

<<Il primato mondiale di distanza battuto. Un balzo di 7000 km da Cadice al Brasile>>

La Crociera Aerea del Decennale Demetrio Iaria un Eroe reggino da non dimenticare

di Pasquale Nucara.

Demetrio Iaria, nasce a Gallina (Reggio Calabria), il 17 agosto 1907 e muore il 2 febbraio 1938. Maresciallo marconista dell'Aeronautica Militare Italiana. Generoso, valoroso, sfortunato! Divide l'infanzia e l'adolescenza con i fratelli Pasqualino, Nino, Giuseppe, Domenico, e le sorelle Annunziata, Lucia e Angela. Il più grande è Demetrio, ed è naturale che egli assuma il ruolo della ... chioccia (Tra lui e Domenico (1922), il più piccolo, ci sono 15 anni di differenza. Negli anni 1922/25 frequenta le tre classi del corso superiore al Regio Istituto Industriale delle Calabrie (oggi Istituto Tecnico Industriale "A. Pannella"). Nel 1925 si arruola nella Regia Aeronautica. Nell'agosto del 1926 consegue il brevetto di marconista. Subito dopo, è istruttore alla scuola marconisti di Capodichino, fino al 1930. **Quando il 1° luglio decollano da Orbetello i 25 idrovolanti, per la Crociera del Decennale**, Demetrio Iaria c'è, è a bordo dell'idrovolante "I DINI", della IV Squadriglia <<rossa stellata>>, comandante primo pilota è il cap. Mario Baldini, secondo pilota il ten. Amelio Novelli, motorista il sergente Ugo Quintavalle e, <<ospite>>, il 1° aviare montatore Leo Landi. Sappiamo quel che accade ad Amsterdam il 1° luglio. Nel 1934, il sergente Iaria <<si trasferisce alla Base Aerea di Lero, in forza allo Stormo Misto dell'Egeo in qualità di istruttore, addestrando i giovani aviatori all'uso della radio ricetrasmittenti sugli aerei>>, ma i suoi pensieri sono per una prossima impresa aerea e mantiene relazioni epistolari con i compagni dell'anno precedente e si raccomanda a Italo Balbo perché si ricordi di lui. Balbo, ora governatore della Tripolitania, il 25 marzo del 1934 gli scrive: <<Caro Iaria, sono

lieto di assicurarti che il tuo nome è stato compreso tra quelli che saranno premiati con la medaglia commemorativa della Crociera Aerea del Decennale. Stai dunque tranquillo e confida ancora nel destino che per l'avvenire ti sarà certamente più propizio...>>. Il 26 ottobre del 1935 sposa Letizia Cassalia, di Gallina; a luglio dell'anno seguente nasce Giovanna. Il 28 dicembre del 1937, si imbarcano su un trimotore idrovolante (Cant. Z. 506 B): il comandante cap. Mario Stoppani, il cap. Enrico Comani; secondo pilota; Renato Pogliani, motorista, Demetrio Iaria, radiotelegrafista. L'aereo è nuovo, l'equipaggio è selezionato, ardiscono portare a compimento l'impresa di migliorare il primato mondiale di distanza senza scalo. L'aereo decolla da Cadice (Spagna) e dopo 26 ore e 25 minuti, alle 16 del giorno 28, il velivolo ammarra a Las Caravellas, nello Stato di Santo Spirito del Brasile. Un balzo di 7.021 chilometri, alla media oraria di 265 km/ora, che polverizza il primato precedente dei Francesi (5.780 chilometri, in 34 ore e 37 minuti, alla velocità di 166,066 chilometri). I cugini d'Olt'Alpe ci restano male, addirittura il redattore aeronautico dell'"Auto" <<esprime ridicoli dubbi riguardo il primato prodigioso>>.

Esultanza a Rio e a Buenos Aires e calorose sono le accoglienze della comunità italiana e delle autorità governative. Il nuovo primato conquistato rende fiero il popolo italiano per l'affermazione dei nostri quattro aquilotti, ma anche per la capacità tecnica dell'ing. Filippo Zapata, direttore tecnico progettista dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone (Nell'anno 1935 conquista il primato internazionale di distanza per idrovolanti). Il "Corriere della sera" del giorno dopo titola a caratteri cubitali in prima pagina: <<Il primato mondiale di distanza battuto. Un balzo di 7000 km da Cadice al Brasile>>. L'editoriale, su quattro colonne, è corredato di bella immagine fotografica Accanto alla fusoliera dell'idrovolante il capitano Comani, il comandante Stoppani e il marconista Iaria (ancora con lettera iniziale J!). "Le vie dell'Aria. Editoriale Aeronautica", settimanale, A X n.1 del 1° gennaio 1938, Titola: <<Trionfale vittoria dell'ala fascista. Il primato internazionale di distanza per idrovolanti conquistato con un volo di 7000 km. Da Cadi-

ce a Caravellas. La trasvolata compiuta da Stoppani, Comani, Iaria (finalmente corretto) e Pogliani su un "Cant. Z. 506 B" in 26 ore e 25' alla velocità di 265 km. orari >>. Le note impegnano due intere pagine. In prima pagina: Risposta ad un francese denigratore; la prudenza non è mai troppa; come si è svolto il superbo volo oceanico; l'elogio del Duce; L'impresa narrata; Una bella immagine fotografica: Il Cant con <<Stoppani, Comani e Iaria prima del decollo da Cadice>>. In seconda pagina: L'arrivo a Rio De Janeiro; la distribuzione dei primati internazionali; provocazione ed incoscienza; la visita della nostra squadriglia nell'America Latina si concluderà con una trionfale manifestazione a S. Paolo; le carte per i grandi voli. Gli altri intrepidi aviatori compagni di volo del nostro Demetrio Iaria:

Mario Stoppani. Capitano, comandante dell'equipaggio: <<Nato a Lovere (Bergamo), <<valoroso pilota da caccia nella guerra 1915-18, decorato di due medaglie d'argento al Valor Militare, è attualmente collaudatore dei Cantieri Aeronautici Triestini, ed è detentore di ventuno primati internazionali Nel 1929 partecipò al 1° Giro Aereo d'Europa; nel 1932 vinse a Genova una gara per idrovolanti da turismo e con aereo da turismo ha preso parte a Giro d'Europa.

Enrico Comani. Il capitano Comani <<nasce a Roma il 17 agosto 1906. Consegue presso la Regia Accademia Aeronautica, a Caserta, il brevetto di osservatore e, nel giugno del 1930, quello di pilota. Dopo aver prestato servizio presso reparti da bombardamento, da ricognizione e di assalto, comanda il reparto di volo strumentale istituito sull'aeroporto di Ciampino per la navigazione cieca. Al comando di questo speciale reparto ha affermato le sue brillanti doti di pilota e si distingue come navigatore esperto su lunghi percorsi>>.

Renato Pogliani. <<Capo motorista civile dell'Alfa Romeo, nasce a Milano il 18 febbraio 1912. Arruolato nella Regia Aeronautica nel 1935 come allievo pilota, consegue il brevetto militare nello stesso anno. Dopo aver prestato servizio in reparti da bombardamento passa ad espletare funzioni di pilota istruttore per oltre un anno. Nel 1937 lascia la R. Aeronautica per passare all'Alfa Romeo. Decorato di Medaglia di Bronzo al Valore Aeronautico>>.

L'IMPRESA

<<Abbiamo salutato gli amici, i cronometristi e i Commissari della R.U.N.A. e siamo saliti a bordo... sotto la spinta dei 2400 cavalli, l'apparecchio ha iniziato la sua corsa; si è messo su gradini, ha preso la velocità di decollo, si è alzato. Tutto in 56 secondi... Io (Si capisce che è il Comandante Stoppani che racconta) strizzo l'occhio a Comani; Pogliani viene vicino <<Tutto bene>> ci dice. Iaria si mette ben presto in comunicazione con Roma e segnala spesso le nostre posizioni successive. Fra Capo Kantin e Port Etienne sono in vista di terra, poi volgono verso l'America. E' notte. <<Alle ore 23 ci troviamo tra le Isole di Capo Verde quelle di Santiago, l'ultimo lembo di terra del vecchio Continente che stiamo per abbandonare. Prima di dieci ore dovremo passare l'Equatore. Ciò avviene infatti alle ore 8 del 29... abbiamo navigato fra tuoni e fulmini, la pioggia ha martellato per qualche ora le nostre ali. Siamo stati perciò a salire a 3700 metri. Ora si balla ancora ma il cielo è schiarito. Alle 9,22 scorgiamo San Fernando di Noronha... nel lasciare l'Atlantico non possiamo non volgere il nostro pensiero riverente a chi ci ha preceduto e a quelli che sono scomparsi. Noi siamo riusciti dove altri sono passati, ma anche dove molti hanno immolato la vita. Sono quasi le ore 16 e siamo sopra Caravellas dove amarreremo. Abbiamo battuto, così di oltre mille chilometri il primato tenuto dal "Lieutenant de Vaisseau Paris">>. Il giorno dopo, grandiose manifestazioni per i valorosi che hanno lanciato la sfida ed hanno superato la prova. Il 1° febbraio si parte da Rio per il ritorno in patria. Sveglia alle ore 3 per avere il tempo di fare i bagagli. Il velivolo è pronto, alle ore 5,20 il decollo. Impiegano quasi otto ore per raggiungere Natal. Qui i rifornimenti sono fatti velocemente, e si esamina la tabella di marcia per il giorno dopo. Il 2, decollo alle 5,10 ore locali (8,10 ora di Greenwich). E' quasi mezzogiorno, sono oltre l'Equatore. Anche questa narrazione è del comandante Stoppani. Dopo pochi minuti avvertono delle vibrazioni, si consultano: tornare indietro, a Fernando de Noronha, o proseguire? Iaria lancia il primo allarme. Ore 12,02: I-LAMA (è il nome dell'idrovolante) a Schwahenland (è il nome della nave appoggio, tede-

sca): <<Abbiamo in avaria un motore stop ritorniamo Stop E' possibile amarrare a Fernando? Stop>>. Ore 12,27: Schwahenland a I-LAMA: <<Equipaggio Samum (DA-FAR) consiglia possibilmente ritorno Natal causa cavo d'onda, ridecollo et rifornimento>>. Ore 13,10: I-LAMA A Schwahenland: <<Abbiamo un motore in avaria stop Ritorniamo stop Se nostra situazione non peggiora amarriamo Natal altrimenti a Fernando-I-LAMA>>. Mentre l'idrovolante sorvola l'isola, alle 14,07, I-LAMA a Natal: <<Per favore linea lunga per fare da radiofaro>>. Natal dà la linea lunga. La costa è in vista, tra un'ora saranno a Natal. Scambio di altri messaggi. Improvvisamente dal motore sinistro escono delle fiamme, il Comandante plana sull'acqua mentre dà ordine a Iaria di lanciare l' S.O.S. Ore 14,50: << I-LAMA Tra Natal e Fernando Tra Natal e Fernando S.O.S.>>. Ore 14,52: <<Natal a I-LAMA: OK S.O.S.>>. Ore 14,55: <<I-LAMA S.O.S. Motore. S.O.S. tra Natal e Fernando S.O.S. E' l'ultima comunicazione di I-LAMA>>. Il Comandante: <<Tocco acqua duramente a causa del mare violento. Appena fermi ordino all'equipaggio di rifugiarsi sull'ala. Passando vicino a me per andare sull'ala, il radiotelegrafista mi comunica che ha ricevuto conferma del SOS delle 14,52. Mentre tutti e cinque ci svestiamo, una violenta esplosione>>. Il Comandante cade in acqua, ma con violente bracciate riesce a tornare alla superficie. Ora non scorge più i compagni, li chiama disperatamente. Silenzio, mentre l'aereo continua ad ardere. Dopo qualche istante un'altra esplosione, un getto di benzina ardente investe il capitano. Nuota sott'acqua, fino al limite delle forze. Riemerge per un attimo, va ancora giù. Lentamente le fiamme si ritirano, cerca di trovare una rottame per aggrapparsi ad esso, sente che le forze lo abbandonano. Ora si aggrappa alla fusoliera, poi si tiene all'ala con una mano. Finalmente un rombo di motore, appare un Dornier (idrovolante tedesco), che volando a bassa quota compie dei lunghi giri su di lui. E' coperto dal fumo, non lo vede. Il Dornier ritorna, con grande decisione il pilota tedesco lancia letteralmente l'aereo in mare toccando acqua a circa quattrocento metri da lui, che nuota con la forza della disperazione verso l'idrovolante



Demetrio Iaria
(Cimitero di Condera - RC)

tedesco. Da bordo gli lancia una corda un salvagente, si aggrappa e si lascia trascinare fino a quando è agguantato per una mano. Lo sollevano. E' salvo, è rimasto in acqua un'ora e trentacinque minuti. L'equipaggio del Dafar (Samum) Comandante Grosschopff, secondo pilota Karl Esau, motorista Prenschoff, radiotelegrafista Schmischke, gli prodiga ogni cura. Sulle loro teste continua a volare l'altro apparecchio tedesco, il Dagat, che è stato lanciato con la catapulta dallo "Schwahenland", che continua le ricerche. Verso le 20 arriva <<l'avviso>> francese FNAT che mette in mare una scialuppa e subito inizia le ricerche, guidata dall'alto dall'apparecchio "Ville de Montevideo" giunto da Natal. Le ricerche continuano, fino al recupero della salma di Iaria, sono scomparsi tra i flutti Comani, Pogliani e Viola. A Natal, all'idroscalo della "Condor Lufthansa" la bandiera è a mezz'asta e sulla riva tutto il personale è schierato per rendere gli onori allo sventurato reggino.

Il ritorno alla terra madre

Il 16 marzo 1938, con il piroscalo Oceania giungono a Napoli le spoglie del maresciallo Iaria. A riceverle sono la moglie e la figlioletta, i genitori Domenico e Giovanna Marino, fratelli e sorelle, autorità di Napoli e di Reggio, mentre un reparto di avieri rende gli onori militari e un cappellano dell'arma azzurra le benedice. Avvolto nel tricolore, il feretro prosegue con un vagone ferroviario per Reggio Calabria. Il giorno dopo, tutta la città si stringe alla famiglia per manifestargli affetto e solidarietà. Al Cimitero di Reggio, a Condera, vicino all'entrata, c'è una piazzetta, la "Piazzetta delle quattro Medaglie": in ognuno dei quattro angoli c'è un'erma, di: Demetrio Iaria; di Rocco Polimeni, di Antonio Pannella, di Benedetto Mezzatesta, medaglia d'oro. Fermatevi, dite una preghiera...



Benito Mussolini, Letizia Cassalia e la piccola Giovanna Iaria