

LE UNITA' DA COMBATTIMENTO DELLA REGIA AERONAUTICA A LEROS 1923 – 1943
ASCESA E DECLINO DEGLI IDROVOLANTI IN GUERRA
Gen. D.A. (r) Giacomo De Ponti
Leros 27 settembre 2023 – 80° anniversario della battaglia di Leros



Gli stemmi del V Stormo Misto Egeo e del Comando di Aeronautica dell'Egeo

I FATTORI CHE GOVERNARONO LE SCELTE

Nella definizione dei suoi strumenti militari l'Italia fece, negli anni '20 – '40, scelte a volte obbligate a volte sconsiderate e incomprensibili. Fu obbligata nei primi anni del riassetto delle sue capacità militari dopo lo sforzo della 1^a G.M., a seguire le priorità dettate dalla ricostruzione nazionale e del peso relativo avuto nel conflitto dalle forze di superficie a fronte di una "aeronautica" ancora inesistente come arma indipendente e prontamente misconosciuta appena terminato il conflitto. Successivamente alla sua costituzione il 23 marzo 1923, la Regia Aeronautica ebbe grande spinta di sviluppo nella volontà di alcuni illuminati aviatori che la fecero crescere con rango non inferiore alle armi sorelle, ma la geografia del Paese e i suoi interessi largamente marittimi, diedero un imprimatur inevitabile ai mezzi della nuova F.A.; circondata dal mare, con interessi di espansione in direzioni Mediterranee, con traffici prevalentemente marittimi, fu naturale rivolgersi agli idrovolanti come componente fondamentale delle forze da combattimento. La tecnologia e le modalità costruttive erano relativamente semplici e economiche, inoltre un aeroporto su acqua, un idroscalo, ha costi di realizzazione decisamente inferiori a quelli di un aeroporto terrestre e, in più, può essere posizionato in punti strategici dove una pista a terra non è realizzabile, come è, nel caso nostro, l'isola di Leros.

Mentre l'Italia si arricchiva di reparti di idrovolanti impiegati in pressoché tutte le funzioni armate e non, comprese le linee civili che collegavano gli estremi dell'Impero, il mondo tecnologico aeronautico - anche di paesi a forte connotazione marittima, come l'Inghilterra - produceva aeroplani terrestri sempre più sofisticati e performanti, in grado di tradurre in realtà le teorie del potere aereo e della supremazia aerea, dottrine che nel giro di pochi anni altre nazioni dei due opposti schieramenti applicheranno con risultati determinanti. L'Italia afflitta dalla cronica penuria di risorse, dai conflitti tra industrie per la prevalenza delle commesse, dalla cecità strategica della "governance" politica e militare, dall'innata incapacità di trarre insegnamenti dalle esperienze, si avventurò nell'immane secondo conflitto mondiale, campo di applicazione di tecnologie e strategie rivoluzionarie, con otto milioni di baionette e otto milioni di cuori coraggiosi, ma con ali ancora di legno e di tela montate su scafi marini.

Ma quando le scelte obbligate, che a volte possono essere superate col tempo e con l'attenta osservazione degli ammaestramenti (oggi si direbbe con le "lessons identified and learned") conducono a risultati negativi, come le disfatte militari, le strategie imposte devono essere modificate e se non lo si fa, allora il pegno da pagare diventa scontato, come nel caso nostro, con la perdita del Dodecaneso per inconsistenza del dispositivo aereo difensivo che vi fu realizzato.

1. Il quadro strategico di riferimento nel Dodecaneso

La rilevanza strategica del Dodecaneso per l'Italia è un elemento storico ormai incontrovertibile e non è certo necessario ripercorrerne in questo contesto gli elementi fondanti. Piuttosto ci si deve interrogare sui motivi per i quali all'importanza del luogo non sia corrisposta una corretta visione dei problemi difensivi che, con il passare del tempo e con il progredire delle tecnologie di offesa, si sarebbero venuti a creare. Ciò che era

importante mantenere e preservare nei primi anni dell'annessione del possedimento, nei primi anni del XX secolo, il controllo delle vie marittime di collegamento che già fu uno degli obiettivi della Repubblica di Venezia, divenne nei decenni successivi e fino al secondo conflitto una questione vitale per l'economia italiana. Le più veloci e sicure vie di accesso ai giacimenti petroliferi Rumeni, di fondamentale importanza per l'Italia, passavano attraverso l'Egeo, dal Dodecaneso si potevano controllare i mercantili e le forze navali attraverso il canale di Suez, i traffici diretti ai giacimenti petroliferi medio orientali, ostacolando le strategie di movimento e di occupazione inglesi e, conquistandoli, arricchendo le risorse nazionali. Il Dodecaneso poteva poi fare sistema con i territori italiani nel Nord Africa e impedire i movimenti degli Alleati nel sud del teatro Mediterraneo, rendendo al contempo alle proprie forze la più completa e sicura libertà di movimento. Invece ciò non accadde, le scelte furono solo dettate da una visione di "accontentamento" di uno "status quo" che corrispondeva ad un (più o meno) bilanciato assetto degli equilibri delle forze schierate nel Mediterraneo. Le flotte navali italiane, inglesi e francesi si osservavano senza dirette minacce, le quali in Italia erano avvertite sempre e comunque orientate alle basi navali che in ossequio ad una "grande strategia" nazionale, furono impiantate nel Mediterraneo Centro Orientale. Scarse le forze aeree specializzate nell'assicurare al Paese la capacità di contrastare tentativi di attacco dal cielo, l'aeroplano fu impiegato nel teatro marittimo principalmente come supporto alle operazioni navali, quindi sorveglianza, scoperta e anche attacco. Viste poi le strepitose conquiste aviatorie italiane degli anni '20 e degli anni '30, con i primati mondiali individuali e con le crociere di massa del Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, sia nel Mediterraneo che negli Oceani del sud e del nord, tutti condotti con idrovolanti, quale tipo di velivolo poteva prevalere nella neonata Regia Aeronautica, fondata il 28 marzo 1923? Naturalmente gli idrovolanti che vennero concepiti come armi poliedriche, con uno spettro di impiego a tutto tondo: dalla ricognizione, al bombardamento, al siluramento fin persino alla caccia. Ma se il concetto di velivolo idrovolante poteva sostenersi negli anni '20 e forse ancora nei primi anni '30 perché il mondo militare era ancora "schiavo" dei retaggi e delle tecnologie del primo conflitto mondiale, queste certezze erano destinate a svanire, insieme alla reale efficacia dell'idrovolante come mezzo bellico, dall'incalzante corsa tecnologica che si sviluppò negli anni '30 proprio grazie alla "passione" internazionale per le gare aviatorie, gare che certamente furono condotte con idrovolanti, come ad es. la Coppa Schneider. L'Italia che dominò diverse di queste competizioni non fu però così avveduta come altri paesi nello sviluppare mezzi militari di concezione avanzata dagli idrovolanti da primato che venivano appositamente realizzati. Un esempio tra tanti: l'Inghilterra derivò dal suo idrovolante della Coppa Schneider quello che venne poi considerato uno degli aeroplani di maggior successo della 2^a G.M., lo Spitfire, un caccia terrestre che fu un vero e proprio fattore di potenza in tutti i cieli dove gli Alleati si confrontarono con le forze dell'Asse. Viceversa l'Italia non seppe sfruttare i successi dei suoi splendidi e performanti idrocorsa, e riuscì a derivare da un velocissimo idro monoplano con moderno motore in linea, l'MC.79 - idrocorsa che conquistò nel 1934 il record mondiale di velocità per idrovolanti, ancora oggi imbattuto, con 709 km/h - un caccia, il CR.42, biplano con motore stellare... Un biplano alle soglie della imminente guerra, strano ma non tanto nella psicologia dell'epoca, perché essendo il biplano più manovriero di un monoplano, avrebbe tenuta alta la fama nazionale nell'acrobazia aerea, forma di volo di abilità che costituiva un vanto storico della R.A.

È quindi evidente che il dispositivo militare dislocato nel Dodecaneso avesse solo una funzione difensiva delle isole, ma, dobbiamo aggiungere, orfano di qualsiasi capacità di controllare lo spazio aereo perché i caccia moderni che l'Italia riuscì a sviluppare, raggiunsero i reparti troppo tardi e in numeri irrisori per pesare nel conflitto che distrusse tutte le distorte illusioni belliche nazionali.

2. Guerra nel Mediterraneo – Una strategia (?) nazionale per il controllo delle linee di comunicazione

Il punto interrogativo nel titolo è d'obbligo nel riassumere quella che fu la linea di condotta italiana per la guerra nel Mediterraneo e lo si è usato per mettere in dubbio l'applicabilità di questo sostantivo, strategia, di solito associato a una condotta vincente, a quella che come si vedrà di seguito, fu una visione del tutto erronea dell'impiego dei fattori di potenza della nazione nel corso del confronto armato nel Mediterraneo. Nella "Memoria segreta di Mussolini sulla condotta della guerra", datata 31 marzo 1940, indirizzata al Capo di Stato Maggiore Generale e ai 3 Capi di Stato Maggiore delle Forze Armate, il Duce tracciava quelle che dovevano essere le linee operative della Forze Armate italiane nel probabile caso dell'entrata in guerra. Per quanto riguarda l'atteggiamento della Regia Marina, esso doveva essere offensivo su tutta la linea, nel Mediterraneo e fuori. Le disposizioni che invece riguardavano la Regia Aeronautica erano ben diverse:

adeguare la sua attività a quelle dell'Esercito e della Marina, conducendo attività offensiva o difensiva in funzione delle circostanze e a seconda delle iniziative nemiche. Una visione a dir poco opaca e al di fuori di quanto la guerra di Spagna e la Blitzkrieg tedesca avevano già dimostrato sull'impiego corretto del potere aereo, anche se su scala ancora contenuta rispetto a quanto sapranno sviluppare gli Alleati nel corso del secondo conflitto. Mentre la Marina doveva portare l'offesa su tutti i mari, dentro e fuori il Mediterraneo, l'Aeronautica, essendo praticamente legata alle operazioni di Esercito e Marina, doveva misurare il suo atteggiamento sulle loro necessità, offensive o difensive che fossero; unica autonomia che le era consentita, adottare le azioni di contrasto più opportune in caso di iniziative nemiche. In definitiva, mentre il Capo di Stato Maggiore della Regia Marina doveva dare disposizioni d'attacco a tutti i Comandanti della flotta e ai Governatori dei possedimenti in A.S.I., in A.O.I., nel Dodecaneso e in Albania, il suo paritetico della Regia Aeronautica era costretto ad adottare un sistema operativo di collaborazione delle Forze Aeree che tenesse conto delle necessità difensive o offensive del Regio Esercito e della Regia Marina. Un grave errore strategico che nessuno contrastò e condusse al disastro nell'intero teatro Mediterraneo. La diversa, e alla fine vincente, visione del modo di operare nel teatro la offre una sintetica ma efficace valutazione da parte degli Alleati: "Il teatro del Mediterraneo e del Medio Oriente copre un'area di oltre 3 milioni di miglia quadrate. La sua geografia richiedeva una capace e complessa interazione tra forze terrestri, marittime e aeree. La parte in grado di conquistare e mantenere la superiorità aerea e condurre nel modo più efficace operazioni combinate all'interno del teatro, basate su solide strategie politiche e militari, avrebbe avuto il maggior vantaggio."

3. Le esitazioni dell'Inghilterra nel Teatro Mediterraneo. Un vantaggio "svantaggioso".

Forza, astuzia e conoscenza dell'avversario sono fattori indispensabili per prevalere sul nemico (Sun Tzu, L'arte della guerra, VI sec. a.c.), ma se non si è in grado di trarre vantaggio dalle sue indecisioni e dagli errori, allora la sorte ti si rivolge contro e il risultato è inevitabilmente la sconfitta. E questa massima vecchia di secoli ha puntualmente reclamato la sua verità anche nel caso in esame.

L'Inghilterra non stava inizialmente meglio dell'Italia nei riguardi delle scelte sull'impiego del potere aereo nel Mediterraneo. Quando l'Italia dichiarò guerra agli Alleati, si gravò di un pesante fardello, a lungo rivelatosi insostenibile, per il rifornimento dei vari teatri di guerra di uomini e materiale (come carburante, veicoli, munizioni e vettovagliamento); si rendeva necessaria una rete di approvvigionamento marittimo più ampia nel teatro Mediterraneo di quella controllata negli anni anteguerra. Le operazioni in Albania e successivamente in Grecia furono rifornite attraverso il Mare Adriatico, mentre i territori nelle isole del Dodecaneso richiedevano rifornimenti nell'Egeo. L'Egeo era anche la fondamentale via di passaggio del traffico di petroliere che portavano petrolio in Italia dai giacimenti di Ploiesti in Romania. Anche territori come la Sardegna, la Corsica e Lampedusa erano sostenuti dall'approvvigionamento marittimo e infine la navigazione costiera percorreva le rotte lungo le varie coste del Nord Africa, dell'Italia, della Francia e dei Balcani.

La campagna di interdizione iniziata dagli inglesi contro questa vitale rete di approvvigionamento, al fine di degradare la capacità di combattimento delle forze italiane, si concentrò nel Nord Africa, che divenne l'obiettivo principale. Solo successivamente la campagna è stata ampliata per supportare la preparazione delle invasioni dei territori dell'Asse come Pantelleria, Sicilia, Italia e le isole del Dodecaneso. La potenza aerea doveva diventare una componente chiave nella campagna di interdizione delle vie di comunicazione nel Mediterraneo, ma la componente aerea britannica nel teatro Mediterraneo era in una situazione disastrosa nel 1940. Gli sforzi iniziali furono pochi e spesso fallimentari dato che La Royal Air Force (RAF) disponeva di un contenuto numero di tipi di aeromobili efficaci per quel tipo di operazioni. La bassa priorità delle operazioni di contrasto marittimo nel Mediterraneo negli anni tra le due guerre significava anche che mancava una dottrina tattica efficace per l'interdizione aerea di mezzi navali. Nel frattempo, la Fleet Air Arm (l'Aviazione della Marina) aveva capacità e mezzi, ma semplicemente ne mancavano i numeri per avere effetti determinanti. Tuttavia, dopo che l'Inghilterra riconobbe una maggiore priorità alle operazioni di interdizione ai traffici navali, le forze aeree ebbero velivoli adeguati e in quantità da sostenere la capacità di operare in condizioni di superiorità. Dalla fine del 1942 in poi, la potenza aerea fu il contributo più importante all'efficacia della campagna.

Quello che dai ritardi decisionali inglesi poteva derivare come un vantaggio a favore dell'Italia, nelle scelte strategiche riguardanti la condotta delle operazioni nel Mediterraneo e, per quanto di nostro interesse,

nell'Egeo e a Leros, non servì all'alta dirigenza politica e militare nazionale per elaborare concetti di impiego congiunto delle forze (oggi si dice *interforze*) e far affluire nel teatro velivoli ben più moderni delle modeste dotazioni di idrovolanti, velivoli già superati all'inizio del conflitto e che mai avrebbero potuto confrontarsi con la guerra che già si era annunciata come una gara alle tecnologie più avanzate e innovative.

4. Il ruolo del potere aereo nella guerra nel Mediterraneo

Negli anni del consolidamento del teatro dell'Egeo, tra i vari di interesse dell'Italia, il quadriennio dal '36 al '39 è caratterizzato dalle guerre di Etiopia e di Spagna che di fatto applicano quanto sul piano dottrinale si era andato consolidando nei due decenni precedenti sul "potere aereo", caratterizzato dalle due scuole di pensiero divenute predominanti in tutto lo scenario mondiale (degli italiani Douhet e Mecozzi). Le due differenti idee, che molto sommariamente possono essere sintetizzate come il "bombardamento contro città" (Douhet) in contrapposizione al "bombardamento contro forze" (Mecozzi), formano la base dottrinale che conferirà quel ruolo assolutamente determinate che il potere aereo assumerà durante il secondo conflitto mondiale, dove esse non sono più in antitesi tra loro, bensì complementari, ossia l'una e l'altra insieme. Ma se per un verso le due citate guerre aggiungono poco ai convincimenti dottrinali maturati in precedenza, esse consentono invece di sperimentare nuovi mezzi e materiali, ben diversi da quelli che equipaggiavano i reparti durante il primo conflitto mondiale. Dottrina e tecnologia si stimolano reciprocamente tanto che spesso diventa difficile dire quale delle due ha il sopravvento o meglio quale delle due guida il processo di evoluzione. Douhet e Mecozzi credono entrambi nel futuro del potere aereo, il primo sostenendone le peculiarità e le capacità sul piano strategico, il secondo su quello tattico. Di fatto l'impiego sul campo di battaglia fino alla vigilia del secondo conflitto mondiale ha largamente dimostrato la valenza del mezzo aereo sul piano tattico, mentre ha solo lasciato intravedere o immaginare le sue potenzialità su quello strategico. Il salto di qualità avviene proprio con la Seconda Guerra Mondiale, conflitto questo caratterizzato per la prima volta dall'industrializzazione della guerra.

Nel periodo prebellico i Paesi più industrializzati avevano seguito approcci diversi nel costruire ed equipaggiare le rispettive forze aeree. I Paesi più vicini all'idea di Douhet, convinti della natura strategica del mezzo aereo, avevano costituito forze aeree indipendenti, come nel caso della Gran Bretagna e degli Stati Uniti, e avevano puntato sui bombardieri, velivoli questi che per colpire il nemico in profondità dovevano essere dotati di grande autonomia di volo; la Germania aveva assimilato la strategia ma ne aveva affidato l'esecuzione a velivoli di caratteristiche più "tattiche", ma come si è visto negli attacchi a Leros, altrettanto efficaci e micidiali. Altri Paesi, tra i quali l'Italia, pur riconoscendo la validità dei bombardieri, non avevano posto elevata priorità su questi assetti e si erano maggiormente concentrati sui velivoli tattici. In queste nazioni l'aereo veniva visto prevalentemente come un'arma utile ad allungare il raggio d'azione dell'esercito e della marina. L'Italia, artefice della dottrina del dominio dell'aria, come si è visto diede ampia prova di questa dipendenza dell'arma aerea dalle altre due armi di superficie: i suoi velivoli furono concepiti e costruiti con ostinata, non lungimirante, propensione al supporto alle operazioni di superficie. In rarissime occasioni si sono viste operazioni di "pura" aviazione, dirette contro il potere aereo avversario, quindi le caratteristiche e le tipologie (un numero esorbitante per le limitate risorse e capacità industriali del Paese) degli aeroplani della Regia Aeronautica riflettevano questa impostazione.

Dal punto di vista degli Alleati, invece, il Teatro Mediterraneo è stato un laboratorio di apprendimento di fondamentale importanza (sebbene non decisivo) e uno dei grandi luoghi di sconfitta dello sforzo bellico dell'Asse. Insieme a una serie di disastrose scelte di strategie politica e militare - e degli associati, conseguenti, fallimenti - da parte delle Potenze dell'Asse, la concezione e la condotta della guerra aerea emergono come aspetti di vitale importanza della sconfitta dell'Asse.

L'impiego combinato delle proprie Forze Armate da parte degli Alleati, compreso un uso molto efficace delle risorse aeree in collaborazione con le potenze terrestri e marittime, si è rivelato centrale per le vittoriose operazioni alleate e per la prevenzione di disastri strategici nel teatro Mediterraneo composto prevalentemente di deserto e mare, due ambienti in cui il potere aereo si è dimostrato particolarmente efficace. La capacità di operare in sinergia di forze ha cambiato le sorti della guerra nel teatro a favore degli Alleati e ha negato all'Asse una serie di realizzazioni strategicamente vitali che erano alla loro portata.

I benefici strategici positivi - in termini di negazione di qualcosa di vitale per l'impero britannico e per il più ampio sforzo bellico alleato - che le potenze dell'Asse potrebbero avere derivato dal loro controllo del teatro Mediterraneo, sarebbero stati sostanziali e avrebbero cambiato il corso e la durata della guerra. Per quanto attiene in particolare a uno degli obiettivi più rilevanti per le forze dell'Egeo, catturare i giacimenti petroliferi britannici in Iraq e Iran sarebbe stato un danno irreparabile agli sforzi dell'Impero in Medio ed Estremo Oriente.

RAPIDA ASCESA E ANCOR PIÙ RAPIDO DECLINO DELL'IDROVOLANTE

Per quante giustificazioni possano trovarsi per avvalorare l'ascesa degli idrovolanti negli anni '20 e '30, non si potrà che constatare e condividere il complesso di fattori che portarono inesorabilmente al declino di questo mezzo che pur si dimostrò versatile nell'uso e anche economico nella progettazione e realizzazione, ma che fu rapidamente superato dai tempi, dalle strategie e dalle tecnologie nell'impiego bellico.

Leros fu base navale primaria sin dai primi anni '20, una determinazione del Parlamento del Regno registra, il 9 dicembre 1924 che: *"...E' necessario sviluppare l'importantissima base idoaviatoria di Leros..."*; nel 1927 Italo Balbo, Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, conduce una crociera nel Mediterraneo con il suo idrovolante S.55M per ispezionare le basi aviatorie e i reparti dipendenti del Regno d'Italia, nel corso della quale visita le basi di Leros e Rodi per sottolineare il significato del Dodecaneso quale base operativa di reparti di idrovolanti.

1. Evoluzione tecnologica della guerra aerea

La guerra aerea, così come si era manifestata fra gli anni 1939/1943, aveva espresso costantemente un miglioramento qualitativo dell'aeroplano, inteso come macchina volante e come arma offensiva, miglioramento che si era tradotto:

- nel concepimento progettuale di aerei che racchiudessero tutte le esperienze di guerra raccolte sino a quel momento;
- nel miglioramento di macchine già esistenti perfezionate in uno standard qualitativo ottimale così come i canoni della moderna guerra aerea richiedevano ed esigevano pena la decadenza tecnologica e l'handicap operativo.

Fu una gara condotta con ritmo assillante incentrata sullo slogan del «far presto e bene», che impegnò tutti gli stati belligeranti, mobilitando i migliori cervelli, ogni risorsa scientifica e industriale, ogni più avanzato congegno tecnico e bellico atto a prevalere sull'avversario, ogni più sofisticato ritrovato tecnico elaborato e tradotto in prodotto di alta tecnologia sotto l'aspetto progettuale, costruttivo, d'impiego. I migliori risultati furono ottenuti ovviamente dai paesi più sviluppati scientificamente e industrialmente: Stati Uniti, Germania, Inghilterra furono le nazioni che imposero le direttive nell'evoluzione tecnologica della guerra aerea, sia pure in forme contrapposte: offensiva gli USA e la Gran Bretagna, difensiva la Germania. La "corsa" alla migliore strategia di bombardamento portò con sé la ricerca di sempre più sofisticati caccia da superiorità aerea. Con i nuovi e "avveniristici" caccia introdotti massicciamente dagli USA nel teatro Europeo e Mediterraneo, come i P.38 Lightning, P.47 Thunderbolt, P.51 Mustang, dotati di motori di elevata potenza (da 1.475 a 2.000 HP) e poderoso armamento (da 6 armi da 13 mm. a un cannone da 20 + 4 mitragliatrici Browning e sino ad 8 mitragliatrici da 0,50 cal.) nasceva il nuovo caccia offensivo, non più creato, come fatto e concepito sino a quel momento, per la difesa, l'intercettazione, la scorta a breve distanza come potevano manifestare «Spitfire», Bf.109 e Macchi C.202, ma in grado di accompagnare e scortare i bombardieri strategici e nel contempo svolgere durante la missione, azioni offensive basate sulla superiorità aerea che possedevano: potenza elevata, maggiore velocità, superiore armamento, eccezionale tangenza, notevole capacità manovriera anche alle alte quote.

Le innovazioni tecnologiche e dottrinarie nell'aviazione italiana furono di contro molto modeste anche se progettualmente previste nel ristretto limite visuale di un avvertito rinnovamento, non realizzato per mancata lungimiranza e ristretta interpretazione operativa risalente all'anteguerra e per l'ormai incolmabile handicap tecnico-scientifico che si era venuto fatalmente a creare dopo lunghi anni di inattività progettuale in fatto di velivoli-motori, rimasta circoscritta sfortunatamente anche come armamenti, nei consueti schermi

dottrinari e tradizionali della filosofia aeronautica italiana ormai superata. Non erano stati realizzati nuovi progetti di bombardieri se non per estrapolazione di precedenti modelli, alcuni dei quali ormai decisamente obsoleti come concezione, struttura, capacità d'interpretazione. L'aviazione italiana da bombardamento che rappresentava all'inizio del conflitto la base portante e il punto di forza della politica aeronautica italiana, risultava quasi inesistente alla vigilia dell'armistizio, priva di effettiva rilevanza e ridotta a poche decine di superati trimotori. Se il settore progettuale per il bombardamento denunciava una preoccupante carenza rinnovativa, la situazione per quello della caccia non poteva dirsi migliore. Una palese riprova della discontinua e contrastante visione progettuale nel settore della caccia italiana, ricca di taluni positivi risultati contrapposti ad altrettanti numerosi fallimenti, era stata avvertita ed accertata anche quando le preziose ma dolorose esperienze di tre lunghi anni di guerra, avrebbero già dovuto creare, da tempo, sufficiente chiarezza in materia di costruzioni aeronautiche, illuminando tutti, indistintamente, sulle necessarie potenze motrici da installare, sulla struttura della cellula, sull'armamento occorrente, sulla sicurezza della macchina e soprattutto sulla salvaguardia fisica del pilota. Ebbene, quando tutti i maggiori e minori progettisti aeronautici del mondo progettavano e realizzavano caccia da combattimento con peso superiore alle 4/7 tonnellate, motori dell'ordine dei 2.000 HP, velivoli corazzati con blindature, poderoso armamento con cannoni di calibro superiore ai 20 mm., velocità oltre 700 km/h, tangenze di 13.000/14.000 m. e autonomie di volo fra i 1.400/1.800 km., all'industria italiane era concesso di fare esattamente il contrario di questa visione progettuale costruendo in una utopistica visione autarchica velivoli idrovolanti come i CZ.501 e 506, quest'ultimo persino nel ruolo di bombardiere marittimo, aeroplani da caccia ancora del tipo biplano come il CR.42 e monoplani come i Macchi MC.200 e i Fiat G.50, velivoli questi ultimi ancora con l'incomprensibile formula dell'abitacolo aperto, tutti con fattore comune le caratteristiche di avere motori di scarsa potenza e armamento del tutto inadeguato al ruolo.

Per quanto riguarda quindi la Ricognizione Marittima, predominante "dominio" aeronautico di Leros, si era venuta a trovare in un progressivo declino operativo nel Mediterraneo fino a non registrare, nel corso del 1943, sostanziali novità sia nel campo del materiale di volo impiegato, sia nei metodi. Le modeste assegnazioni di personale di volo, le altrettanto modeste caratteristiche e quantità degli idrovolanti a disposizione erano considerate sufficienti per le necessità dell'Aviazione Ausiliaria per la Marina - una delle componenti della Regia Aeronautica dal 1925 al 1943 - la cui politica aeronautica, venuta meno per l'evoluzione negativa del conflitto, si stava indirizzando cautamente nella costituzione di squadriglie di protezione navale (3 esistenti nel '43 dislocate fra Taranto e La Spezia) dotate di una componente mista idro-terrestre comprendente Ro.43, Ro.44, G.50, CR.42; e infatti questi erano i velivoli che, insieme ai bombardieri S.79 e CZ.1007, definivano la modesta (a fronte delle forze oppponenti con cui dovevano confrontarsi) e multiforme componente aerea schierata a Rodi sino alla data dell'armistizio.

2. Le unità da combattimento della Regia Aeronautica a Leros – L'inevitabile fine dell'idrovolante come mezzo bellico

Dal 1927 la baia di Lepida a Leros diventa la base del primo reparto della R.A. schierato nell'Egeo; è il primo dei reparti dell'Aviazione Ausiliaria per la Regia Marina che nel tempo verranno destinati a Leros e Rodi.

Si tratta, naturalmente, di un reparto di idrovolanti, la 185^a Squadriglia Ricognizione Marittima, equipaggiata con gli idro a scafo centrale, biplani, monomotori S.16, prima e poi S.59bis. Si tratta di aeromobili che nel 1927 rappresentano lo stato dell'arte, due anni prima Leros era stata testimone e tappa fondamentale del passaggio, nei voli di andata e rientro, dell'S.16ter con il quale Francesco De Pinedo aveva condotto, con grande risonanza mondiale, il volo record di 55.000 Km Italia – Australia – Giappone.

Leros cresceva di importanza marittima e nel 1932 finalmente si verifica un importante incremento della sua dotazione aerea: a Leros viene costituito lo "Stormo Misto Egeo (V)" (5° Stormo Misto Egeo) le cui componenti operative sono:

- il 92° gruppo Bombardamento marittimo, su due Squadriglie, 200^a su idro S.55M e 201^a inizialmente su idro Dornier J "Wal" e poi su S.55M entrambe basate a Leros;
- la 185° Sq. RM su idro S.59 e successivamente sui meglio armati idro S.78, basata a Leros;
- la 161^a Sq. Caccia Marittima - prima comparsa di velivoli, pur se ancora idrovolanti, non ricognitori o bombardieri - su idro CR.20 bis, basata a Leros;

- dal 1936 la 163^a Sq. caccia Terrestre su CR.1 Asso, un caccia biplano primo dei successivi sviluppi CR.32 e CR.42 sempre su modello biplano, basata a Rodi Maritza - finalmente la componente da superiorità aerea fa la sua comparsa nel Dodecaneso, ma già dalla Guerra di Spagna emergevano aeromobili monoplani terrestri, veloci e fortemente armati, che di lì a pochi anni avrebbero dominato i cieli di guerra, come ad es. il tedesco Messerschmitt Me.109.

Ma, come annotazione sulla diffusione degli idrovolanti nel teatro Egeo, dobbiamo ricordare che insieme alla Regia Aeronautica anche l'aviazione commerciale sfruttò le capacità di trasporto offerte dagli idrovolanti, pur se contenute dalle minori dimensioni tecnicamente raggiungibili da un idro rispetto ad un velivolo terrestre, e dagli anni '30 aerolinee civili aprirono rotte dall'Italia al Mediterraneo Orientale, facendo scalo a Rodi:

- la S.A. Aeroespresso Italiana, dal 1930 con idrovolanti a scafo Dornier "Wal", versione civile dei velivoli della 201^a Sq. Bombardamento di Leros, volava nelle rotte Brindisi – Atene – Rodi e Brindisi – Atene – Istanbul;
- nel 1937 subentrò nelle rotte Mediterranee l'Ala Littoria che con i nuovi idrovolanti Cant Z.506C, facendo scalo a Rodi (due dei suoi CZ.506 avevano identificativi I-RODI e I-LERO); questi idrovolanti, con lo scoppio del conflitto e la creazione delle Sezioni Soccorso, prima, e successivamente delle Squadriglie di Soccorso aereo, vennero inquadrati in questi reparti della R.A. come CZ.506 C/S e non è da escludere che gli stessi I-RODI e I-LERO ritornarono a servire a Rodi e Leros come velivoli da soccorso. La versione civile destinata al Soccorso del CZ.506, appunto "C", differiva da quella militare da ricognizione e bombardamento marittimo, il CZ.506 "B", per la fusoliera molto affusolata in quanto non possedeva la gobba ventrale del vano bombe, e per l'abitacolo piloti che aveva due posti affiancati mentre il "B" li aveva in tandem; naturalmente il "C" non aveva alcun armamento difensivo ed era verniciato di bianco con vistose croci rosse sulle ali e sulla fusoliera.

Le vicende della base di Leros scorrono senza particolari emozioni sino al 1937, interrotte nel 1934 dal volo record di Mario Stoppani, anch'esso condotto su un idrovolante, il Cant Z.501 che pochi anni dopo vedremo tornare a Leros come protagonista bellico nello schieramento della R.A.

Mario Stoppani, "Asso" nella prima guerra mondiale, nel dopoguerra era stato assunto ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico (CRDA) di Monfalcone, dove collaborava strettamente con l'ingegnere Filippo Zappata, progettista di numerosi modelli di idrovolanti e velivoli terrestri. Il 18 ottobre 1934 Stoppani, con Corrado altro pilota e Suriano radiotelegrafista, batte il record mondiale di distanza senza scalo per idrovolanti, volando da Monfalcone a Massaua sul prototipo di Cant Z.501 con marche I-AGIL. Conquistato il record, il volo di ritorno è di promozione del velivolo e Stoppani fa scalo a Leros come base di partenza per successive destinazioni nel Mar Nero e nel Mediterraneo Orientale. Negli anni successivi Stoppani conquisterà altri record mondiali su idro Cant Z.501 e 506.

Sofferamiamoci qualche secondo a conoscere questo nuovo idro che compare nei cieli di Leros e che fu il protagonista, negli anni anteguerra e durante l'intero conflitto, delle dotazioni dei Gruppi e Squadriglie della Ricognizione Marittima Lontana, una delle componenti dell'Aviazione Ausiliaria per la Regia Marina. Il Cant Z.501 "Gabbiano", fu usato dall'Aeronautica italiana a partire dal 1934 con compiti di ricognizione, salvataggio in mare e bombardamento. L'idrovolante, il cui equipaggio era costituito da 4/5 uomini, era un monomotore a scafo centrale, monoplano ad ala alta, di 14 m. di lunghezza, 4,40 di altezza e 22 m. di apertura alare. Il velivolo poteva raggiungere la velocità massima di 276 Km orari, aveva un'autonomia di 2400 Km., era dotato, nella versione definitiva, di due postazioni per mitragliatrici, una nella parte superiore della gondola del motore e una nella parte posteriore della fusoliera dietro la cabina di pilotaggio; per il bombardamento poteva trasportare fino a quattro bombe di 160 Kg. Nel dopoguerra fu utilizzato fino al 1950, anno in cui fu dismesso.

Il volo record di Stoppani lo lanciò nel mondo aeronautico dove si affermò per diversi degli anni anteguerra, ma la sua formula e la tecnologia che lo aveva costruito rimasero ferme nel tempo, nulla fu fatto per cambiare formule costruttive e assicurargli migliori caratteristiche di combattività e sopravvivenza - ad esempio, anche i tedeschi avevano idrovolanti per la sorveglianza marittima e il soccorso, come il Dornier DO.24 che, tra l'altro operò anche da Leros, ma erano velivoli dotati di ben tre motori con le conseguenti capacità di carico

e armamento difensivo, per non parlare delle prestazioni. Basti pensare, come attestato di capacità bellica complessiva del Cant Z.501, che gli equipaggi lo soprannominarono “Mammaiuto” per le sue scarsissime possibilità di sopravvivenza in caso di attacco nemico a causa della bassa velocità, maneggevolezza e scarso armamento difensivo; solo il coraggio e l’abilità degli equipaggi permisero in alcuni casi di “cavarsela”, adottando modalità di volo, le cd. “manovre evasive”, che impedivano o ostacolavano il successo dell’attacco avversario.

Il 1937 vede quindi importanti eventi “aeronautici” maturare nel Dodecaneso e a Leros di conseguenza. A seguito del consolidarsi dell’importanza del teatro e dei “venti di guerra” che si delineano all’orizzonte, si assiste al potenziamento del dispositivo aereo che passa dalle dimensioni di uno Stormo a quelle ben più cospicue di un Comando di zona: il 1° aprile 1937 viene costituito il “Comando di Aeronautica dell’Egeo” con sede a Rodi e aeroporti sulle isole di Rodi e Leros. Il rango di questo Comando è quello di un Comando di Zona Aerea come quelli del territorio metropolitano ed è indubbio annotare che la decisione di schierare forze ben più rilevanti del precedente V Stormo Misto Egeo, fu un tentativo della R.A. di assumere una posizione di maggior peso della divisione dei poteri che governavano “militarmente” il Dodecaneso, cosa che non accadde perché come si vedrà e purtroppo se ne subiranno le conseguenze, la visione strategica rimase quella della difesa delle installazioni marittime locali, con puntate offensive aeronavali contro obiettivi commerciali, sia a terra che su mare. Leros era e rimase sino alla fine, secondo la dicitura ufficiale del periodo: “zona di prevalente interesse marittimo”.

Il nuovo Comando ebbe a disposizione nuovi reparti di volo su Leros e su Rodi – Maritza e progressivamente sugli altri aeroporti terrestri che venivano realizzati a Rodi (Gadurrà, Cattavia). Il complesso di forze aeree comprendeva reparti da bombardamento e caccia su velivoli terrestri a Rodi, mentre la vocazione marittima di Leros la rese sede di reparti equipaggiati sempre con idrovolanti:

- 84° Gruppo Ricognizione Marittima, organizzato sulla 185^a Sq. RM equipaggiata sui “nuovi” CZ.501 e sulla VI Sez. RM - che allo scoppio del conflitto verrà sostituita dalla Sezione Soccorso – equipaggiata con pochi CZ.506;
- 161^a Sq. Caccia Marittima, equipaggiata con gli idro a scarponi, biplani monomotori CR.20 bis.

Prendiamoci ora il giusto tempo per vedere l’altro nuovo idro che affiancò il CZ.501 nei reparti della RM e Soccorso, il Cant Z.506 Airone. Era un idrovolante a doppio galleggiante trimotore ad ala bassa, multiruolo, prodotto dalla Cantieri Riuniti dell’Adriatico, Cantiere Navale Triestino (C.R.D.A. CANT) dalla metà degli anni trenta.

Inizialmente progettato come aereo civile, venne utilizzato come idrovolante postale e da trasporto, e - durante la seconda guerra mondiale - come bombardiere, ricognitore e mezzo da soccorso, dalla Regia Aeronautica, Aeronautica Cobelligerante Italiana, Aeronautica Nazionale Repubblicana e dalla Luftwaffe. La versione militare si rivelò uno dei migliori idrovolanti mai costruiti in Italia e, nonostante avesse la struttura in legno, era in grado di operare anche in condizioni atmosferiche e marine proibitive. Aveva una velocità massima di 370 Km/h, una autonomia di 2300 Km ed era armato con tre mitragliatrici difensive, due dal calibro di 7,7 mm e una da 12,7 mm. Era insomma decisamente più avanzato del CZ.501, ma pur sempre un idrovolante che si troverà sovente a confrontarsi, con purtroppo mortali esiti, nel Mediterraneo con i veloci e potentemente armati caccia inglesi Bristol Beaufighter o Blenheim e gli Hawker Hurricane. A volte neanche le vistose croci rosse sulle ali e in fusoliera della versione da Soccorso li potevano salvare dall’agguerrita e talvolta noncurante caccia inglese, come accadde al CZ.506C (ex Ala Littoria marche I-POLA) che fu abbattuto al largo di Malta, mentre portava soccorso a un altro CZ.506 anch’esso abbattuto in mare, da un Hurricane il cui pilota riportò: *“Abbattei un Cant Z.506 vicino alla Sicilia, che aveva croci rosse sulle sue ali, ed era apparentemente un aereo-soccorso. Il mio Squadron Leader disapprovò, ma l’ufficiale AOC mi diede ragione. Io non vidi le croci rosse sulle ali e non so se - in caso le avessi viste - questo avrebbe fatto qualche differenza”*.

Sulla valenza militare del caccia CR.20 idro in uso a Leros dal 1937 al 1940 non serve dilungarsi in dettagli tecnici per trovarne giustificativi, basta ricordare la velocità, 240 Km/h e l’armamento, due mitragliatrici da 7,7 mm, per qualificarlo come un inefficace esempio di arma posto di fronte a qualsiasi velivolo da caccia avversario di quegli anni.

E per quanto riguarda il nostro esame della componente aerea del Comando Aeronautica Egeo basato a Leros e della sua effettiva efficacia bellica, basta analizzare lo schieramento alla data di inizio delle ostilità, il 10 giugno 1940:

- l'84° Gruppo RML, già organizzato sulla 185° Sq. (CZ.501) viene incrementato della 147° Sq. (CZ.501 e CZ.506) sempre della RML (una Squadriglia storica che attraverserà la guerra e gli anni della rinascita per rimanere in vita sino a oggi nella specialità SAR in seno all'83° Gruppo del 15° Stormo dell'AM);
- una Sezione Soccorso, che dal maggio 1943 diventerà 11^a Sez. Soccorso inserita nella 147^a Sq. RML, armata su CZ.506C/S e B/S;
- la 161^a Sq. Caccia Marittima che dagli idro CR.20 bis è riequipaggiata sugli idro Ro.43/44, velivoli idonei alla ricognizione, erano anche imbarcati sulle navi della R.M. appunto con compiti di ricognizione avanzata, ma la cui efficacia come velivolo da caccia e superiorità aerea era già in principio pressoché inesistente.

La vera "potenza aerea" del Comando Aeronautica Egeo era schierata negli aeroporti di Rodi, dove prevaleva - a parte l'idroscalo di Mandracchio dove si alternavano a turno sezioni degli idro di Leros - la componente di velivoli terrestri. Senza scendere in un dettaglio che non appartiene a questo intervento concentrato sugli idro di Leros, per la durata del conflitto a Rodi vennero schierati velivoli di prim'ordine della RA, ma prevalentemente nel ruolo di attacco che venne sempre rivolto a obiettivi navali e terrestri con esclusione di obiettivi di contraviazione, che avrebbero fiaccato le componenti del potere aereo avversario.

Privi di qualsiasi capacità offensiva e, riconosciamolo pure, difensiva, gli idrovolanti di Leros condussero la loro solitaria e silenziosa guerra nel Mediterraneo Orientale, partecipando anche a grandi scontri navali, come le battaglie tra Regia Marina e Royal Navy di Punta Stilo nel luglio 1940 e di Capo Matapan nel marzo 1941. Mentre il dispositivo aero offensivo di Rodi si modifica e si plasma a seconda degli eventi navali che occorrono nel Mediterraneo, con alternanze di velivoli bombardieri, siluranti, da ricognizione strategica a lungo raggio, poco o nulla accade di rilevante nella componente da caccia per l'effettivo controllo del cielo del Dodecaneso, la - inutile - squadriglia caccia su biplani idrovolanti Ro.43/44 di Leros viene trasferita a Rodi e trasformata in caccia terrestre, dove la specialità si "difende" sempre con i superati CR.42 e G.50 bis e bisogna attendere il tardo 1943 per vedere a Rodi pochi e ormai ininfluenti esemplari dei "nuovi" caccia italiani MC.202, velivoli di classe superiore ai precedenti, ma ormai a loro volta superati anche tra i caccia disponibili negli inventari della R.A. (ad es. MC.205, G.55)

Persa l'Africa Settentrionale e l'Africa Orientale, caduto il regime fascista e con gli Alleati ormai alle porte dell'Italia, l'attenzione strategica si concentrò sulla difesa del territorio metropolitano e alle soglie dell'armistizio dell'8 settembre 1943, con le conseguenti indecisioni sulla continuazione della guerra, la forza della R.A. nel Dodecaneso venne significativamente ridotta e quella specifica di Leros era ormai una presenza in grado di assicurare una capacità operativa simbolica. Rimanevano a Leros solo pochi CZ.501 e CZ. 506 della 147^a Sq. RML.

Poi giunsero l'8 settembre e di lì a poco i drammatici eventi che ne conseguirono e che determinarono, nell'Egeo, l'annientamento delle forze italiane.

Per avere un'idea della complessità e della grandezza dei fenomeni che accaddero in quei concitati mesi che seguirono l'8 settembre, basti pensare che nelle sole isole dell'Egeo, stazionavano almeno 70.000 uomini del Regio Esercito, 10.000 circa della Regia Marina e 3.000 uomini della Regia Aeronautica a fronte di una presenza tedesca crescente ed altamente specializzata e manovriera di poco superiore ad un decimo della Forza italiana (9.000 unità circa).

Per quanto riguarda l'Aeronautica, il Comando Supremo aveva disposto che nessun apparecchio italiano della componente rimasta ancora nell'area e non evacuata dovesse cadere in mano tedesca e che in caso di impossibilità si provvedesse alla distruzione. Purtroppo tali istruzioni, coperte da misure di estrema segretezza per non allarmare i tedeschi, causa la rapida dichiarazione di armistizio, non raggiunsero tutti i Comandi interessati, o li raggiunsero quasi contemporaneamente alla notizia dell'avvenuto armistizio.

Non è scopo di questo studio ripercorrere il complesso dei drammatici eventi cui Leros fu protagonista durante quella che venne chiamata la battaglia di Leros, possiamo e dobbiamo però trarre una conclusione dalla quantità di elementi sinora analizzati e che costituiscono, da una parte le motivazioni di una disfatta,

dall'altra gli ammaestramenti che, se riconosciuti e applicati dalla R.A. avrebbero potuto forse rovesciare le sorti dei combattimenti a Leros e a Rodi.

I tedeschi riuscirono a vincere perché ebbero e usarono quanto la R.A. non ebbe mai nella sua permanenza in Egeo:

- conoscevano e applicarono la dottrina per l'impiego efficace del potere aereo, conducendo un'intensa campagna aerea tesa a distruggere gli obiettivi di superficie che avrebbero potuto ostacolare la successiva manovra delle proprie forze di attacco;
- dimensionarono le forze per la campagna aerea in modo da saturare le capacità di reazione avversaria - impiegarono oltre 180 bombardieri tra convenzionali e a tuffo, per la sola campagna aerea contro Leros;
- conoscevano le debolezze difensive dell'avversario, la sua pressoché inesistente componente di caccia da difesa e superiorità aerea (la cui importanza avevano sperimentato a loro danno nel corso della battaglia d'Inghilterra dove le grosse formazioni di bombardieri tedeschi venivano regolarmente distrutte dai moderni, veloci e armati caccia inglesi, condotti da piloti agguerriti e determinati).

I nostri inadeguati idrovolanti, vanto e orgoglio della "potenza" industriale e militare nazionale negli anni '30 e i loro coraggiosi equipaggi furono alla prova del combattimento le generose e innocenti vittime di un sistema nazionale di preparazione e condotta della guerra che si può definire strategicamente incapace e tecnologicamente inadeguato, pervaso di livelli di ambizione verso orizzonti esterni per i quali, la storia dimostrò, mancarono le capacità politico-economiche per il loro mantenimento e le forze, in quantità e qualità, indispensabili per la difesa.

Gen. D.A. (r) Giacomo De Ponti
Associazione "Gente del 15"



Bibliografia essenziale

La Regia Aeronautica nel Dodecaneso, Basilio Di Martino, Ed. Rivista Aeronautica, 2022

La Regia Aeronautica 1939 - 1943, Nino Arena, Ed. Uff. Storico SMA, 1986

Oltre le nubi il sereno, Alberto Briganti, Ed. Nuovo Studio Tecna, 1994