

motore	Piaggio P.IX RC.40
potenza	cv. 560 a 4.000 mt.
apertura alare	mt. 11,08
lunghezza totale	mt. 8,57
altezza totale	mt. 3,11
superficie alare	mq. 32
peso a vuoto	kg. 1.465
peso a carico max.	kg. 2.300
velocità max.	km/h. 330 a 4.500 mt.
velocità minima	km/h. 105
tempo di salita	11' a 4.000 mt.
tangenza max.	mt. 7.500
autonomia	km. 1.500
armamento	2 mitr. da 7,7 mm. fissi nel muso ed 1/7,7 dorsale
carico bellico	kg. 100 di bombe o spezzoni
equipaggio	2
costo al 1938	L. lt. 434.600
progettista	Giovanni Galasso
pilota collaudatore	Nicolò Lanza
primo volo prototipo	MM. 220 il 6 novembre 1933
località	Capodichino (Napoli)

# Ro.37

## imam

### DESCRIZIONE TECNICA

Velivolo da ricognizione terrestre, biplano a struttura mista, monomotore, biposto.

Fusoliera in tubi di acciaio; rivestimento in duralluminio per le parti dorsali e ventrali di fusoliera fino alla postazione dell'osservatore, il resto coperto in tela.

Cellula biplane con ali rettangolari, trilongheroni in duralluminio, con raccordi rastremati alle estremità; centine in legno; rivestimento in tela o compensato. Piano centrale superiore fissato alla fusoliera con due terne di montanti e due crociere; semiali superiori ed inferiori collegate da due montanti e diagonali d'incidenza; alettoni, sulla sola ala superiore, rivestiti in tela e compensato.

Piani di coda con struttura in tubi di acciaio, al cromo-molibdeno, saldati all'autogeno e rivestiti in tela, irrigiditi da montanti in tubo d'acciaio e da tiranti; superfici mobili compensate aerodinamicamente.

Carrello fisso, ammortizzato, a ruote indipendenti, con freni pneumatici differenziabili tra-

mite la pedalliera; ruotino di coda orientabile, non carenato.

Equipaggio operativo composto dal pilota e dall'osservatore (Ufficiale Regio Esercito). Posto di pilotaggio ad abitacoli aperti in tandem, con frangivento e parziale copertura vetrata per l'osservatore; sfinestrature laterali apribili per scorrimento; strumentazione standard; apparato ricetrasmettente; doppio comando con barra posteriore amovibile.

Motore con elica a passo variabile in volo, alimentato da due serbatoi di fusoliera, presso la verticale baricentrica, oltre a due nel pianetto centrale dell'ala superiore; capacità totale lt. 724.

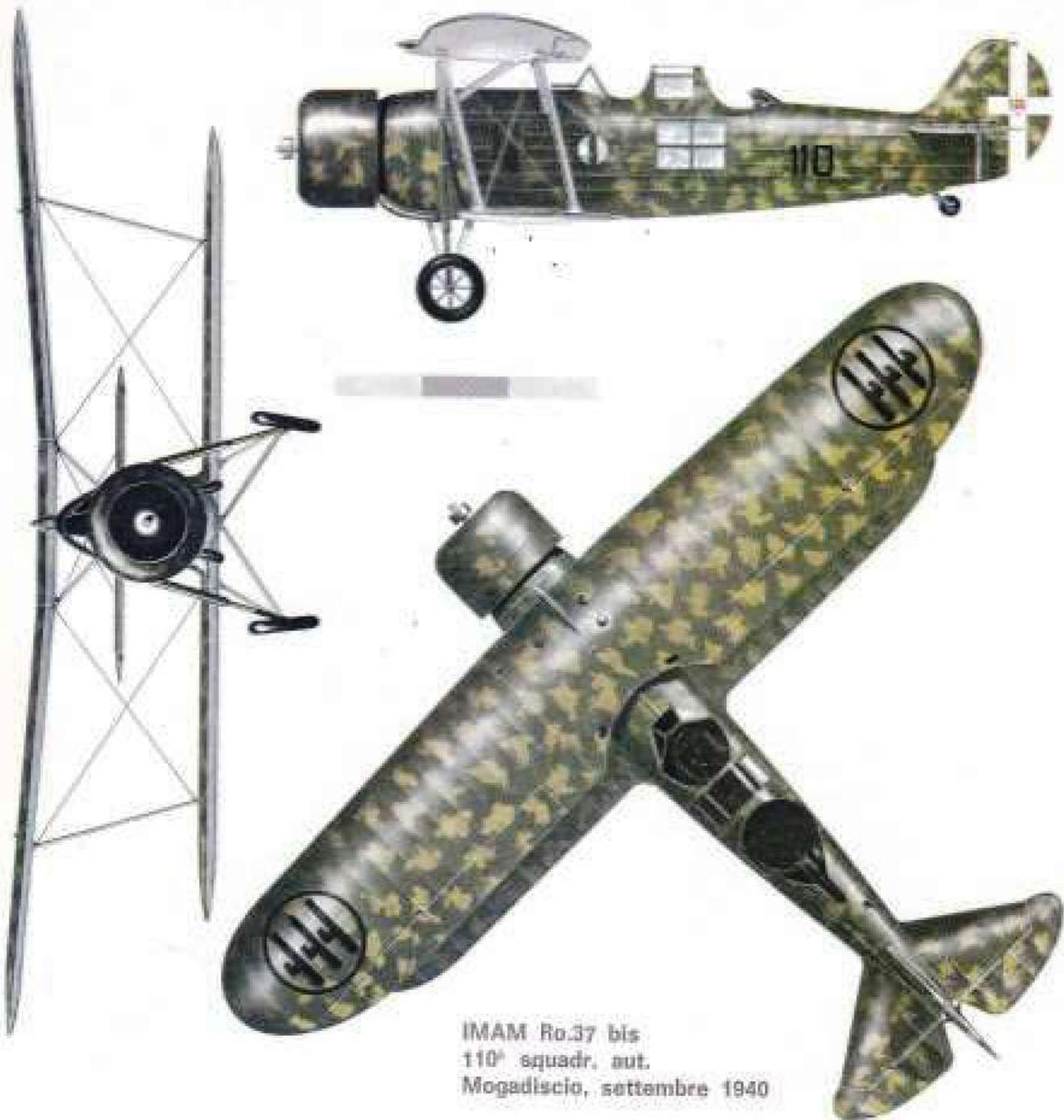
Macchina aerofotoplaniometrica OMI. Una o due mitragliatrici da 7,7 mm. (500 colpi per arma) fissi in caccia nel muso; altra 7,7 (500 colpi) brandeggiabile in postazione dorsale.

Due bombe da 36 kg. oppure 72 spezzoni da 2 kg. nella spezzoniera ventrale.

### PRODUZIONE:

MM. 220	- primo prototipo (costruz. IMAM)
MM. 221	- secondo prototipo (costruz. IMAM)
MM. 10560-10577 - n. 12	(A.30, luglio-sett. 1935, IMAM)
MM. 10590-10749 - n. 52	(bis, ott. 1936-giu. 1937, IMAM)
MM. 10753-10802 - n. 50	(bis, sett. 1935-gen. 1936, IMAM)
MM. 10805-10854 - n. 50	(bis, lug. 1936-feb. 1937, AV.I.S.)
MM. 10855-10984 - n. 130	(A.30, feb.-lug. 1937, IMAM)
MM. 10965-11034 - n. 50	(A.30, ag.-dic. '38, Capr.-Talliedo)
MM. 11035-11134 - n. 100	(A.30, ott. '38-apr. '39, Capr.-Tal.)
MM. 11162-11177 - n. 16	(bis, apr.-mag. '37, Capr.-Tal.)

MM. 11178-11183 - n. 6	(bis, marzo 1937, AV.I.S.)
MM. 11234-11263 - n. 30	(bis, aprile-luglio 1937, IMAM)
MM. 11289-11319 - n. 30	(bis, aprile-luglio 1937, AV.I.S.)
MM. 11319-11324 - n. 6	(bis, agosto 1937, IMAM)
MM. 11325-11327 - n. 3	(bis, giu. 1937, Caproni-Talliedo)
MM. 11328-11339 - n. 42	(bis, settembre 1937, IMAM)
MM. 11401-11424 - n. 24	(bis, apr. '38-feb. '39, AV.I.S.)
MM. 11426-11433 - n. 8	(bis, lug. '38-mar. '39, IMAM)
MM. 11434-11441 - n. 8	(bis, feb.-maggio 1939, AV.I.S.)





Il prototipo del Ro. 37 con motore Fiat A.30 e posto di pilotaggio chiuso da cappottina scorrevole

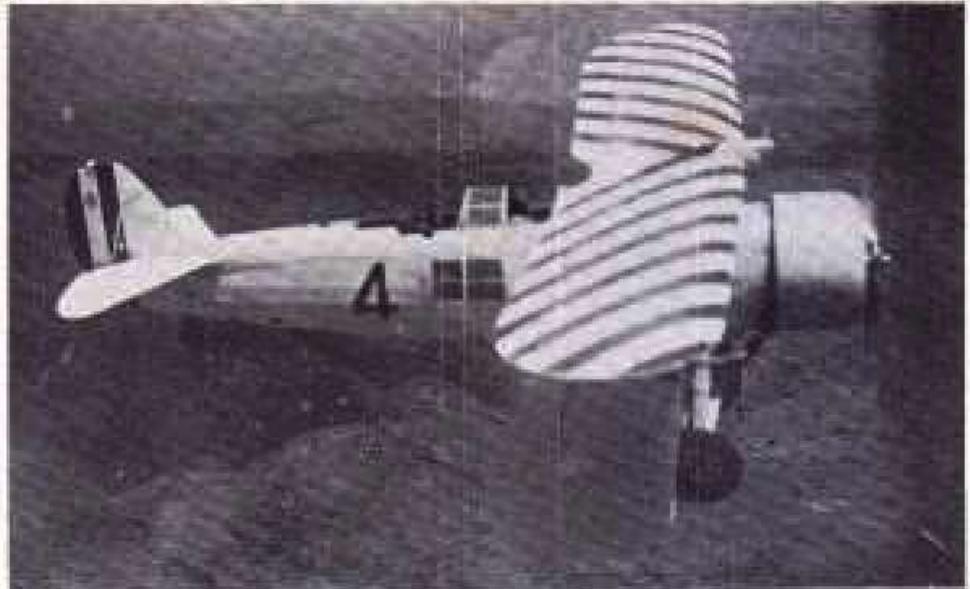
Tra il 1927 ed il 1935, i reparti da osservazione aerea della Regia Aeronautica sono essenzialmente basati su un ottimo velivolo, il Fokker C.V., riprodotto su licenza da parte della Romeo di Napoli, come Ro.1. L'aereo si fa particolarmente apprezzare nell'impiego coloniale, in Libia, Eritrea, Somalia dimostrando anche una grande longevità dato che alcuni esemplari volano ancora nel 1942!

Il non facile incarico di sostituirlo è assunto dal Ro.37, sostanzialmente il primo aereo di progettazione originale Romeo, che abbia visto la produzione in grande serie. Artefice di questo risultato è l'ing. Giovanni Galasso che si avvale, per il ciclo di collaudi, del prezioso contributo di un pilota, Nicolò Lana, che legherà il suo nome ad un importante gruppo di velivoli, prima presso la Romeo-Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali, poi presso la Piaggio.

Il primo prototipo del Ro.37 vola con il Fiat A.30 da 600 cv., raffreddato a liquido; è chiara l'importanza di questa scelta se si pensa che il di poco anteriore CR.32, ossia il caccia destinato alla produzione in grande serie, si avvale dello stesso propulsore. Tuttavia considerazioni riguardanti l'impiego dell'aereo ne fanno studiare e realizzare anche la versione a motore radiale, che in effetti sarà poi la più prodotta. Infatti la specifica per il nuovo monomotore biposto da osservazione aerea è eccezionalmente ampia contemplando anche la possibilità di missioni da caccia e da appoggio tattico, per le quali ultime il motore radiale è meno vulnerabile. Inizialmente i due posti in tandem sono chiusi da cappottine scorrevoli: in questa configurazione sono piuttosto agevoli le comunicazioni tra osservatore e pilota. La richiesta di installare un'arma difensiva posteriore con un buon grado di rotazione verso i

Sull'aeroporto di Capodichino è schierata la serie iniziale con motori Piaggio P.IX, elica bipala in legno ed oglive: in primo piano è la MM.10759





Esemplare della versione definitiva (motore Piaggio P.X ed elica tripala metallica) appartenente alla 108° squadriglia. È ripreso durante un volo sui monti Cercer (Africa Orientale Italiana) il 22 settembre 1936

sensori laterali, porta a scartare la soluzione ad abitacolo chiuso e, nonostante la presenza di un interfonico, rende complessa la collaborazione a bordo. Il Ro.37 è esaminato e prescelto da una Commissione mista dell'Esercito e dell'Aeronautica: fanno seguito importanti ordinativi. I primi esemplari di serie a motore raffreddato a liquido sono consegnati a Capodichino nel luglio 1935, seguiti in settembre da quelli (Ro.37 bis) con motore radiale Piaggio P.IX da 360 cv. a 4.000 metri ed elica bipala. Le nuove macchine rappresentano un effettivo progresso ed anche in vista di compiti marcatamente offensivi, si manda ad effettuarvi i passaggi una schiera di giovanissimi della caccia. Quelli inquadrati nella 103° squadriglia compiono direttamente il collaudo militare dei loro dodici velivoli, per poi consumare a Napoli, in poche ore da nababbi, la relativa indennità. Quelli della 108° sono invece sull'aeroporto di Capua ove effettuano i passaggi nel mese di ottobre. Anche Amedeo duca d'Aosta, poi indimenticabile protagonista della resistenza in Africa orientale, vola con Lana e consegue il passaggio sul nuovo velivolo. Il 3 ottobre 1935 è intanto scoppiato il conflitto italo-etiopico ed immediatamente si decide di inviare i nuovi aerei (SM.81, Ca.133, Ro.37) per potenziare i vecchi tipi presenti in Eritrea ed in Somalia (Ca.101, Ro.1, CR.20). Il luogo d'imbarco è Napoli e per alcuni giorni si vedono le vie partenopee attraversate da aerei parzialmente smontati, diretti ai moli d'imbarco. Vengono inviati 48 Ro.37 (una decina con l'A.30, i rimanenti con i radiali Piaggio P.X da 610 cv. in quota ed elica tripala). Oltre alle due squadriglie già menzionate, l'aereo è in carico alla 105°, 109°, 110°. Le due ultime squadriglie sono sbucate a Massaua

ed assegnate all'aeroporto di Otumlo. Qui rimangono basate per parecchio tempo, con qualche Ro. sempre pronto a partire su allarme, perché si teme un'azione aerea etiopica, poi di volontari stranieri, contro il porto di Massaua, che è ovviamente strapieno di navi e di rifornimenti. Specialmente il Ro.37/A.30 ha caratteristiche di salita e velocità ben superiori ai locali e decrepiti CR.20. Ma i pochi aerei di Hailé Selassie sono distrutti al suolo, i volontari esteri non giungono e finalmente i Ro.37 possono lasciare Otumlo e dedicarsi alle ricognizioni offensive. È l'inizio di una lunga serie di mitragliamenti e spezzonamenti sopra postazioni e colonne nemiche spesso dotate di efficiente armamento contraereo. Al ciclo operativo partecipa anche la 105° sbucata ad Assab e la 103° che si porta a Makallé.

I mezzi aerei sono impiegati con larghezza ed accompagnano costantemente ogni operazione sul fronte terrestre per fornire appoggio offensivo e garantire i rifornimenti. Ovviamente tutto è semplificato dall'assenza di un'aviazione nemica, ma è chiaro che senza l'impiego dei nostri aerei non sarebbe possibile conquistare in soli sette mesi, nonostante alcuni periodi di forte resistenza, un territorio che è grande tre volte e mezzo l'Italia. I Ro.37 si comportano egregiamente e dimostrano, a più riprese, eccezionali doti di autonomia. Viene ad esempio mitragliato l'aeroporto di Addis Abeba, partendo e rientrando ad Assab, con una percorrenza di ben 1.200 km. la maggior parte volata sull'altopiano etiopico che si eleva oltre i 2.000 metri. A tal proposito è interessante ricordare un episodio accaduto nella 108°. I suoi nove Ro.37 bis, sbucati a Mogadiscio, entrano in azione da quell'aeroporto e dal più interno Lugh Ferrandi. Il fronte somalo



Milano-Taliedo, inizio del 1937: un Ro.37/A.30 prodotto su licenza dalla Caproni

richiede lo stesso tipo di azioni di quello etiopio: in entrambi i casi, i nostri piloti sono obbligati a compiere missioni a lungo raggio, su territorio nemico. Il capo-motorista della 108°, quando vede partire i ragazzi della squadriglia, sa che ogni rientro è compiuto ai limiti dell'autonomia. E' talmente preoccupato che i piloti incontrano in un atterraggio di fortuna tra popolazioni ostili che, di sua iniziativa senza consultare od avvisare nessuno, prende una drastica decisione. Mascherando l'intervento nell'ambito dei normali lavori di manutenzione, riduce la portata degli spruzzatori nei carburatori degli aerei di squadriglia. Ottiene questo risultato, martellandoli uno ad uno, con grande perizia ed infinita pazienza. I piloti notano una inspiegabile seppure lieve diminuzione della velocità, mentre l'autonomia sale a quasi cinque ore: ciò si traduce nel risultato di tornare dalle missioni in pieno margine di sicurezza.

Solo più tardi il generoso sottufficiale, tra molte reticenze, rivela la natura del prodigo: un'iniziativa temeraria che avrebbe potuto causare al protagonista una severa punizione ma che crediamo onori profondamente quelle doti di capacità e di cuore che i nostri specialisti hanno sempre dimostrato.

Il 5 maggio 1936 Pietro Badoglio entra in Addis Abeba ed il 9, occupata Dire Dawa, si congiungono le truppe provenienti dai fronti nord e sud. Dopo, i Ro.37 sono impiegati per compiti di polizia coloniale e nel contenimento della guerriglia.

In Italia, la IMAM (nuova denominazione della Romeo), la Caproni-Taliedo, le Avio Industrie Stabiensi producono ormai buoni quantitativi del nuovo aereo che viene anche esportato in Ungheria, Afghanistan, Ecuador, Uruguay. Numerosi piloti effettuano il passaggio ma si lamentano gravi incidenti per quanti, ad-

Sei Ro.37 bis destinati all'aeronautica militare uruguaya





Spagna, primavera 1937: Ro.37 bis dell'Aviazione Legionaria

destrati alle scuole di volo Breda, sono abituati ad uscire dalla vite colle modalità consentite dallo S.V.A.: il Ro.37 ha una tecnica acrobatica diversa ed errori del genere purtroppo non perdonano. Nel solo 1936, il velivolo riequipaggia ben 19 squadriglie da osservazione aerea, ed altre due sono impiegate operativamente sul fronte spagnolo. Nel settembre 1936 i primi Ro.37 giungono su una nave al porto di Cadice ed avviati per ferrovia a Siviglia ove vengono rimontati e collaudati in volo. Sono con loro Raffaello Colacicchi, Francesco Sforza, Giuseppe Tovazzi, alcuni sottufficiali piloti. Ed è proprio a Siviglia che nell'ottobre 1936 si costituisce la 1ª squadriglia « Linci », poi 120ª ed inquadrata nel 22º gruppo da osservazione aerea dell'Aviazione Legionaria. All'inizio di novembre, durante il trasferimento da Siviglia a Talavera de la Reina, a causa del tempo cattivo si schianta contro una collina il Ro.37 del giovanissimo don Alonso d'Orléans-Borbone.

Poco dopo giungono in Spagna altri piloti destinati alla squadriglia, Salvatore Teja, Giacinto Sibilla, Dante Labanti, Di Marzio.

Sul nuovo fronte l'aereo dà buona prova delle sue qualità, confermando velocità e maneggevolezza di tutto rispetto. Al rientro da una missione avviene addirittura uno spettacolo a sorpresa. Già da tempo i piloti di CR.32 hanno preso l'abitudine di salutare i compagni della ricognizione effettuando delle puntatecce sui loro velivoli. A Colacicchi la cosa non è gradita per cui all'ennesimo episodio fa allargare gli altri Ro.37 della formazione e si impegna con tanto di « secondo », mitragliatrice dorsale e carico di spezzoni, contro un velivolo che è nientemeno del comandante la « Cucaracha », magg. Armando François. Quest'ultimo

è un bravissimo pilota ma non conoscendo il velivolo IMAM, ne sottovaluta le possibilità impegnandosi in una serie di manovre molto strette, alla fine delle quali constata di avere Colacicchi incollato alla coda. Da cacciatore a selvaggina, il CR.32 riceve a non molti metri dalla deriva come monito per il futuro, la raffica del terribile avversario. Intanto dal sottostante aeroporto di Granada, il Comandante della caccia legionaria ha fatto partire alcuni CR. per dare man forte al Ro.37. Infatti pochi giorni prima un paio di CR.32 costretti ad atterraggi di fortuna in territorio rosso, non erano potuti esser distrutti dai loro piloti: si teme insomma che il CR.32 duellante con il Ro. possa essere in mani nemiche. Mentre François è impegnato a non farsi abbattere dai colleghi, Colacicchi atterra e gli astanti debbono soccorrere il « secondo » che per la violenza delle manovre acrobatiche ha sofferto... un certo mal d'aria. Poco dopo giunge la chiamata a rapporto da parte del Comandante la caccia legionaria. Colacicchi è violentemente inquadrato da un lungo monologo alla fine del quale è la domanda di rito, se vi siano obiezioni da fare. E Colacicchi, convinto, ribadisce che quello è stato solo un esempio e che in futuro spererà sul serio. La sera, nel ristorante che li ospita, i « ricognitori » vanno alla loro tavola seguiti dagli sguardi perplessi dei « cacciatori ». Non molto tempo dopo, Colacicchi termina il ciclo operativo in Spagna lasciando il comando della squadriglia al cap. Francesco Sforza. Nel febbraio 1937 si costituisce la 2ª squadriglia (poi 128\*) sotto la guida del cap. Carlo Romagnoli; al comando del 22º gruppo è assegnato il ten. col. Franciosa. Il reparto arriva ad avere due dozzine di Ro.37 che sono intensamente impiegati su innumerevoli obiettivi

per azione a fuoco diretta (sprezzamenti e mitragliamenti) ma anche per ricognizioni fotografiche o a vista. Molto spesso gli aerei tornano colpiti, ma due soli sono effettivamente perduti in missione. A questi piloti va il merito di aver inaugurato « las cadenas ». Si tratta di un attacco in fila Indiana, portato a volo radente con mitragliamento e sgancio di spezzoni sulle trincee; quindi si effettua una virata in cabrata per ripetere altri passaggi. Iniziate sul fronte di Madrid nella primavera del 1937 per le operazioni contro Navalcarnero e Guadalajara, le « catene » ottengono importanti risultati ma espongono anche enormemente i velivoli al tiro contraereo. La squadriglia di Romagnoli che si è specializzata in queste missioni a volo radente, in una settimana su Guadalajara ha tutti i velivoli danneggiati e bisognosi di riparazioni: ma i Ro.37 bis, per la struttura in tubi di acciaio ed il rivestimento in tela, per il motore radiale, sono in condizioni di tornare alla base.

Brihuega, le azioni sulla « carretera de Francia », il lancio di rifornimenti a Bermeo per le avanguardie franchiste rimaste isolate, sono episodi significativi della instancabile attività dei Ro.37. Poco tempo prima di Bermeo, l'appoggio di cinque velivoli della 128° ha consentito ai franchisti di impossessarsi del monte Sollube, una posizione-chiave per la conquista di Bilbao. Nell'ottobre 1937 si lascia il settore operativo settentrionale e si hanno nuovi avvicendamenti. La 120° è rilevata dal cap. Angelo Mastragostino e la 128° dal cap. Fernando Zanni. In novembre e dicembre le due squadriglie operano sul fronte di Saragozza: particolarmente importante la giornata del 10 dicembre che trova impegnati su Tardienta i Ro.37, tre gruppi da caccia e quasi tutta la forza da bombardamento. Nel gennaio 1938 il freddo intenso blocca a terra questi velivoli, poi l'attività riprende in pieno per toccare il massimo durante l'offensiva dell'Ebro (luglio-agosto 1938) in cui l'impiego di tutta l'aviazione legionaria risolve a favore di Franco, lo scontro terrestre e l'intero corso della guerra. Il 30 settembre 1938, i velivoli della 128° sono consegnati a Personale spagnolo; nella successiva primavera, la stessa procedura riguarda il materiale della 120°.

Se paragonato a queste premesse, l'impiego dei Ro.37 nel successivo conflitto mondiale risulta molto deludente. Ciò è dovuto al naturale invecchiamento della formula da essi rappresentata, a circa sette anni dalla progettazione, e dalle condizioni operative assai diverse dalla situazione incontrata in Etiopia ed in Spagna. Solo dove queste condizioni si sono ripresen-



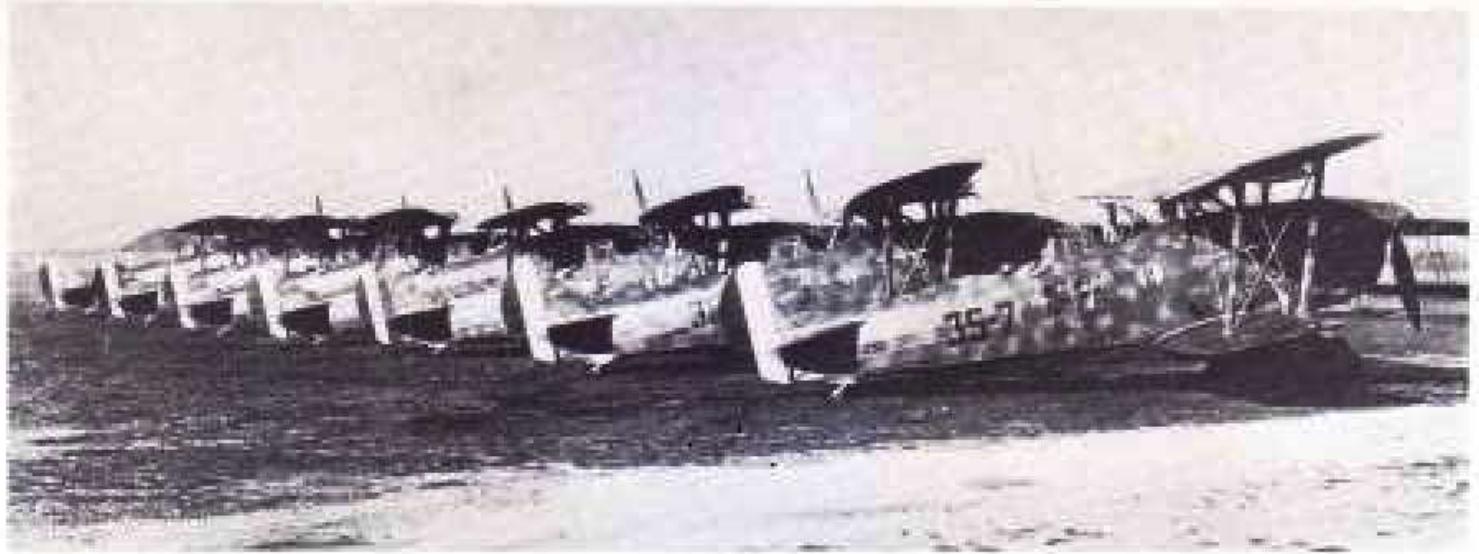
L'asportazione delle carenature alle ruote è praticata abitualmente per operare su terreni fangosi



Oltre allo schema a grosse macchie, in secondo piano si nota una inconsueta mimetizzazione rigata



Valutazione di esemplare attrezzato per operare su neve 11



Aeroporto di Verona (35ª squadriglia), 10 dicembre 1939: in primo piano è il Ro.37 MM.11020

tate (fronte albanese, controguerriglia in Jugoslavia) il velivolo è stato impiegato con utilità. Il Ro.37 ha dato luogo ad una impressionante serie di incidenti: tra l'estate del 1935 e quella del 1940 sono quasi 600 episodi, il 10% circa con conseguenze mortali per l'equipaggio. Oltre a cause non imputabili all'aereo, quali errori di pilotaggio o avversità meteorologiche, due inconvenienti ricorrono continuamente. Il primo è rappresentato da cedimenti strutturali del carrello, durante la fase di atterraggio: inconveniente molto grave se capita con il velivolo ancora in velocità.

Per questa ragione, l'aereo rischia di essere radiato e passato alla demolizione; viene « salvato » da un particolare giunto che elimina il grave pericolo dei cedimenti. La modifica è realizzata presso la « Piero Magni Aviazione », impegnata nelle revisioni di questo aereo e costruttrice della versione munita di pattini per

operare sulle superfici innevate. Rimane invece irrisolto il secondo inconveniente, quello dei frequenti grippaggi del motore Piaggio. Dei 619 Ro.37 prodotti, al 1° novembre 1939 nei reparti ne sono inquadrati 318; ad essi bisogna aggiungere quelli rimasti in Spagna e quelli impiegati presso le Scuole, cominciando da quella di Osservazione Aerea, sull'aeroporto di Cerveteri. Al 10 giugno 1940, i reparti operativi ne hanno 296 esemplari. Tra questa data ed il marzo 1942, dei 146 Ro.37 dichiarati fuori uso, solo 61 sono perduti per offesa bellica, mentre gli altri 85 sono vittime di incidenti; l'impiego operativo termina nel giugno 1943, colla radiazione dalle squadriglie da Osservazione serba che ancora lo hanno in carico.

In Africa, comincia il 64º gruppo (122º e 136º squadriglia) con 8 Ro.37 bis sull'aeroporto della Mellaha (Tripoli), ad effettuare voli di

Mellaha (Tripoli): accanto ad un vecchio Ro.1, i Ro.37 bis della 136ª squadriglia (64º gruppo O.A.)





Cirenaica, gennaio 1941: prede belliche in scarse condizioni di efficienza sono questi Ro.37 bis della 122ª squadriglia (54º gruppo) caduti in mano nemica  
(I.W.M.)

ricognizione e sorveglianza lungo la frontiera con la Tunisia quando si combatte contro la Francia (11-25 giugno 1940); il totale è comunque di sole 30 ore di volo. La 136ª è immediatamente trasferita al T.5 di Tobruk, perché già l'11 giugno un bombardamento inglese su El Adem ha gravemente danneggiato 3 Ro.37 della 127ª (73º gruppo O.A.). Questo reparto (127ª e 137ª, aeroporti di El Adem e di T.2) è infatti rimasto con un solo velivolo efficiente. Anche il 28 giugno, un attacco sul T.2 danneggia gravemente 5 Ro.37. Nella prima metà di luglio giunge dall'Italia, con 10 Ro.37, il 67º gruppo (73ª e 115ª); il grosso della ricognizione in Libia è comunque costituito da bimotori Caproni-Bergamasche Ca.309 e Ca.310. La nuova guerra rivela subito situazioni drammatiche. E' chiaro fin dall'inizio che Ro.37 e bimotori leggeri non possono essere inviati molto oltre la linea di contatto con il nemico. Comincia così l'impiego, per la ricognizione, degli SM.79 che hanno qualche probabilità in più per difendersi e tornare indietro. All'inizio di settembre, in occasione dell'azione contro Sidi Barrani, la 137ª è avanzata a Menastir e la 136ª a Gambut; anche i Ro.37 scendono a mitragliare e spezzonare. Quindi il 73º gruppo è basato sull'aeroporto di Sollum ove il 26 settembre un Ro.37 è distrutto ed altri due gravemente danneggiati per bombardamento nemico; altri due vanno perduti il 29 ottobre, nella stessa località e per uguale causa. In dicembre la 137ª è arretrata a Berka (Bengasi) e soltanto la 127ª rimane sulla linea del fronte: purtroppo la rapida e violentissima controffensiva britannica obbliga ad abbandonare e distruggere anche 7 Ro.37. Nel febbraio 1941, a Cirenaica evacuata, risultano efficienti solo 8 aerei di

questo tipo. In marzo, colla 129ª, essi sono a Castel Benito ma la rapida controffensiva italo-tedesca li riporta nella zona di Bengasi (K.2 e Berka), indi a Ain Gazala. Su questi aeroporti le incursioni inglesi distruggono tre Ro.37 e danneggiano i pochi rimanenti che non partecipano operativamente agli avvenimenti del 1942.

Torniamo al settore dell'Africa orientale italiana ove abbiamo lasciato l'Impero ed una aliquota di Ro.37. Dopo l'impiego di polizia coloniale, essi si riducono a 19 esemplari (1º novembre 1939) poi a 13 (10 giugno 1940); ne è dotata la sola 110ª squadriglia che ha per base l'aeroporto di Dire Dawa. In occasione della vittoriosa offensiva contro la Somalia britannica due sezioni della 110ª sono avanzate sui campi di Giggiga ed Auarech, in modo da appoggiare direttamente l'azione delle colonne terrestri. Alla fine di agosto, ultimate le operazioni contro il Somaliland, tutta la 110ª è arretrata e concentrata a Mogadiscio per svolgere compiti di intercettazione. La decisione non deve scandalizzare perché, se non si impiegano i Ro.37, tocca agli altrettanto preistorici CR.32; quella manciata di macchine più moderne (i CR.42) mandata in A.O.I. è infatti indispensabile sulla linea del fuoco. L'Etiopia è stata conquistata in sette mesi, ma occorre meno di un anno per perderla insieme all'Eritrea ed alla Somalia. Mentre Amedeo duca d'Aosta, i militari, i civili stanno combattendo con mezzi modestissimi oltre ogni eroismo, a Roma il Governo si dedica ad inutili operazioni di « prestigio » come il C.A.I. o la campagna di Grecia. La prima offensiva inglese dell'ottobre 1940 viene tuttavia contenuta, ma il miracolo non può essere ripetuto nel febbraio 1941. Dal Sudan, dal Kenya, dalla penisola



Ro.37 bis della 115ª squadriglia (67º gruppo O.A.) in rullaggio su un aeroporto libico

arabica, gli inglesi hanno buon gioco per alimentare i loro settori operativi; gli italiani dell'A.O.I. stanno invece dando fondo alle ultime riserve. Circa i Ro.37, al 10 gennaio ve ne sono ancora 6 efficienti e 3 in riparazione: un mese più tardi quelli operativi sono ridotti a 3. Dopo, è un incalzare di avvenimenti che non lascia nemmeno il tempo di pensare alla fine.

Dal 28 ottobre 1940 è cominciata la guerra contro la Grecia. Vi partecipano anche 25 Ro.37 del 72º gruppo O.A. con le squadriglie dislocate a Coritza (25°), a Valona (42°), ad Argirocastro (120°). In dicembre, la 25° è trasferita a Tirana e la 120° a Valona; giungono poi dall'Italia i Ro.37 del 5º gruppo (31° e 39° squadriglia) a Devoli dal 15 gennaio 1941, gli 8 velivoli della 114° (da Vicenza a Tirana, fine febbraio) ed altrettanti della 35° (a Peqini, dal 2 aprile 1941). I Ro. in carico all'osserva-

zione aerea dell'Albania salgono così a 36 in gennaio, 44 in febbraio, 54 in marzo, 66 in aprile. Queste forze sono fin dall'inizio duramente impegnate. Si tratta di ricognizioni armate eseguite da uno o due aerei per missione, talora portati a quattro quando deve essere fornito un più massiccio appoggio tattico. Generalmente si compie il rilevamento delle postazioni nemiche, a vista o fotograficamente, quindi gli aerei scendono a mitragliare e spezzonare. Il carico offensivo è costituito da 12 bombe di 12 kg. o da 72 spezzoni di 2 kg. Tempo permettendo, le squadriglie arrivano ad effettuare anche 6-7 missioni giornaliere. La ricognizione a vista presenta solitamente molte difficoltà per l'accidentata orografia del terreno che offre al nemico ottime possibilità per mimetizzarsi tra rocce, boschi, zone cespugliate. Sulle rotabili ben di rado i nostri aerei riescono a cogliere automezzi in movimento: ma-



Mogadiscio, settembre 1940: deconcentramento dei Ro.37 bis della 110ª squadriglia



Fronte greco-albanese, inizio del 1941: si lotta per liberare dal fango un Ro.37/A.30

gari possono vedere sulla neve o nel fango, le tracce di movimenti avvenuti nella notte. Più utili le missioni fotografiche che consentono, con la successiva analisi a tavolino, di individuare quei mascheramenti che l'osservatore, in uno scomodo abitacolo e a 250 km/h., non ha tempo di analizzare. Su zone ritenute particolarmente interessanti, si usa la tecnica delle strisciate fotografiche, con scatto automaticamente regolato ad intervalli eguali di tempo. Altri interventi sono compiuti per controllare il tiro delle nostre artiglierie e per lanciare rifornimenti a presidi rimasti isolati. Ma è soprattutto nell'appoggio diretto che i Ro.37 vivono in Albania la loro grande giornata. L'impiego è ovviamente molto pericoloso perché l'aereo, non destinato in progettazione a tale uso, è privo di corazzature e perché l'orografia locale costringe spesso a volare nei valloni, con tiro contrasereo nemico proveniente dai lati se non addirittura dall'alto dei soprastanti crinali. A tal proposito bisogna ricordare il tentativo di realizzare una versione monoposto e corazzata da impiegare nell'assalto. L'unico esemplare (MM.10868) è provato al Centro di Furbara ma, interrotto questo sviluppo, è demolito presso quell'aeroporto, nell'agosto 1941. I risultati sono comunque determinanti ai fini della situazione terrestre. Ad esempio il 12 gennaio 1941, 7 Ro.37 della 42ª squadriglia (72º gruppo) scendono a identificare una intricata linea di contatto tra le truppe italiane e greche, quindi mitragliano e spezzonano le prime posizioni nemiche, così che tenendo per riferimento il fumo delle prime bombe, anche i CR.42 possono abbassarsi a mitigliare senza il pericolo di investire le nostre postazioni. In questa fase i Ro.37 debbono essere scortati dai CR.42 per il costante intervento dei Glo-

ster Gladiators. Infatti, appena il nemico avvista i velivoli IMAM, è solito segnalarli con un razzo rosso. Tale comunicazione rimbalza evidentemente sino ad una rudimentale guida-caccia per cui, poco dopo, nel cielo della battaglia piovono i caccia inglesi: segno evidente che gli spezzonamenti della nostra Osservazione Aerea sono tenuti abbastanza in considerazione. Il 19 gennaio, un isolato Ro.37 della 42ª che sta rientrando alle ultime luci, avvista sul monte Golico un battaglione nemico che sta muovendosi, defilato, a ridosso delle nostre linee: l'equipaggio continua il volo, per non far sospettare l'avvistamento, atterra e dà la preziosa informazione al Comando della 4ª Armata che può così provvedere affinché sia contenuto il successivo, violento attacco notturno. Il 31 gennaio è uno spezzonamento serale del 5º gruppo che scompagina i preparativi di un'azione avversaria. Il 12 febbraio, 6 Ro.37 della 39ª annientano, con 36 bombe da 12 kg. e 216 spezzoni, le possibilità offensive di un intero battaglione nemico. Quasi ogni giorno sono poi effettuati lanci di manifestini in lingua greca. Il 31 marzo, durante importanti rilevamenti fotoplanimetrici alla vigilia dell'offensiva generale, è un altro episodio meritevole di ricordo. Il Ro.37 del sottoten. pil. Pellegrini è colpito ben cinque volte e l'osservatore, sottoten. Renato Faresi, benché ferito vuole egualmente prolungare e completare la missione, prima di tornare alla base. In sei mesi di operazioni sul fronte greco-albanese, i Ro.37 hanno effettuato 1.683 ore di volo di cui 633 per riconoscimenti e 900 per appoggio tattico con il lancio di 99.000 kg. di esplosivo. Due aerei sono abbattuti dalla contraserea nemica ed altrettanti non rientrano, per cause imprecise. Uno degli abbattimenti è avvenuto in circo-



Uno dei Ro.37/A.30 impiegati per compiti di ricognizione ed appoggio tattico nel conflitto contro la Grecia

stanze altamente drammatiche. Il 2 dicembre 1940, l'aereo del cap. Bartolomeo Gardella (73° gruppo) è colpito durante una ricognizione sul confine greco-albanese. Il pilota torna sulle nostre linee e salva il prezioso materiale impressionato, lanciando l'apparecchiatura fotografica. Pochi istanti dopo, l'aereo incidentato esplode in volo uccidendo il suo valoroso equipaggio. Altre perdite si sono avute per alcuni bombardamenti inglesi sull'aeroporto di Devoli, ospitante il 5° gruppo: il 2 marzo è distrutto un Ro.37 ed altri quattro danneggiati; il 15 marzo sono messi fuori uso tre velivoli della 31°, mentre il 23 sono incendiati altri due Ro.37 e nove più o meno gravemente danneggiati.

Nella breve campagna dell'aprile 1941 contro la Jugoslavia sono mobilitati 26 Ro.37 della 38° - 41° - 113° - 116° squadriglia basati nell'Italia nord-orientale e 44 velivoli della 25° - 31° - 35° - 39° - 42° squadriglia dislocati in Albania. La loro attività è particolarmente intensa tra l'11 ed il 14 aprile, non discostandosi dalle modalità d'impiego già descritte nei precedenti fronti operativi. Il 9 aprile 1941, nel Ro.37 colpito ed incendiato del maresc. pil. Francesco Lojacono e del sottoten. osserv. Enrico Theodoli, quanto resta da vivere serve per lanciare una macchina fotografica sopra le nostre posizioni: l'ultimo dono di un equipaggio all'Arma azzurra ed a noi tutti.

Le successive operazioni di contro-guerriglia vedono un largo impiego delle squadriglie da osservazione aerea dotate di Ro.37. Pur essendo un fronte interno, l'impiego dell'aviazione non è affatto secondario: nei ventotto mesi di occupazione (maggio 1941-agosto 1943) la Regia Aeronautica vi ha perso 23 velivoli e ne ha colpiti 320. I reparti di Ro.37 sono inizialmente il 63° gruppo (41° e 113°) con 14

velivoli a Udine, il 5° gruppo (31° e 39°) con 17 velivoli a Scutari, il 70° gruppo (25° e 114°) con 14 aerei a Coritza, il 72° gruppo (42° e 120°) con 7 Ro. a Valona. Naturalmente si hanno continui avvicendamenti e spostamenti su varie sedi aeroportuali (Altura di Pola, Zatta, Lubiana, Grobnico, Mostar ecc.) a seconda delle esigenze operative. Basti pensare che la Regia Aeronautica, nel solo 1942, è chiamata a fornire l'appoggio aereo durante dodici cicli operativi anti-guerriglia. Dal maggio 1942 interviene sulla Jugoslavia anche il 61° gruppo che alla fine dell'anno cede le squadriglie 34°, 119° e 128°, per essere ricostituito colla 25° e la 39°. Nel 1943 l'impiego dei suoi 14 Ro.37 e 9 Ca.311 avviene da basi albanesi (Valona, Scutari, Scjak, Coritza) e continua fin quasi all'armistizio.

Nonostante i molteplici compiti e teatri d'impiego, il Ro.37 ha visto una limitata utilizzazione bellica, rispetto ai quantitativi prodotti. Ciò è però un dato ricorrente per tutta l'Osservazione aerea: dal 10 giugno 1940 al 30 aprile 1942, di 51.627 ore di volo solo 9.330 sono operative, le altre 42.297 riguardano l'addestramento, i trasferimenti, i voli di prova. Circa trenta squadriglie hanno usato poco i loro Ro.37, spesso confinati in hangar o sonnecchiati sotto i teloni di copertura. In territorio metropolitano, questi velivoli hanno effettuato il traino-manica per l'addestramento della contraerea, si sono dedicati alla ricerca di aerei incidentati ed alla ricognizione antisom, hanno partecipato all'addestramento delle truppe di terra simulando puntate nemiche, per abituare psicologicamente i soldati all'offesa aerea: un impiego oscuro ed ingrato che ha richiesto a quanti vi si sono dedicati con coscienza, un coraggio diverso ma non inferiore a quello dei compagni della prima linea.