche Raccontare. Due giorni memorabili di guerra narrati dal protagonista, lui...il 15°
Supremi Atti Rivendichiamo. Il 1° Aviere Antonio Trevigni M.O.V.M., quasi “asso”
Solo Arditi Risultati. Il Serg. Magg. Mot. Ferruccio Moretini M.A.V.M., pilota di Sparviero
Sfide Assai Rischiose. Il Capitano Giovanni Masoero e la beffa alla caccia inglese
Sparvieri Agguerriti Rispondono. Italia – Inghilterra tre a zero
Sabbie Ardenti Rivedo. Il miracolo di un “Falco” impallinato
Salvatori Alfine Recuperati. Al salvataggio dei soccorritori
Silenzioso Ardimento Risoluto. Ieri come oggi, in azione con le Squadriglie Soccorso
Segrete Ali Raccolsero. Missione segreta all’ombra della Croce Rossa
Sofferte Audaci Ricognizioni. La 288^a Squadriglia R.M.L., ricognitori estremi
Saldi Ardimenti Risplendono. La 287^a Squadriglia R.M.L., “asso” d’Oro al Valor Militare
Spariamo Accurati Ricordate. L’Aviere Scelto Pietro Bonannini, mitragliere infallibile
Sempre Assieme Rischiamo. Una sors coniungit – Una stessa sorte ci lega
Schivando Attacchi Ritornammo. Cinque Medaglie d’argento ed il sorriso di Mariuccia
Sopite Ambasce Racconto. 8 settembre 1943, sono io...la Fakruna

Appendici sui simboli che vivono nella storia

Stemmi **Alati Ritornano**. Gli stemmi di reparto del 15° Stormo in 90 anni di vita

Sempre Alto Risuona. Il “Mammajut!”, dall’idro-ricognitore Cant Z 501 al grido del Soccorso Aereo

Contributi e ringraziamenti



Stemmi di reperto del XV Stormo Bombardamento Terrestre e distintivo per azioni di guerra della specialità Bombardamento.



Stemmi di reperto del XV Stormo Assalto e distintivo per azioni di guerra della specialità Assalto e Combattimento.



Il primo Stemma di reperto del XV Stormo Aeroplani Bombardamento Diurno, a sinistra ed il "Quos Ego" modificato per il XV Stormo Bombardamento Terrestre, in uso fino allo scoppio del conflitto.



Stemmi della specialità Ricognizione Marittima e distintivo per azioni di guerra della specialità.



Stemmi della specialità Soccorso e distintivo per azioni di guerra della specialità.



Associazione "Gente del 15°"

(Aut. Ministro della Difesa 8 Giugno 1995)

Un libro per le storie degli uomini, un libro dove l'uomo è la Storia.

Nel centenario della costituzione dell'Aeronautica Militare come Forza Armata autonoma, allora "Regia Aeronautica", noi dell'Associazione "Gente del 15°" vogliamo contribuire a valorizzarne la storia e le memorie riportando alla luce attraverso questo volume alcuni frammenti delle appassionanti antiche vicende del 15° Stormo, Reparto multiforme come si vedrà che, costituito nel 1931 nella specialità "Bombardamento" e trasformato successivamente in "Assalto" combattè nel secondo conflitto mondiale in entrambi i ruoli, si sciolse l'8 settembre 1943 per rinascere infine a vita del tutto nuova nel 1965 come reparto del Soccorso Aereo, il S.A.R., acronimo internazionale di Search and Rescue (Ricerca e Soccorso).

Uno Stormo molto complesso il 15° di oggi, con compiti concentrati nel salvataggio della vita umana in ogni situazione ed in ogni condizione; le sue quotidiane, diurne operazioni in questa funzione sono costantemente all'attenzione della Nazione, mentre la sua storia post-bellica nel nuovo ruolo è stata validamente raccontata in due libri curati anch'essi dall'Associazione "Gente del 15°" e pubblicati dall'Aeronautica Militare. Non vanno però dimenticate le imprese compiute dal 15° Stormo quando, in tempi ormai lontani, era destinato ad altri impegnativi compiti e similmente vanno ricordati quei reparti che operarono con altrettanto valore nei medesimi frangenti e che sono parte delle radici sulle quali fanno forza l'ordinamento, le tradizioni e lo spirito dell'odierno 15° Stormo.

Sotto l'occhio attento della fiera all'erta anche nel sonno, il leone "Nec In Somno Quies", storico ed iconico stemma di guerra del 15° Stormo Bombardamento, questo libro porta alla luce episodi della storia antica, dagli albori della Regia Aeronautica al 1945, del 15° Stormo "Stefano Cagna" oggi Reparto S.A.R./C.S.A.R. (Search And Rescue in pace ed in ostilità), racconti che riaffiorano dalle sue profonde radici: il XV Stormo Bombardamento e poi d'Assalto, i Gruppi e le Squadriglie della Ricognizione Marittima Lontana e le Squadriglie e Sezioni Soccorso della Regia Aeronautica sopravvissute all'armistizio dell'8 settembre 1943 ed oltre, una preziosa continuità di sacrificio e valore che arriva sino ad oggi.

Una lunga ed appassionante storia antica introduce lo Stormo e le sue radici nella storia aeronautica del Paese e conduce a coinvolgenti narrazioni di "vita e guerra reali" ricostruite grazie a testimonianze lasciate da chi visse quei momenti ed ai documenti dei reparti, Diari Storici di guerra e Memorie Storiche ancora disponibili e custodi di tesori inestimabili di storia; rappresentano il legame che unisce il passato del Reparto alla sua attualità e per rendere palese ed inequivocabile il collegamento tra il 15° di oggi e le sue radici, i titoli di questo volume e dei racconti che contiene, quelli ricostruiti dall'autore ed alcuni lasciati dai protagonisti all'Associazione, sono stati ideati intorno all'acronimo **S.A.R.**

Nel corso dei 100 anni dell'A.M. e dei 92 del 15° sono cambiati i mezzi, le tecnologie, le funzioni e le sfide, ma ripercorrendo la storia e le storie dei nostri predecessori "in azzurro", qualunque sia stata la loro specialità, si ha la prova che la competenza e la passione, le motivazioni ed il sacrificio, l'orgoglio di appartenenza e la dedizione al silenzioso servizio hanno attraversato immutati il tempo per raggiungerci e pervaderci oggi.

In questo spirito, noi della "Gente del 15°" l'Associazione che dal 1995 opera per rinsaldare e mantenere vivo il patrimonio di valori e di tradizioni del 15° Stormo, salutiamo quegli uomini e donne "in azzurro" con il saluto del Soccorso Aereo

MAMMAJUT!

L'autore

15° STORMO 

80°
Centro 

670^a
Sq. 

672^a
Sq. 

81°
Centro 

82°
Centro 

139^a
Sq. 

149^a
Sq. 

83°
Gruppo 

141^a
Sq. 

147^a
Sq. 

84°
Centro 

140^a
Sq. 

287^a
Sq. 

85°
Centro 

142^a
Sq. 

288^a
Sq. 

23°
Gruppo 

69^a
Sq. 

70^a
Sq. 

71^a
Sq. 

615^a
Sq. Coll. 

Organigramma ed armoriale dei reparti di volo dell'odierno 15° Stormo

LA SAGA DEL 15°, LO STORMO MULTIFORME

Il 15° Stormo nella sua storia antica

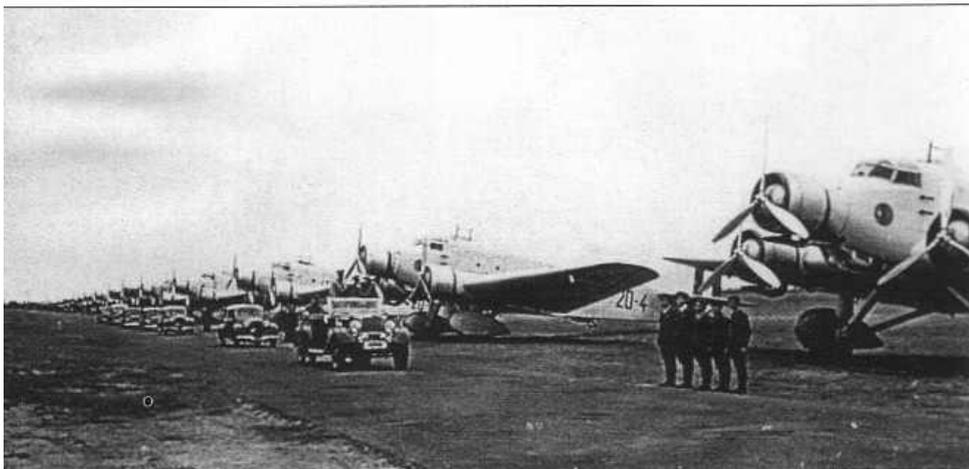
La storia del 15° Stormo, così come lo identifichiamo oggi nella “numerazione” dei suoi reparti di volo, i Gruppi e le Squadriglie, richiede di essere rievocata attraverso la storia dei reparti da questi stessi numeri contraddistinti – reparti formati a seguito della nascita dell’Aeronautica Militare come Forza Armata indipendente - taluni disciolti al termine del secondo conflitto mondiale, altri sopravvissuti o ricostituiti successivamente.

Il 15° di oggi rappresenta la sintesi della continuità operativa di reparti che originariamente nacquero per operare in diverse specialità; sciolto come unità organica l’8 settembre 1943 e ricostituito il 1 ottobre 1965, il 15° Stormo è oggi la fusione storica di questi reparti:

- 15° Stormo, nato da Bombardamento e successivamente divenuto da Combattimento e poi d’Assalto, con Squadriglie e Gruppi diversi dagli odierni, sciolto l’8 Settembre 1943 e ricostituito nel 1965 come reparto del Soccorso Aereo;
- Gruppi e Squadriglie della Ricognizione Marittima Lontana, eredi delle primigenie Squadriglie aeree dell’Aviazione della Marina nate durante il 1° conflitto mondiale ed operanti fino alla conclusione del secondo conflitto mondiale, tramandate negli attuali Centri e Gruppo e Squadriglie del 15°;
- Squadriglie del Soccorso Aereo e del Trasporto Aereo, reparti operanti in queste specialità durante la II G.M. e reparti R.M.L. in doppio ruolo o riconfigurati in reparti del Soccorso alla conclusione del conflitto.

La “saga” del 15° Stormo ha inizio sull’aeroporto di Ciampino nord, quando, il 1° giugno 1931, vi viene costituito come XV Stormo Aeroplani Bombardamento Diurno, poi, nel 1936, ridenominato “15° Stormo Bombardamento Terrestre, organizzato sul XLVI Gruppo (Squadriglie 20^a e 21^a) e sul XLVII Gruppo (Squadriglie 53^a e 54^a). Con i suoi velivoli, i grossi biplani monomotori Fiat BR 3, partecipa alle grandi manovre aeree che si tengono nel corso dell’estate dopo le quali viene trasferito sull’aeroporto di Ferrara. Qui rimane sino al 1935 impegnato in un’intensa attività addestrativa insieme al suo Stormo gemello, il 15° Bis, per preparare gli equipaggi per le operazioni nel teatro dell’Africa Orientale Italiana (AOI: Eritrea, Etiopia o Abissinia, Somalia).

Il BR 3 si sta però dimostrando un velivolo superato ed il 15° inizia la transizione sui trimotori Savoia Marchetti 81 “Pipistrello”, con i quali a settembre del 1935 viene trasferito sull’aeroporto di Guidonia Montecelio. I due Gruppi vengono separati, il XLVI rimane a Guidonia, mentre il XLVII va a Ciampino Sud, località dove entrambi affrontano un compresso ciclo addestrativo diurno e notturno.



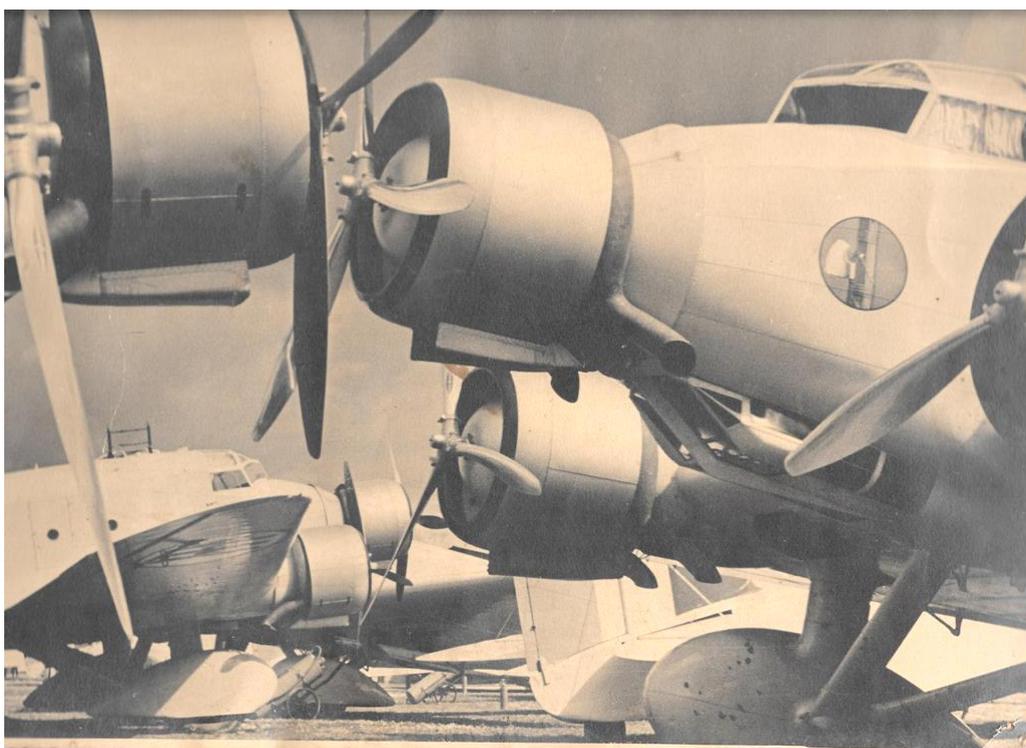
SM 81 della 20^a Squadriglia.

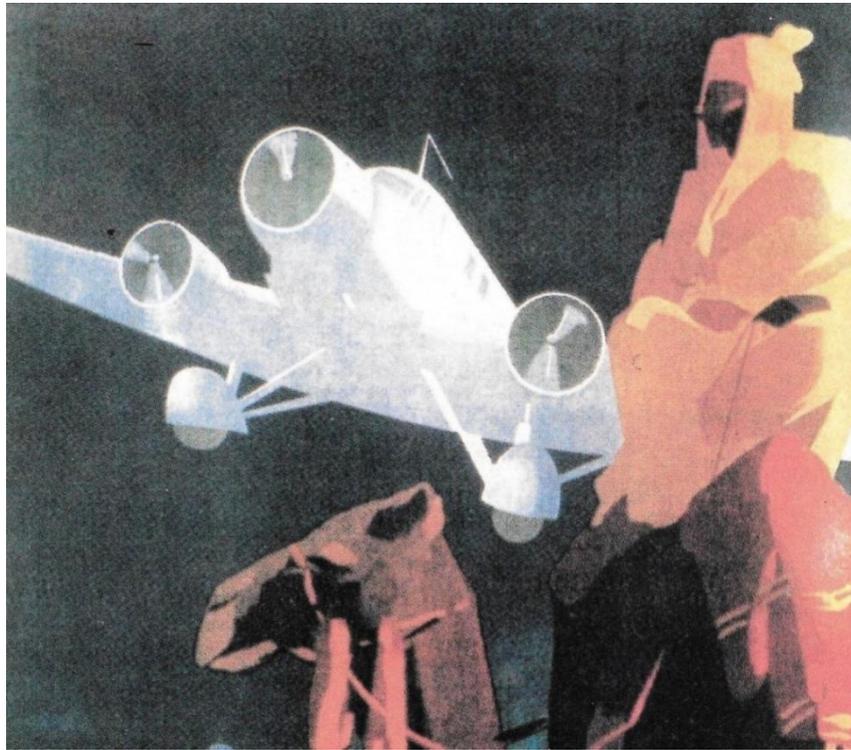
I mesi a cavallo tra il 1935 ed il 1936 sono testimoni dei preparativi per un’operazione che può definirsi sconcertante nel mondo occidentale. L’Italia è impegnata nella conquista dell’Etiopia in Africa Orientale e la Società delle Nazioni sta rispondendo imponendo sanzioni economiche alle quali l’Inghilterra minaccia di aggiungere misure militari di deterrenza con l’invio della “Home Fleet” nel Mediterraneo. Per fronteggiare questa minaccia viene concepita l’intenzione di trarre dal 15° Stormo e dal 14° Stormo un corpo di piloti volontari che si sarebbero scagliati sulle navi con i loro aerei carichi di bombe, una misura

di sacrificio estremo che nel corso della seconda guerra mondiale sarà attuata dai piloti Kamikaze giapponesi. Non sono state trovate tracce ufficiali dei piani per la realizzazione di questo proponimento, ne esistono però le testimonianze di alcuni di quei piloti che aderirono firmando l'impegno ad affrontare la morte certa, ma le minacciate misure militari non vennero attuate ed il progetto non è mai tradotto in realtà. La storia completa di questo episodio è nel racconto *"Sacrifici Affiorano Remoti. Un "vento divino" si prepara a soffiare sul Mediterraneo"*.



Aeroporto del Littorio (oggi Aeroporto dell'Urbe) 28 marzo 1936, in occasione del 13° anniversario della Regia Aeronautica un'imponente schieramento di 121 SM 81, tra i quali tutti quelli del 15° Stormo, è sul campo per la cerimonia e per rivista da parte del Capo del Governo Mussolini (fotografie originali).





Si aprono nuovi orizzonti, il 15° si trasferisce in Africa.

1936 in Libia con i “Pipistrelli”

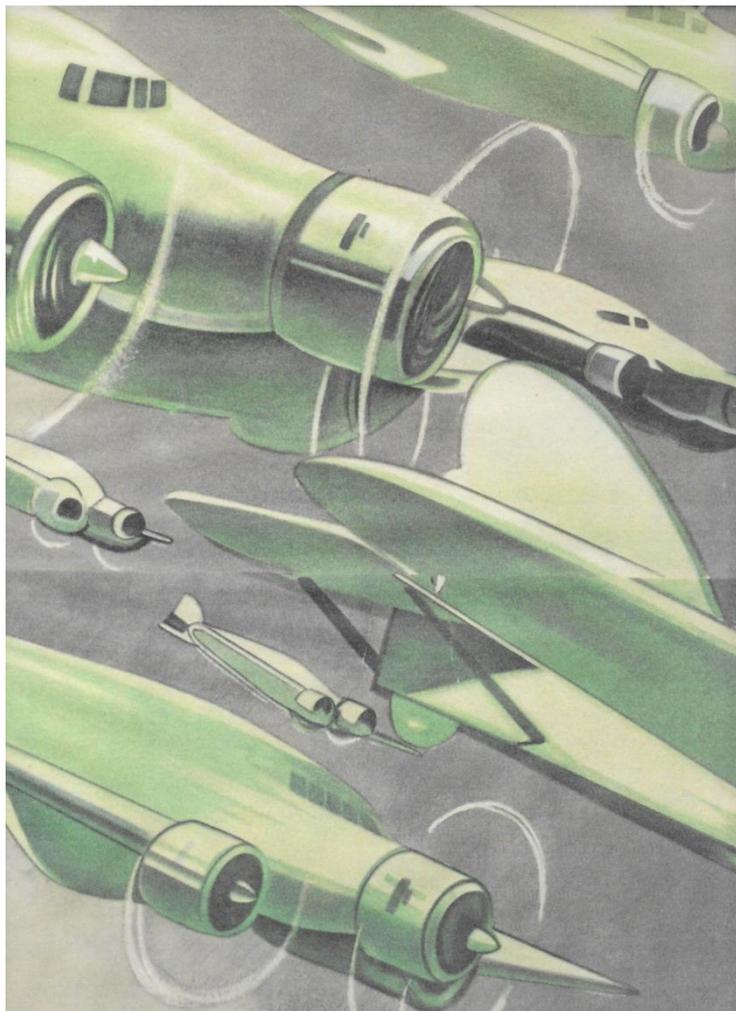
Nel giugno 1936 lo Stormo viene trasferito in Africa Settentrionale sull'aeroporto di Castel Benito (Tripoli). Il 15° rimane a lungo su questo aeroporto, insieme al 2° Stormo caccia è il reparto che assicura la più lunga permanenza in Libia durante gli anni precedenti il secondo conflitto mondiale, acquisendo una grande esperienza e perizia di volo su ambiente desertico e temprando gli equipaggi alle difficili condizioni ambientali e logistiche che esso impone.



In rotta per Castel Benito gli SM 81 della 20ª Squadriglia, nella livrea metropolitana bianco avorio, sorvolano Tripoli, la “bianca sposa del Mediterraneo”, come era chiamata la città a motivo dell’abbacinante candore dei suoi edifici.

la storia continua, ma sul libro.....

1940 in Africa Settentrionale con gli “Sparvieri”.



Giugno 1940; pochi giorni dopo l'inizio delle ostilità le quattro squadriglie del 15° Stormo che erano di base sul campo di manovra di Tarhuna con una forza di 35 trimotori S 79, vengono spostate a Benina; di qui, nella prima settimana di luglio, sono avanzate a ridosso del fronte, sulla base di Maraua; da questa pista priva di qualsiasi facilitazione logistica, situata in una piana desertica, lo Stormo inizia ad operare con continue azioni che vedono i suoi aerei impegnati su tutto il fronte e nell'interno delle retrovie nemiche ed anche contro naviglio nemico lungo le coste dell'Africa Settentrionale.

Arrivano gli Sparvieri! Il 15° potrà affrontare l'imminente conflitto con aeroplani allo stato dell'arte; l'S 79, quello che gli avversari battezzarono il "gobbo maledetto" (damned hunchback), si rivelerà un temibile ed efficace bombardiere nelle mani degli equipaggi ormai esperti ad operare nelle difficili condizioni del nord Africa.

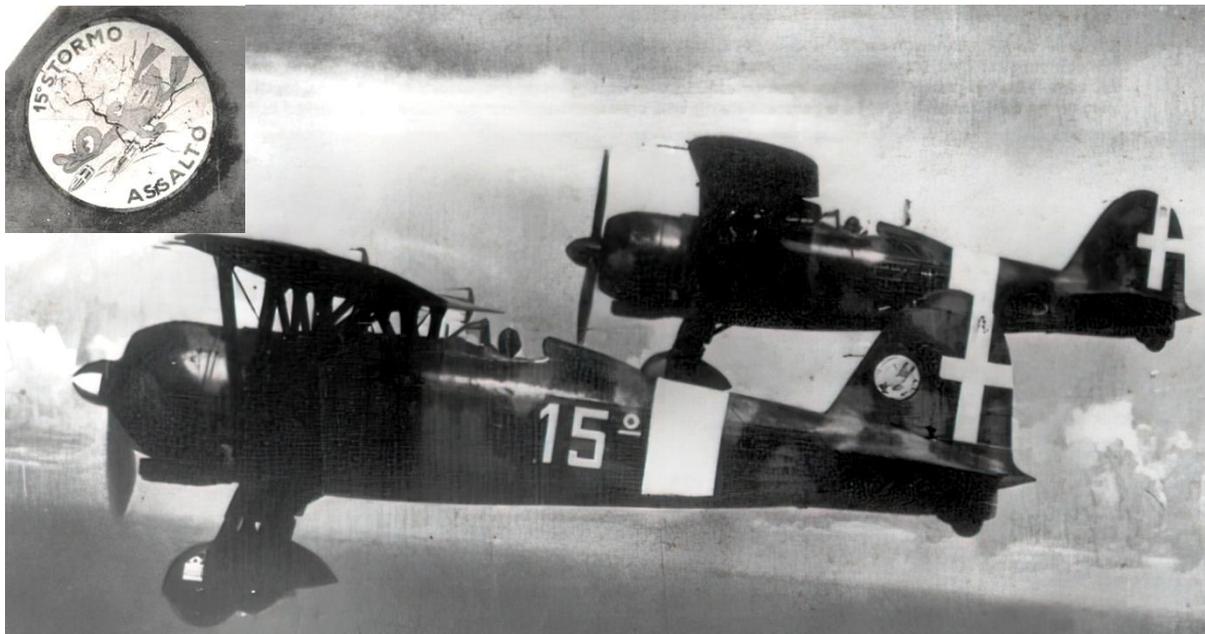
Nel periodo luglio-dicembre 1940 il 15° Stormo è uno dei reparti da bombardamento più duramente impegnati in quel settore operativo; i suoi equipaggi compiono atti di grande valore attaccando gli obiettivi, sempre con coraggio e spirito di sacrificio incuranti sia della reazione contraerea sia degli attacchi dei caccia avversari; questi ultimi si gettano in grosse formazioni contro i trimotori, favoriti anche dal fatto che, in quel primo periodo di guerra, gli S 79 compiono le loro missioni senza nessuna scorta caccia, essendo i CR 42 impegnati nelle logoranti azioni di ricerca e di mitragliamento dei mezzi meccanizzati nemici sparpagliati nel deserto lungo le prime linee del fronte; a queste azioni partecipavano spesso con attacchi a bassa quota i reparti da bombardamento, compreso il 15° Stormo.

Durante una delle numerose azioni di bombardamento navale dell'estate del 1940 un Gruppo dello Stormo rifugge di valore rivelando uomini di tempra mirabile ed addestramento perfetto: il 17 agosto uno degli S 79 della 53ª Squadriglia (47° Gruppo), parte di una formazione al rientro da un bombardamento, è attaccato da molti caccia inglesi, ma a bordo si trova, sfortuna per loro, il 1° Aviere mitragliere Antonio Trevigni che nonostante venga più volte e gravemente ferito dalle raffiche avversarie, riesce ad abbattere tre caccia, così dissuadendo anche gli altri dal perseverare negli attacchi contro la formazione italiana. Trevigni viene ferito ad un braccio e ad una gamba, l'altra gamba è quasi asportata da un proiettile, perde molto sangue ma continua a difendere il suo aereo; il suo valore viene riconosciuto con la Medaglia d'oro al Valor Militare, ma le ferite sono troppo gravi perchè possa riprendersi e muore il 23 ottobre 1942. La storia completa di questo episodio di eroismo è nel racconto *"Supremi Atti Rivendichiamo. Il 1° Aviere Antonio Trevigni M.O.V.M., quasi "asso"*.

la storia continua, ma sul libro.....

1942 in Cirenaica con i “Falchi”

Non appena i piloti e gli specialisti ebbero preso dimestichezza con le nuove macchine (va ricordato che il personale del 15° Stormo passò dall'S 79, trimotore da bombardamento, al Fiat CR 42, monomotore da caccia), sia in funzione delle caratteristiche tecniche del velivolo, sia in funzione delle nuove modalità d'impiego tattico del reparto, lo Stormo viene di nuovo inviato sul fronte nordafricano ove inizia subito le operazioni contro il nemico che, in quel momento volgeva in ritirata sotto la pressione delle forze italo-tedesche.



Formazione di Falchi del 15° Stormo in volo di guerra: in primo piano il velivolo del Comandante, Col. Raffaele Colacicchi, che mostra in fusoliera il numero 15 dello Stormo, codice del tutto peculiare perchè era norma che i velivoli avessero codici di fusoliera con il numero di Squadriglia; sulla deriva il nuovo stemma del 15° d'Assalto, il papero che sgancia due bombe, con le terga protette da una spessa corazza, riferimento alla protezione della coda del velivolo quando, durante la richiamata dopo la picchiata per lo sgancio, è maggiormente esposta alla reazione nemica. Completa l'anomala decorazione del velivolo, il grado di Colonnello sullo scarpone del carrello. Sullo sfondo un Falco della 53ª Sq. – 47° Gruppo.



CR 42 AS della 20ª Squadriglia – 46° Gruppo in linea volo.

I Gruppi dello Stormo si trovano così dislocati: XLVI Gruppo a El Adem, XLVII Gruppo a Barce, ma la natura tattica del loro impiego richiede una grande mobilità e tempestività di intervento, quindi sono

la storia continua, ma sul libro.....

1943 ancora con i “Falchi” in difesa del territorio metropolitano sino all’epilogo dello Stormo

Il 15° Stormo Assalto si trova quindi sull’aeroporto di Vicenza nella speranza di ricevere aerei di tipo moderno atti a competere, almeno qualitativamente, con le macchine in dotazione alle forze aeree anglo-americane. Purtroppo ciò non avviene: lo Stormo viene riequipaggiato ancora con i CR 42, nuovi o revisionati, con i quali deve combattere contro aerei come Spitfire, Hurricane, Mustang, Lightning che dominano ormai i cieli italiani.

Il nuovo periodo di guerra del Reparto inizia il 21 maggio con lo spostamento dello Stormo sulle basi operative in Sardegna, il XLVI Gruppo a Capoterra ed il XLVII ad Oristano, dalle quali i CR 42 compiono numerose missioni di sorveglianza lungo le coste della Sardegna e d’allarme nei cieli dell’isola. A luglio un certo numero di velivoli presi dalle quattro Squadriglie si sposta a Pisa-Pontedera con i soliti compiti di intercettazione e di vigilanza lungo le coste del settore; i cacciabombardieri efficienti sulla base toscana sono circa una ventina mentre ad Oristano ne rimane un’altra quindicina non tutti idonei al volo; il reparto ha purtroppo una potenzialità bellica più teorica che pratica dato il numero complessivo di aerei efficienti.

Per meglio organizzare le poche forze aeree rimaste efficienti e razionalizzarne l’impiego, nel mese di maggio erano stati costituiti nella 3ª Squadra Aerea (Comando a Roma) tre “raggruppamenti d’intervento strategico”: Bombardieri, Aerosiluranti, Assalto. Del Raggruppamento Assalto facevano parte: il 5° Stormo Tuffatori, il 15° Stormo Assalto (46° Gruppo-Sq. 20ª e 21ª con 13 CR 42 BA; 47° Gruppo-Sq. 53ª e 54ª, con 13 CR 42 BA)¹ ed il 50° Stormo Assalto. La forza di questo Raggruppamento si aggirava intorno a 150 velivoli di tre modelli diversi e di caratteristiche eterogenee, che andavano dai 430 Km/h dei CR 42 BA ai 470 dei G 50 bis per finire ai 530 dei Reggiane 2002. La “forza mobile d’intervento” dei 3 Raggruppamenti aveva lo scopo di entrare in azione in caso di sbarco in Sicilia o in Sardegna e quindi era dislocata in posizioni equidistanti dalle due isole in rapporto alle autonomie dei reparti, utilizzando campi trampolino (in Sardegna, Sicilia e Calabria) a seconda delle circostanze e tenendo i reparti schierati su una base avanzata con uno o più gruppi di riserva in posizione più arretrata per motivi di sicurezza. In base a questo frazionamento di sicurezza, il 15° Stormo disponeva di Firenze-Peretola come base avanzata e Lonate Pozzolo (Varese) come base arretrata; unica eccezione nel Raggruppamento Assalto, il 15° doveva tenere distaccate due Squadriglie in Sardegna per rafforzare la caccia locale con compiti di intercettazione (ndr. un ruolo questo, che immaginiamo avrà dato notevoli difficoltà a piloti provenienti dal bombardamento su velivoli plurimotori con equipaggio complesso, poi rapidamente convertiti nel ruolo di assalto ad obiettivi di superficie su monomotori a solo pilota ed infine impiegati anche per intercettazioni aeree).



CR 42 AS CB/BA in linea volo in Sicilia, da notare la rimozione delle carenature dei carrelli di atterraggio per agevolare i movimenti a terra in strisce di atterraggio sconnesse.

¹ Ricordiamo i nomi degli ultimi Comandanti delle varie articolazioni del 15° Stormo Assalto che hanno condotto le operazioni nei suoi ultimi, tragici, mesi di guerra, fino alla data del suo autoscioglimento l’8 settembre 1943:

Comandanti lo Stormo: Col. Raffaele Colacicchi poi T. Col. Walter Giardini ed infine T. Col. Giovanni Morbidelli;

Comandanti il 46° Gruppo e le Sq. 20ª e 21ª: 46° Gr., Magg. Luigi Corsini poi Magg. Giuseppe Capasso; 20ª Sq., Cap. Giuseppe La Cava; 21ª Sq., Cap. Camillo Mazzoco;

Comandanti il 47° Gruppo e le Sq. 53ª e 54ª: 47° Gr., Magg. G.B. Molinaris poi Magg. Giovanni Masoero; 53ª Sq., Cap. Giovanni Minniti; 54ª Sq., Cap. Bruno Viotto.

la storia continua, ma sul libro.....

I “Gabbiani” , gli “Aironi” e gli RS 14 (non ebbero un nome di volatile) della Ricognizione Marittima e del Soccorso ancora “sul pezzo” tra l’armistizio e la fine del conflitto

Al sud nella Regia Aeronautica “cobelligerante”



Con gli eventi conseguenti all’armistizio dell’8 settembre 1943, del tutto inatteso dalle forze armate italiane e così impreparate a fronteggiare l’aggressiva reazione tedesca, molti dei reparti della Regia Aeronautica, fra i quali il 15°, si trovarono improvvisamente in aeroporti presi con la forza da preponderanti forze tedesche, rendendo impossibile ogni tentativo di reazione e determinando la cessazione, di fatto, di qualsiasi attività².



Per meglio comprendere i drammatici effetti dell’improvviso armistizio sui reparti dell’RM, si prenda in considerazione il numero e lo schieramento dei reparti RML e Soccorso operanti dall’inizio alla fine del conflitto:

Schieramento Squadriglie RML, Squadriglie e Sezioni Soccorso, Sezioni Aeree Soccorso dal 10.6.1940 al 8.5.1945 (le 11 Sezioni Aeree Soccorso si integrano nelle Squadriglie RM, nelle rispettive basi, in data 20 maggio 1943)							
16.6.1940		1.8.1942		8.9.1943		8.5.1945	
Alto Tirreno		Alto Tirreno		Alto Tirreno		Raggruppamento Idro	
140ª Sq.	Cadimare	140ª Sq.	Torre del Lago	140ª Sq.	Torre del Lago	82° Gruppo	
141ª Sq.	Cadimare			145ª Sq.	Torre del Lago	139ª Sq.	Taranto
187ª Sq.	Cadimare	187ª Sq.	Cadimare	171ª Sq. + 1ª Sez. Socc.	Tolone	149ª Sq.	Taranto
Sezione “S”	Torre del Lago poi Menelao			187ª Sq. + 2ª Sez. Socc.	La Spezia		
Alto Adriatico		Alto Adriatico		Alto Adriatico		83° Gruppo	
141ª Sq.	Pola	143ª Sq.	Divulje-Jugosl.	143ª Sq.	Venezia	141ª Sq.	Brindisi
		149ª Sq.	Pola	149ª Sq.	Kumbor	147ª Sq.	Brindisi
		183ª Sq.	Divulje	183ª Sq.	Divulje		
Basso Tirreno		Basso Tirreno		Basso Tirreno		84° Gruppo	
182ª Sq.	Nisida	182ª Sq.	Nisida	144ª Sq. + 3ª Sez. Socc.	Orbetello	140ª Sq.	Elmas
				148ª Sq.	Vigna di Valle	288ª Sq.	Taranto
				182ª Sq. + 4ª Sez. Socc.	Nisida		

² Il testo dell’Armistizio, trasmesso da radio Algeri e poi da radio Roma nel pomeriggio dell’8 settembre, fu comunicato alla R.A. alle prime ore del 9; il promemoria che lo diramava conteneva disposizioni specifiche per la R.A. tra le quali: art. 4, imponeva l’immediato trasferimento delle unità aeree sotto il controllo alleato, art. 7 imponeva che gli aeroporti dovessero essere protetti dalle F.A. italiane fino all’arrivo degli Alleati...La reazione tedesca fu immediata e capillare, già l’11 settembre il Capo di SM della RA, con sede a Brindisi con il Governo ed il Re, ricevette da Roma un dispaccio con il quale si comunicava che praticamente tutti gli aeroporti maggiori della I Squadra (Comando a Milano), della II Squadra (Comando a Padova) e della III Squadra (Comando a Roma; da essa dipendeva il 15° basato a Firenze) erano caduti sotto il controllo tedesco. Pochi furono i reparti organici che riuscirono a sottrarsi ai tedeschi ed a trasferirsi al sud, in zona ormai controllata dagli Alleati, alcuni velivoli isolati vi riuscirono, ma in complesso non furono più di 200 i velivoli che raggiunsero il sud Italia, aggiungendosi ad altrettanti che già si trovavano in basi dell’Italia meridionale.

la storia continua, ma sul libro.....

Al nord nell'Aeronautica Nazionale Repubblicana e nella Luftwaffe

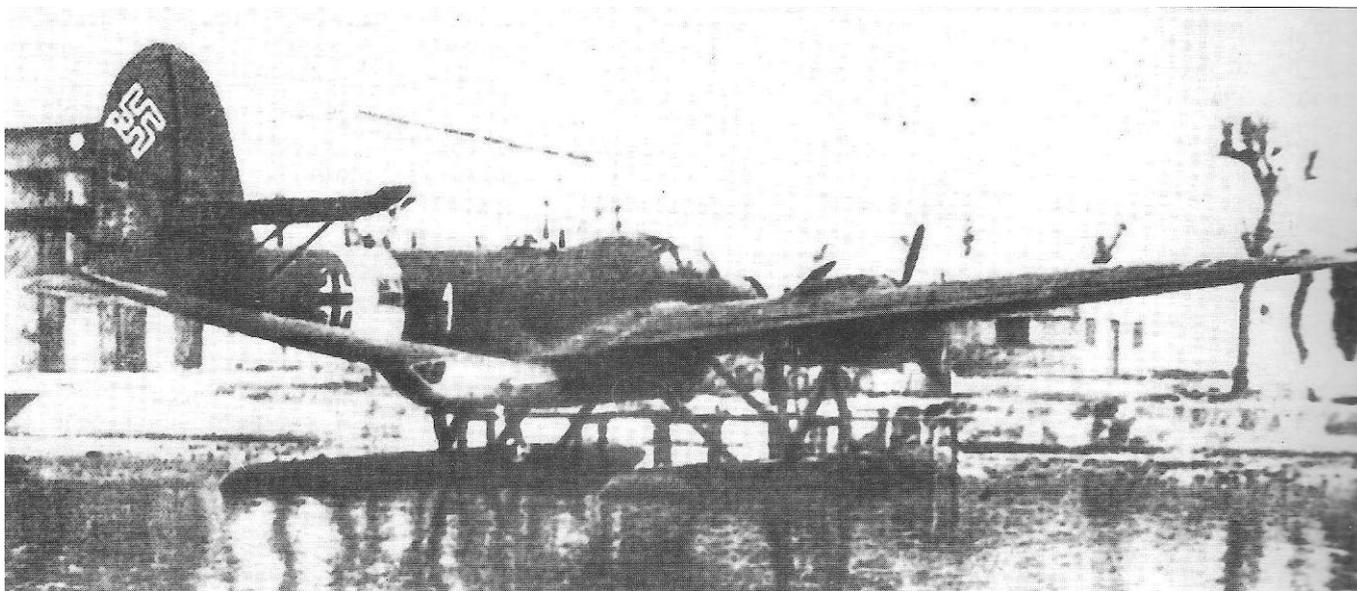


Il governo che, dopo l'armistizio, si creò nel territorio dell'Italia centro-settentrionale tenuto fermamente sotto il controllo dalle forze tedesche, la Repubblica Sociale Italiana, non pose indugi nel riorganizzare le proprie Forze Armate per continuare la difesa contro gli Alleati. La nuova Aeronautica, l'Aviazione Nazionale Repubblicana, si formò accogliendo sia il personale che aveva rifiutato di rimanere nella Regia Aeronautica a combattere contro quelli che erano, fino all'8 settembre, gli alleati di tre anni di guerra, sia coloro ai quali le circostanze ed i pericoli, anche della vita, non avevano offerto alternative; questi uomini si riarmarono con gli aerei che era rimasti negli aeroporti, nei depositi e nelle ditte costruttrici nel territorio della RSI.

Gli accordi iniziali che intercorsero tra il Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, Col. Botto ed il Feldmaresciallo Göring nell'ottobre 1943 prevedevano un'ANR organizzata inizialmente su un Gruppo per ciascuna specialità: 1 Gruppo Bombardamento, 1 Gruppo Caccia, 1 Gruppo Trasporti ed 1 Gruppo Idrovolanti Soccorso e Ricognizione Marittima; tra la grande varietà di velivoli disponibili al nord (oltre 450 di varie tipologie) vi erano infatti diverse decine di CZ 501, CZ 506 ed RS 14, caduti nelle mani dei tedeschi negli aeroporti abbandonati o lasciati nelle ditte dove erano in manutenzione.

Tuttavia in sede organizzativa fu privilegiata la costituzione dei Gruppi Caccia, Bombardamento, Aerosiluranti e Trasporti³, mentre non fu possibile costituire il Gruppo da ricognizione perchè tale specialità, anche sul territorio italiano, era espletata interamente dalla Luftwaffe, sia in campo tattico che strategico⁴.

Per effetto di questa situazione, la maggior parte degli idrovolanti che erano appartenuti alle Squadriglie RML e Soccorso furono incorporati nei reparti della ricognizione e soccorso della Luftwaffe, con gli equipaggi che accettarono di entrare, sostenuti da apposite convenzioni tra Luftwaffe ed RSI, nell'organico di tali unità. Non vi furono, quindi, nell'ANR reparti che appartenevano alle "vecchie" Squadriglie RM e Soccorso, erano reparti che si definirebbero "di formazione", costituiti con personale e velivoli che avevano appartenuto a determinate Squadriglie, ma che non ne riprendevano l'antica numerazione.



Un CZ 506 B con le insegne ed i codici della Luftwaffe in un idroscalo nell'Adriatico; immagini di idrovolanti della RM con le insegne tedesche sono molto rare e sovente di qualità non buona.

³ Il maggior sforzo bellico dell'ANR fu sempre concentrato sulle specialità Caccia ed Aerosiluranti; il concetto di impiego dell'ANR era basato su tre principali settori: azione difensiva del territorio da attuarsi con reparti da caccia, azione offensiva contro gli anglo-americani da attuarsi con reparti aerosiluranti, azione di supporto all'artiglieria contraerea da attuarsi con reparti da trasporto.

⁴ In cambio del Gruppo da ricognizione, l'ANR ottenne dai tedeschi la costituzione di un 2° Gruppo caccia.

la storia continua, ma sul libro.....

Nove decenni di storia nella cronologia del 15° Stormo e delle sue radici

L'albero genealogico del 15° e della sua Gente si sostiene quindi su radici antiche, che affondano profondamente nella storia aeronautica d'Italia ed in quella dell'Aeronautica Militare; eccone una cronistoria che ripercorre i momenti salienti di quelle unità operative (in rosso) che nel dopoguerra, in varie fasi, sono appartenute o fanno ancora parte dell'organico del 15° Stormo SAR.

- 28 marzo 1923: con Regio Decreto n. 645 le "forze aeree militari del Regno e delle Colonie" costituiscono la Regia Aeronautica, Forza Armata autonoma e le forze aeree dell'Esercito e della Marina confluiscono nel "Comando Generale d'Aeronautica"; In questo momento si delineano le prime radici del 15° Stormo nei 4 Gruppi Idrovolanti del neo costituito Comando Idrovolanti, trasformazione dell'Ispettorato d'Aeronautica della Regia Marina⁵, distinti nei documenti dell'epoca come: I Gruppo Idro (già Comando Aeronautica Alto Tirreno – Spezia, della Regia Marina), II Gruppo Idro (già Comando Aeronautica Basso Tirreno – Napoli, della Regia Marina), III Gruppo Idro (già Comando Aeronautica Basso Adriatico e Ionio – Taranto, della Regia Marina), IV Gruppo Idro (già Comando Aeronautica Alto Adriatico – Pola, della Regia Marina) e che a breve assumeranno nuove ed a noi più familiari numerazioni; tra di essi troviamo le radici più antiche, risalenti al 1917;

- 28 aprile 1924⁶: il Comando Idrovolanti si trasforma in 25° Stormo Idro con sede a Roma, con alle dipendenze i 4 Gruppi rinominati con i numeri 79° (sede Spezia), 81° (sede Napoli), 82° (sede Taranto) ed 84° (sede Venezia). Delle Squadriglie costituite nei Gruppi Idro (141^a, 161^a, 187^a, 162^a, 144^a -79°, 183^a-81°, 142^a, 184^a, 185^a, 166^a-82°, 163^a, 164^a, 186^a, 188^a, 143^a-84°) sopravvivono la 141^a, costituita originariamente nel 79° Gruppo ed oggi parte dell'83° Gruppo e la 142^a, costituita originariamente nell'82° Gruppo ed oggi parte dell'85° Centro.

Di questo periodo è inoltre interessante notare che il provvedimento organizzativo crea una vera peculiarità ordinativa in seno al

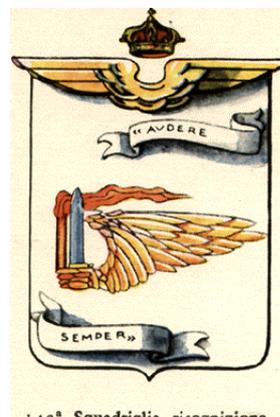
25° Stormo, ovvero la costituzione del "Comando ½ Stormo Alto Tirreno" con sede a Spezia e con alle dirette dipendenze il 79° Gruppo, mentre 81°, 82° ed 84° dipendono dal Comando dello Stormo "intero";

- 5 novembre 1925⁷: si costituiscono nuovi comandi di reparto, tra i quali il nostro 83° Gruppo Idrovolanti con sede ad Augusta; con lo stesso provvedimento, il 25° Stormo ed il suo ½ Stormo vengono riorganizzati in due nuovi Stormi: il 26° Stormo Idro organizzato su: 79° Gruppo (sede Spezia), 80° Gruppo di nuova costituzione (sede Orbetello) ed il nostro 84° (sede Venezia), ed il 27° Stormo Idro (sede Napoli) organizzato su: 81° (sede Nisida), 82° (sede Taranto) ed 83° (sede Augusta);

E' di particolare interesse notare come, a partire da questo periodo, i documenti storici disponibili⁸, ascrivono la dipendenza degli Stormi e dei Gruppi Idro a Comandi territoriali sovraordinati le cui esatte denominazioni e riferimenti storiografici non sempre trovano rispondenza in atti ordinativi



141^a Squadriglia Idrovolanti



142^a Squadriglia ricognizione

⁵ La struttura delle componenti aeronautiche del Regio Esercito e della Regia Marina nel 1923 è dettagliatamente descritta nel documento: "L'Aeronautica Italiana nel 1923" del Commissariato dell'Aeronautica, tabella "Aeronautica Italiana al 1 gennaio 1923 - organizzazione ed efficienza".

⁶ Foglio d'Ordini n. 10 (R) del 28 Aprile 1924 del Commissariato d'Aeronautica - Comando Generale della Regia Aeronautica "Reparti della Regia Aeronautica"; in effetti il provvedimento era stato annunciato dal F.O. n. 7 (R) del 23 Aprile 1924 dello stesso Commissariato il quale disponeva che nel periodo 26 aprile - 15 maggio, fosse attuata la costituzione, fra l'altro, della "Specialità Idrovolanti" con l'81°, 82° ed 84° Gruppo, non menzionando, quindi, il 79° che, invece, sarà creato insieme agli altri con il successivo F.O. n. 10.

⁷ Circolare n. 57200 (R) del 12 Ottobre 1925 del Ministero dell'Aeronautica - Ufficio di Stato Maggiore "Nuovo ordinamento dei reparti di impiego dell'aviazione metropolitana".

⁸ Sovente vi sono le memorie storiche dei reparti, le quali purtroppo non appaiono sempre fedelmente compilate rispetto agli effettivi atti ordinativi, molti dei quali inoltre, oggi non sono più disponibili.

la storia continua, ma sul libro.....

Con lo sguardo al futuro: commentario sulle 7 (e più) vite del 15°

Noi del 15° non ce la siamo mai presa comoda....

Come il gatto che finge di avere un padrone ma che in effetti gestisce in proprio la sua esistenza, peraltro suddivisa nelle fatidiche sette vite, per fare un breve raffronto, ce la siamo spassata così:

1ª VITA: nel 1931 viene costituito il “15° Stormo Bombardamento Diurno” su velivoli BR.3 e poi S.81 ed S.79; combattendo in Africa ci prendemmo la prima medaglia d'Argento al V.M. alla Bandiera.

In seguito provano a farci salire sui Caproni CA.313 ma non se ne fa nulla; diveniamo, quindi, su velivoli CR.42 il “15° Stormo da Combattimento” e ci addestriamo a Vicenza tanto poco da essere ritrasformati ancora in “15° Stormo d'Assalto” inviato in Africa dal 9/'42 al 5/'43.

Di lì, stremati, ci ritrasferiscono in Sardegna ed in Sicilia a difesa del suolo patrio con gli ormai ansimanti CR.42. Da queste isole a Firenze, dove ci coglie l'armistizio dell'8 Settembre 1943 e dove la nostra 1ª vita ci abbandona.

2ª VITA: ancor prima che nascesse il primo 15° Stormo, agli albori della Regia Aeronautica sorgeva l'altro ceppo di questo nostro Reparto:

nel '24 nascono i Gruppi 82°, 83°, 84° e 85° R.M.L., “imbarcati” su velivoli idro; spargiamo come tentacoli le nostre Squadriglie in tutto il Mediterraneo fino a raggiungere, ai primi bagliori della 2ª Guerra Mondiale, un totale di 15 Squadriglie e 5 Sezioni Autonome Costiere armate con velivoli CZ.501, CZ.506 ed RS.14.

Nel frattempo operiamo dal '40 al '43 anche come “Soccorso Aereo” con i vecchissimi S.66 e poi con i CZ.506 ed i CZ.506/S sorvolando il Mediterraneo fino a Lero e Rodi, operando, nel contempo, anche dalla Corsica.

Dopo l'armistizio “ripariamo a Sud” e ci identifichiamo nei Reparti Idro della costituenda “Aeronautica Militare”.

3ª VITA: ce la spassiamo con un ballo di tanti idrovolanti “ex conflitto” un pò a Vigna di Valle, un pò a Cadimare e così via, fino a denominarci nell'aprile del '46 con l'appellativo di pace “Centrale Soccorso”.

Ballando, ballando, nel '46 ci chiamiamo “Servizio Ricerca e Soccorso dell'Aeronautica” con 6 Centri di Coordinamento basati a Linate, Venezia, Roma-Centocelle, Brindisi, Catania ed Elmas, con ulteriori 7 Sezioni idrovolanti basate a Cadimare, Venezia-S.Nicolò, Vigna di Valle, Brindisi, Taranto, Augusta ed Elmas, queste “corollate” da ulteriori 3 Sezioni Aeree dislocate a Linate, Guidonia e Lecce e, chi più ne ha più ne metta, con 7 Sezioni di motoscafi.

Reparto troppo complicato e sicuramente destinato a riduzione; infatti la “cosa” si riduce e cominciamo ad avere nuovi velivoli: nel '51 il primo anfibia P.136, nel '52 il primo G.212, nel '53 i primi due elicotteri WS-19, nel '58 il primo SA-16 (HU-16A), nel '59 i primi Agusta-Bell 47J.

Tra le varie aperture, chiusure, riaperture e richiusure di Gruppi, Squadriglie e Sezioni ci stiamo assestando e preparando le carte per ridar vita, dopo svariati anni, al glorioso 15°.

.....

la storia continua, ma sul libro.....

GLI UOMINI DELLE STORIE ANTICHE

Storie antiche appassionate ed appassionanti come quelle di oggi, le storie degli uomini del 15° Stormo e delle loro imprese nel corso della Storia “azzurra”. E non può che essere così: la Storia appartiene all'uomo, ne è l'artefice; l'universo, la natura, il Creato, mutano e scorrono con i loro ritmi inesorabili, sono studiati ma rimangono all'uomo irraggiungibili ed impossibili da replicare. Però la Storia ci appartiene, essa è il ricordo e la traccia visibile di quanto abbiamo compiuto per raggiungere i nostri scopi, le ambizioni, le aspirazioni. La Storia è ovunque e quotidiana, è sovente inavvertibile nei suoi sentieri secondari e poco battuti, ma sa essere anche eccezionale, ogni suo passo realizza il disegno del nostro futuro e nel suo avanzare avviene che taluni gesti, più di altri, emergano e fissino l'operato degli uomini in modo più nitido, vivido ed indelebile, attimi che sono nuova linfa per nuove sfide della vita. Quando ciò accade la traccia che si crea guida chi vive nel suo percorso senza indecisioni, nella certezza che il lascito del passato è l'indirizzo per il futuro, il vecchio che aleggia indomito con il nuovo che si propone, un sentimento che non è possibile documentare negli annali, ma che trova nelle migliori anime l'essenza del legame, rendendo visibile l'invisibile, la continuità dello spirito di corpo, del senso di appartenenza e delle tradizioni.

Il 15°, con le sue profonde radici nella Storia antica dell'Aeronautica Militare, e la sua “Gente” hanno continuato a dare un contributo importante alla Storia del Soccorso Aereo, dell'Aeronautica Militare e del Paese e qui ne riportiamo le tracce, insieme all'avvertenza per tutti noi a sempre ricordare che *“la storia della componente umana del Quindicesimo e del proprio contesto di cui noi siamo fieri, è qualcosa che ci appartiene, perché le pareti del cuore hanno orecchie e memoria”*⁹.

Ecco allora riemergere dalle nebbie del tempo e rivivere i racconti di questa Storia antica, alcuni tratti dalle memorie ancora emozionanti ed emozionanti di chi visse quelle esperienze, altri estratti dalle memorie di guerra dei Reparti, non freddi ed aritmetici resoconti delle azioni compiute, ma pagine pulsanti di sacrifici ed eroismi di vite trascorse con cuore generoso e l'animo azzurro, dentro. Ora...



...mettetevi comodi, vi racconto di noi...

(Serg. Magg. Mot. Umberto Lanza, 15° Stormo Bombardamento)

⁹ Citazione da “La Storia siamo noi” riflessioni sugli uomini del 15° Stormo di Antonio (Totunno) Toscano, Aerosoccorritore del 15° Stormo; sul sito web dell'Associazione “Gente del 15°”: www.gd15.it

le storie continuano, ma sul libro.....



Sotto l'occhio attento della fiera all'erta anche nel sonno, il leone "Nec In Somno Quies" storico ed iconico stemma di guerra del 15° Stormo Bombardamento, si portano alla luce episodi della storia antica, dagli albori della Regia Aeronautica al 1943, di un multiforme Reparto, il 15° Stormo "Stefano Cagna" oggi Reparto S.A.R./C.S.A.R. (Search And Rescue in pace ed in ostilità); un poco conosciuto passato riemerge nei racconti che rivivono riaffiorando dalle sue profonde radici: il XV Stormo Bombardamento, poi Combattimento ed Assalto, i Gruppi e le Squadriglie della Ricognizione Marittima Lontana e le Squadriglie Soccorso della Regia Aeronautica. Un libro per le storie degli uomini, un libro dove l'uomo è la Storia.