

I voli umanitari dello S.M.O.M.

di Eginaldo Giansanti

La storia dei nostri gloriosi trimotori SM.82, che tanto servirono alla causa logistica della Regia Aeronautica, ebbe nel dopoguerra uno sviluppo di rinascita alquanto avventuroso e in un certo senso originale. In conseguenza del trattato di pace firmato a Parigi il 10 febbraio 1947, lo Stormo Notturmo ebbe il suo da fare nello scongiurare la demolizione di circa 36 velivoli, secondo una clausola imposta dalle potenze vincitrici: insomma, un vero e proprio "diktat". Sembra che allora quel "sur-

plus" fosse stato individuato da un dominio economico italiano che ne voleva fare una flotta atta al trasporto di prodotti ortofrutticoli italiani in Gran Bretagna.

Il ten. col. Ercole Savi, in rappresentanza di tutto il personale civile e militare composto da equipaggi e specialisti - trasferitosi da poco tempo a Guidonia da Lecce - intervenne presso il gen. Ajmone Cat, allora Capo di Stato Maggiore, caldeggiando la non cessione dei trimotori che avrebbero sgarnito pesantemente la linea tra-

sporti dell'A.M. Il Capo di Stato Maggiore allora escogitò, su consiglio del gen. Alberto Briganti, un piano per salvare gli aerei dalla demolizione cedendoli al Sovrano Militare Ordine di Malta, che ne divenne formalmente a tutti gli effetti il proprietario, con il compito di usare questa flotta per scopi puramente umanitari, mantenendo gli aerei nelle basi di appartenenza e curati dal personale di origine.

Furono eliminate tutte le coccarde tricolori, sostituite da croci ottagonali bianche su sfondo rotondo rosso garantendo così l'intoccabilità dei velivoli. I codici di riconoscimento erano quelli appartenenti al 36° Stormo, formato dal 1° e 88° Gruppo, mentre numeri come 7, 76 e 97 indicavano numeri di revisione tecnica che i velivoli subivano e che di volta in volta venivano riverniciati. Al loro interno, i trimotori furono adibiti, con appositi lavori di trasformazione, al trasporto di feriti e malati garantendo anche missioni di trasporto di materiale sanitario e umanitario. La capienza a bordo era di 20 malati o feriti in barella, 5 medici e paramedici, 1 accompagnatore, 5 membri dell'equipaggio A.M.I.

Le basi estere di partenza per l'aeroporto di Tarbes - Ossun (Lourdes) erano situate a Bruxelles, Dublino, Luqa (Malta), mentre i voli dall'Italia avvenivano da Guidonia, Elmas, Alghero e Ciampino. Gli equipaggi, la cui composizione veniva decisa presso il Comando di Gruppo o l'Ufficio Operazioni, non erano mai fissi. Una volta giunti alla meta, gli ufficiali prendevano alloggio in hotel in camere singole mentre per i sottufficiali e la truppa erano previste camere doppie. Il vitto era gratis.

Dal suo libro "Sull'onda dei ricordi" (casa editrice Veant- 2003), il m.llo



Enrico Giovacchini così descrive quelle missioni: "I Cavalieri di Malta, abili organizzatori, disponevano di una efficiente organizzazione e per noi era motivo di ben figurare e lucrare una missione estera netta da 4 a 10 giorni. Ricordo in particolare il IV Pellegrinaggio Aereo Regionale Sardo effettuato con sei SM.82 di cui tre da Elmas e tre da Alghero del 17.7.1957, e quello dell'Ordine di Malta con quattro SLAI Marchetti in partenza da Luqa il 26.9.1958 e scalo tecnico ad Alghero. Con la creazione della NATO la copertura fittizia dello SMOM non fu più necessaria per queste missioni... E' difficile dimenticare il figurone del '57 con sei SM.82 in formazione perfetta dalla Sardegna a Lourdes e il controllore francese che, ammirato, ci autorizza il "potete atterrire" ed il compianto monello Zambruno "atterrisco subito". Indietro le manette, giù i flap, 450 metri di corsa sulla soffice erbetta e siamo i primi, a bordo campo, a ricevere gli applausi dei numerosi cittadini del luogo venuti, come sempre, a darci i bentornati, a offrirci il loro buon vino e ad ammirare i nostri potenti trimotori."

Oltre i già descritti voli per la Francia, si segnalano anche due voli, tutti da Ciampino, per il Sinai (Egitto) nel 1949, per trasportare il nostro ambasciatore e relativo materiale al seguito, ed un altro nel 1956 per effettuare il recupero ed il trasporto di militari feriti durante la guerra di Suez. Oltre gli SM.82, furono impiegate dallo SMOM anche trimotori Fiat G.12, Fiat G.212 e un DC-3. Gli aerei sarebbero stati utilizzati dall'Ordine con equipaggi dell'A.M.I. fino all'anno 1959.

