

LO BAIDO Vincenzo

Scritto da Salvatore

Mercoledì 17 Febbraio 2010 00:00 - Ultimo aggiornamento Domenica 29 Aprile 2012 11:29



LO BAIDO Vincenzo

Nato: 10 Settembre 1904

Deceduto: ?

Grado:  Tenente Pil.

Questo pilota non è stato un asso, non ha partecipato a grandi missioni e non appartenne a un reparto che scrisse pagine importanti della storia, ma ho voluto fare questa ricerca perché il Pilota sul campo di Sciacca fece qualcosa di davvero insolito.

Periodo Operativo
1939 - 1943

Reparto	Arrivo	Partenza	Funzione
Scuola Pilotaggio Orvieto	26 Luglio 1939	9 Settembre 1939	All. Pilota
Coamndo Scuola Caccia Foligno	19 Settembre 1939	2 Dicembre 1939	All. Pilota
Comando Scuola Pilotaggio Castiglione del Lago	13 Gennaio 1940	18 Marzo 1940	All. Pilota
364 ^a Sq. - 53° Stormo	30 Marzo 1940	26 Aprile 1940	Pilota Caccia
384 ^a - 157° Gruppo C.T.	17 Giugno 1940	5 Settembre 1940	Pilota Caccia
Comando Aviazione Caccia	8 Settembre 1940	7 Luglio 1943	Pilota Caccia

Grado	Date
S. Tenente	26 Luglio 1939
Tenente	Promozione
tra l' 8 Settembre 1941 e il 31 Dicembre 1941	
	Aerei Pilotati
Durante l'addestramento:	
3a. 25 – Ba. 28 – Ro. 41 – Cr. 30 – Cr. 32	
Durante il periodo operativo:	
– G. 8 – Ca. 164 – Fn. 305 – Mc. 200 – Mc. 202	

Introduzione:

Il 25 Luglio del 2008 io e due amici conosciuti in rete, legati dalla passione per la storia della regia aeronautica in Sicilia ci recammo a Sciacca per la presentazione del Libro “Sciacca 1940-1943 - L'Aeroporto Fantasma - Diario e memorie di guerra” di Nicola Virgilio. La presentazione con mostra annessa era nel pomeriggio, quindi la mattina siamo andati alla ricerca dei resti dell'aeroporto Saccense. Tra stradine sterrate, ulivi e cani abbiamo avuto l'onore è il piacere di conoscere il Sig. Calogero Sacco, uno degli ultimi testimoni di quei lontani giorni del '40.

Un uomo sulla settantina pieno di energia e con un'allegria contagiosa paragonabile a quella di un bambino, ha sempre fatto da cicerone a quanti, tra appassionati, studiosi e curiosi, si recano nella sua campagna circondata da uno di quei vecchi paraschegge che allora custodivano i nostri apparecchi e che oggi sono sicuro riparo per i suoi animali da campo. Come di rito e pieno di soddisfazione racconta a tutti quelli che lo vanno a trovare la sua fantastica esperienza di volo...

Le terre Saccensi confiscate per realizzare l'aeroporto non erano definite da reticolati o filo spinato ed era consentito agli agricoltori locali, di continuare a lavorare i propri campi, che oltre a garantire la particolare mimetizzazione, unica del campo di Sciacca, erano anche fonte di materie prime alimentari per tutti quelli che si trovavano all'interno del complesso aeroportuale.

Il Sig. Sacco, era uno di quei saccensi che ai tempi, aveva il permesso di entrare all'interno del

perimetro Aeroportuale per potere fare pascolare le proprie pecore. Il giovane Sacco, era un ragazzino di dodici anni e come tutti i bambini della sua età, era vispo e curioso per natura.

Capitava così, che quel piccolo pastorello girasse libero tra gli aerei e gli uomini della Regia, sotto lo sguardo divertito del personale dell'Aeroporto.

Uno di quei giorni, nel Maggio del '43 un fatto cambiò la vita al piccolo Lillo, mentre si aggirava attorno ai velivoli, un Pilota della Regia, il Tenente LO BAIDO, osservandolo, lo chiamò a se e con tono severo gli disse: "ti piacciono tanto gli aerei? Ora voli con me."

Il bambino, incredulo ed entusiasta, non riusciva a dire molto ma guardava con stupore quanto gli stava capitando ed imbracatogli il paracadute decisamente troppo grande per lui, venne sistemato dagli specialisti nella postazione anteriore dell'aereo raccomandandogli di non toccare nulla.

Controllato il piccolo passeggero ed avviato il motore, LO BAIDO dà manetta ed effettuata la lunga corsa per tutto il campo di volo, per poi tirare a se la cloche e far decollare l'aereo. Il piccolo Sacco era letteralmente senza fiato. Quando LO BAIDO si diresse verso il ponte della vallata, Lillo si vide perso e chiuse gli occhi con le mani per non assistere alla sua fine imminente, ma la curiosità era così tanta da sbirciare tra le dita per vedere quel ponte che piano piano si avvicinava: ormai la fine per il piccolo Sacco era vicina, si richiuse gli occhi con le manine e sentì un vuoto nello stomaco, lo sghignazzante pilota tirò a se la cloche e cabrò a candela l'aeroplano.

Sacco era ormai al settimo cielo e godendosi appieno l'avventura che tra una virata a sinistra una a destra riconobbe la zona dove lavorava il padre riconoscendolo mentre stava lavorando la terra, a quel punto l'emozione si affievolì e aumentò la paura di prendere tante cinghiate dal padre per esperienza insolita e pericolosa che stava vivendo.

Dopo 15 minuti di volo come riportato nel libretto del Pilota sotto la motivazione "Prova Apparecchio" atterrarono tra lo sguardo incuriosito del personale dell'aeroporto che aveva assistito incredulo alla scena. LO BAIDO scese per primo dal piccolo Nardi Fn.305 e aperto il tettuccio passeggero, con sguardo serio, controllò come stava il piccolo Sacco, ma da buon siciliano, scese fiero, dritto e orgoglioso come voler dire: "non mi vedrai mai impaurito" e come una saetta scappò verso le sue pecore tra le grida e le risate di tutti gli spettatori.



Quanto avete appena letto, è quello che il Signor Lillo Sacco racconta puntualmente a chi avesse il piacere di conoscerlo. Quando, tempo fa abbiamo sentito la storia, in occasione della prima visita all'Aeroporto, inizialmente avevamo dei sospetti sulla veridicità di questa. Il Sig. Sacco parlava di un Macchi 202 "biposto" e un simile velivolo non esisteva. Ma parlava anche e con convinzione di un velivolo biposto color bianco, venne naturale chiedergli, quante pale

avesse questo "Macchi".



Il Signor Sacco allora, tirando su gli occhi e aprendo tutti i cassetti della propria memoria confermò sicuro e deciso: "due!" "ne aveva due!"

E da qui iniziò con i due amici Michele Marino e Giuseppe Tortorici la ricerca sul Pilota Ten. Lo Baido e su questo Macchi particolare a due posti e con l'elica a due pale, che alla fine delle ricerche durate più di un anno risultò essere il Nardi Fn.305 che il pilota usava in quel periodo per fare da spola tra i vari Aeroporti Siciliani.

Cronistoria:

26 Luglio 1939

Viene ammesso alla scuola di volo di Orvieto con il grado Sott. Tenente Allievo Pilota per conseguire il brevetto di Pilota militare.

27 Luglio 1939

Effettuò il primo volo di ambientamento su un Ba. 25 con il Maresciallo addestratore, presso la scuola di Orvieto sotto il comando del Ten. Serafino ZENNARO .

21 Agosto 1939

Volo da Solista sul Ba. 25

9 Settembre 1939

Consegue dopo 21h e 35 minuti pilotando alternativamente il "Ba 25" e il "Ba 28" il brevetto di volo.

19 Settembre 1939

Primo volo al Comando Scuola Caccia di Foligno su un Ro. 41 sotto il comando del Capitano Domenico BATTAGLIA.

14 Ottobre 1939

Volo da Solista sul Ro. 41

LO BAIDO Vincenzo

Scritto da Salvatore

Mercoledì 17 Febbraio 2010 00:00 - Ultimo aggiornamento Domenica 29 Aprile 2012 11:29

2 Dicembre 1939

Completa il primo periodo di addestramento con 22h 25 minuti di volo su il Ro.41 a Foligno e lo trasferiscono a Castiglione del Lago.

13 Gennaio 1940

Alle ore 10:15 effettua il primo volo su un Cr. 30 presso il Comando Scuola Pilotaggio sotto il comando del Cap. Alessandro CERUTTI.

18 Marzo 1940

Consegue il brevetto di volo di Pilota da Caccia.

Il Sott. Tenente LO BAIDO concluse il suo iter addestrativo totalizzando 52h e 30 minuti di volo, volando con: Ba. 25 – Ba. 28 – Ro 41 – Cr. 30 – Cr. 32.

Nei primi di Aprile del 1940 diventa operativo presso la 364^a Squadriglia del 53° Stormo Caccia, il reparto ha sede sull'Aeroporto di Caselle Torinese, sotto il comando del Capitano Pilota MAGALDI Nicola

17 Giugno 1940

Viene trasferito alla 384^a Squadriglia del 157° Gruppo C.T., sotto il comando del capitano Mario FRULLA, con sede all'aeroporto di Trapani Milo.

LO BAIDO sino al 5 Settembre del 1940 resta in forza alla 384^a Squadriglia, che in quel periodo il reparto aveva il compito di effettuare crociere di vigilanza con i Cr. 42 tra le zone di Trapani - Castelvetrano - Sciacca.

1 Agosto 1940

Il 157° Gruppo ridiventa autonomo e riceve gli ordini non più dal 1° Stormo ma direttamente dal Comando Aviazione Caccia.

26 Agosto 1940

Per Ordine del Comando Aviazione Caccia si è trasferito da Trapani a Comiso un gruppo di piloti tra cui LO BAIDO

3 Settembre 1940

Parte per l'unico volo con la 385^a squadriglia per una crociera di vigilanza, il volo nel libretto è stato firmato dal Comandante Aldo LI GRECI.

5 Settembre 1940

Per ordine del Comando Aviazione Caccia viene effettuata una scorta indiretta ad una formazione da bombardamento con obiettivo l'isola di Malta. Il Cap. Garretto seguito dal Serg. Cavani mitragliano efficacemente durante l'azione un velivolo nemico tipo Hurricane e lo danno probabilmente abbattuto, sparando insieme 557 colpi. LO BAIDO mitraglia 37 colpi calibro 7,7 ad un Hurricane senza risultati visibili.

8 Settembre 1941

Lo BAIDO passa al reparto Comando aviazione Caccia

LO BAIDO Vincenzo

Scritto da Salvatore

Mercoledì 17 Febbraio 2010 00:00 - Ultimo aggiornamento Domenica 29 Aprile 2012 11:29

9 Settembre 1941

Il 157° Gruppo viene trasferito a da Comiso a Caselle Torinese.

Nel Comando Aviazione Caccia inizia a fare la spola tra i vari aeroporti Siciliani e raramente parte per missioni belliche come scorta ai bombardieri.

Durante il periodo di stazionamento a Comiso effettua la spola tra gli aeroporti di: Comiso - Palermo - Catania - Pachino - Gela - Castelvetro - S.Pietro

Nella lista del Personale del Diario Storico datata 1 Gennaio 1942 del "Comando Aviazione Caccia" il grado di LO BAIDO è Tenente, di conseguenza negli ultimi quattro mesi del 1941 è stato promosso.

Giugno 1942

Il Colonnello Angelo TESSORE prende il comando del Comando Aviazione Caccia. LO BAIDO oltre a fare da Spola inizia eseguire esercitazioni Flack con un Fn. 305 con a bordo sempre un Ufficiale Tedesco.

5 Agosto 1942

Decolla per la prima volta con un Mc 200 dall'aeroporto di Comiso.

18 Settembre 1942

Sul Nardi Fn.305 decolla da S.Pietro per Castelvetro con a bordo Ten. Pil. TARANTOLA ma rientrerà a S.Pietro per Temporale.

19 Novembre 1942

Viene trasferito da Comiso a Sciacca.

Dall'aeroporto di Sciacca continua la sua spola tra i vari aeroporti Siciliani: Comiso - Castelvetro - S.Pietro - Chinisia

17 Gennaio 1943

Decolla per la prima volta con un Mc. 202 dall'aeroporto di Sciacca

4 Febbraio 1943

Ore 11:15 Partenza su allarme su un Mc. 202

19 Febbraio 1943

Con un Mc. 202 effettua una prova macchina fotografica sull'aeroporto di Sciacca, la foto è presente del libro "Sciacca 1940-1943 - L'Aeroporto Fantasma - Diario e memorie di guerra" di Nicola Virgilio a pag. 144/145 che per gentile concessione dell'autore è qui riportata.

