

Il ritrovamento di un aereo della 2^a Guerra Mondiale in Libia

Racconto e foto del Maestro del Lavoro Alberto Casubolo

Nel 1960 mi trovavo in Cirenaica (Libia), per conto della Fondazione Lerici del Politecnico di Milano, con una squadra di 14 topografi, due specialisti del telluometro, due addetti al gravimetro, un meccanico, un Capo Missione squadra LG1, più il personale libico addetto, come autisti, canneggiatori, personale per la cucina. La squadra lavorava per conto della CORI nella Concessione 82, assegnata da poco alla Compagnia che era la filiale libica dell'Agip. Tutti alloggiati in tende + due roulotte, utilizzate come ufficio e mensa. Il nostro compito era effettuare il rilievo topografico, telluometrico e gravimetrico della porzione di deserto assegnata all'ENI - CORI per le ricerche petrolifere.



Il campo LG 1 visto di giorno

Un giorno ci giunse la notizia che dei geologi della CORI avevano trovato in cima ad una duna, l'ultima, prima della distesa del serir (deserto di pietre) di Calanscio, i resti di un pilota italiano. Si diceva che si era sparato un colpo di pistola, ed effettivamente da quella duna si vedeva, in lontananza, la pista militare e carovaniera. Ne deducemmo che a Sud, da qualche parte, doveva trovarsi l'aereo e pur continuando nei nostri rilievi topografici, accelerammo il lavoro nella speranza di trovare per primi i resti del velivolo. Ed un giorno..... una delle nostre squadre rintracciò il relitto. Ci organizzammo ed andammo a fotografarlo.



Il campo LG 1 visto di notte



Una delle "campagnole Fiat" in dotazione, allora prodotte solo per uso militare



Mine antiuomo ed anticarro abbandonate nel deserto nella zona a Sud di Giarabub

Il trattava di un SM 79, il "gobbo". I pochi resti di un componente dell'equipaggio furono raccolti in una cassetta da spedire alle autorità italiane a Tripoli, ma non avevamo ne i mezzi ne il tempo per togliere la sabbia dalla carlinga alla ricerca di eventuali altri resti o indizi di possibile riconoscimento dell'aereo. Le voci che circolavano nel campo dicevano trattarsi di una squadriglia di 6 aerei, diretti in Africa Orientale ed andati dispersi. Di seguito le foto da me scattate in quell'occasione :



La mitragliatrice dorsale



L'ala sotto la quale rinvenimmo alcuni resti di un componente dell'equipaggio



Vista del lato sinistro dell'aereo



I pochi resti dell'unico componente rinvenuti sotto l'ala



L'interno della cabina di pilotaggio: si notano le cloche rotte dall'impatto dell'atterraggio; le macchie scure sono sangue secco dei piloti. Ce n'era anche sui vetri della cabina di pilotaggio.

Qualche settimana fa, avevo messo su Facebook queste foto in risposta ad un post relativo all'argomento. La settimana dopo ricevetti dagli USA, da un mio amico, la notizia che aveva rintracciato la storia dell'aereo da me menzionato e mi spedì i link per la ricerca su internet. Ed ecco uno stralcio relativo alla sua storia.

La storia dell'MM 23881

Al velivolo con la matricola MM 23881 è legato uno dei più noti misteri sugli aerei scomparsi durante la seconda guerra mondiale, molto simile a quello che coinvolse il **Consolidated B-24 Liberator** statunitense *Lady be Good*, scomparso nell'aprile del 1943. Il **21 luglio 1960**, alcuni tecnici della compagnia CORI del gruppo ENI trovarono lo scheletro di un aereo, identificabile dai bottoni dell'uniforme, vicino alla pista che stavano percorrendo tra **Gialo** e **Giarabub**. Oltre ad una pistola lanciarazzi, sullo scheletro vi era una chiave con una piastrina metallica con scritto **S.79 MM 23881**. Il piastrino di riconoscimento lo identificava come **Giovanni Romanini**, primo aviere di **Parma**, appartenente appunto all'equipaggio del MM 23881. Dopo più di due mesi, il 5 ottobre, un'altra squadra ritrova i resti di un velivolo, chiaramente un **SM.79**, sul quale risulta visibile (quattro cifre su cinque) il numero di matricola e l'identificativo di squadriglia, la **278ª Aerosiluranti**. La storia dell'aereo è questa: il 21 aprile 1941, il MM 23881, al comando del capitano pilota **Oscar Cimolini**, decolla da **Berka** per una missione di aerosiluramento, in ritardo rispetto al suo compagno di missione, il tenente **Robone**. Quest'ultimo riuscirà a silurare l'obiettivo della missione, un piroscifo da circa 8.000 tonnellate, e a rientrare senza problemi, mentre il MM 23881 scomparirà nel nulla, finendo nell'elenco dei dispersi con il suo equipaggio: oltre a Cimolini, **maresciallo** pilota **Barro**, **tenente di vascello** osservatore **Franchi**, **sergente** maggiore marconista **De Luca**, **1º aviere** motorista **Bozzelli**, **1º aviere** armiere **Romanini**

Il relitto dell'aereo si presentava in buone condizioni generali, con le eliche danneggiate, il muso sfondato e le gambe di forza del carrello, evidentemente estratto per l'atterraggio, che hanno sfondato le ali. L'aereo era quindi atterrato coi motori funzionanti. Non si può dire se gli apparati ricetrasmittenti funzionassero durante il volo, ma di fatto l'aereo oltrepassò la costa per addentrarsi nel deserto per oltre 400 km. Romanini poi andò in cerca di soccorsi, ma morì nel tentativo, mentre il resto dell'equipaggio morì sul posto. Ma il motivo per il quale l'equipaggio non si rese conto del macroscopico errore di rotta non potrà mai essere spiegato completamente.

Altro stralcio da Internet

Così apparve agli increduli geologi italiani, quel 5 ottobre 1960, il relitto dell' **S 79** della **278ª** squadriglia aerosiluranti partito da Bengasi il 21 aprile 1941 per un'azione di siluramento contro un convoglio inglese a sud ovest di Creta. Cosa ci faceva l'aereo ad oltre 300 km dalla costa in pieno deserto libico? Come aveva potuto volare oltre la sua autonomia? Errore del pilota o del navigatore ? Guasto agli apparati di navigazione?



Nell'Aprile 1941 i Savoia Marchetti S.79 della 278ª Squadriglia Aerosiluranti sono stanziati a Pantelleria ed in Nord Africa. La mattina del 21 Aprile, alla 5ª Squadra di stanza a Berka, in Cirenaica, perviene la segnalazione della presenza a Sud di Creta, di un convoglio costituito da circa 30 piroscafi, fortemente scortati. Il Comando ritiene conveniente impiegare gli aerosiluranti per una azione offensiva contro le

unità nemiche. Vengono convocati i capi equipaggio, con i quali vengono concordate le modalità di attacco. Nell'azione saranno impiegati il Cap. Cimolini ed il Ten. Robone. Alle 16,40 decolla per primo il Ten. Robone. (...) Il convoglio viene avvistato alle 19,25 . (...) Il Ten. Robone si lancia all'attacco di un piroscampo di 6/8.000 ton, contro il quale sgancia il suo siluro alle 19,28 da una quota di 80 m ed una distanza orizzontale dal bersaglio di 800 m. Una alta colonna d'acqua si alza in corrispondenza del centro della nave, che sbanda subito. Tutto lascia presumere che sia andato a segno. Il bollettino di guerra n.322 del 23 Aprile attribuisce al Ten. Robone l'affondamento di un piroscampo da 8000 tonn. (...) Il Ten. Robone atterra regolarmente sul campo di Berka alle 21,30. Da qui, soltanto alle 17,25, è decollato l'S.79 del Capitano Cimolini, con equipaggio: mar. pil.Barro, Ten. Vasc. Oss. Franchi, Serg. Magg. Marc. De Luca, 1° Av. Mot. Bozzelli, 1° Av. Arm. Romanini. Il velivolo non rientra alla base. Nulla si sa della sua sorte e le ricerche effettuate nella zona danno esito negativo . (...) (Diversi dispacci contenuti negli archivi della AM testimoniano che non si riescono ad avere notizie del velivolo - ndr). L'aviere Dondi ci trasmette con le sue parole l'ansia e la tristezza per la sorte di questi uomini: "Dove saranno a quest'ora? Prigionieri, lo speriamo, oppure sul battellino sperduti nell'immensità del mare? La sorte che noi tetti vi auguriamo è quella che, caduti prigionieri, possiate quanto prima dare vostre notizie. Ancor più ci dispiace per il Sergente Maggiore De Luca, uno dei veterani, reduce da cento e cento battaglie. Povero De Luca, così buono e pieno di buonumore! La sorte ti è stata sempre propizia e vogliamo sperare che lo sia tutt'ora. Aveva la licenza già firmata in tasca e purtroppo il dovere gli ha imposto questa azione dalla quale non ha fatto ritorno. Notizie precise non se ne hanno al riguardo. Ancora oggi i nostri aerei da ricognizione e della Croce Rossa perlustrano il mare nella zona dove si presume sia accaduto il sinistro, con la speranza di poterli rintracciare". Dovranno trascorrere vent'anni per poter sapere quale era stata la sorte del Cap. Cimolini e del suo equipaggio.

Il mistero del deserto

Il 21 luglio 1960 i componenti di una sua squadra sismica dell'AGIP che lavorava per conto della Soc. CORI Compagnia Ricerche Idrocarburi, del Gruppo ENI, impegnati in rilievi geofisici nel deserto libico, rinvennero a pochi chilometri dalla pista Gialo - Giarabub i resti di un aviatore italiano. È un mistero in che modo quest'uomo possa essere finito nell'interno, a circa 400 Km da Bengasi. Nei dintorni non ci sono tracce di un relitto d'aereo. Ma accanto ai poveri resti dell'aviatore vengono trovati una bussola, un binocolo, una borraccia, due orologi, una pistola lanciarazzi e un bossolo di cartuccia. Questo sembra dimostrare che lo sventurato, costretto ad atterrare in pieno deserto, si era diretto a piedi verso Nord in cerca di soccorsi, ma le forze lo avevano abbandonato quando era oramai in vista della pista Gialo - Giarabub. Ma un altro elemento viene in aiuto di coloro che si impegnano nel dare su nome a quei poveri resti trovati in pieno deserto: una chiave con una targhetta metallica recante l'indicazione: "S79 MM 23881". Ricerche immediatamente esperite presso il Ministero dell'Aeronautica consentono di stabilire che si tratta di un velivolo silurante scomparso nel 1941 durante un'azione. Vengono anche individuati i componenti dell'equipaggio. Ma a questo punto il mistero si fa più fitto. Come può infatti un uomo dell'equipaggio, partito da Bengasi per una azione sul mare a Suddi Creta, essersi venuto a trovare nell'interno del deserto, a 400 Km dalla base di partenza e ad oltre 500 Km dalla zona ove era stato segnalato l'obiettivo dell'attacco? Trascorrono più di due mesi, ed il 5 Ottobre, a circa 90 Km a Sud del punto in cui sono stati rinvenuti i resti dell'aviatore, viene ritrovato il relitto di un S.79. Nonostante vent'anni trascorsi nel deserto, il relitto, protetto dalla sabbia, è in buone condizioni: la tela della fusoliera è stata consumata dal ghibli, ma tutto il resto è intatto, lucido come nuovo. Sulla fusoliera appare ancora evidente il numero di Squadriglia: è 278. Nelle vicinanze del relitto vengono trovati resti umani, due berretti, qualche strumento. I poveri resti vengono recuperati dagli uomini dell'AGIP e consegnati al Consolato italiano di Bengasi. Nel febbraio dell'anno successivo un elicottero dell'AGIP si posa nei pressi del relitto e degli esperti lo esaminano attentamente nell'intento di raccogliergli dati tecnici. L'aereo è atterrato con i carrelli ed i dispositivi di ipersostentazione estratti, e con i motori accesi. L'impatto con il terreno è stato duro, tanto che le gambe di forza dei carrelli hanno sfondato la superficie superiore dell'ala. I motori si sono staccati dai castelli e giacciono nella sabbia, le pale delle eliche distorte. La mitragliatrice dorsale è in perfetto stato, i vetri della cabina di pilotaggio intatti, e sotto l'ala sono ancora visibili il disco bianco con i tre fasci ed i colori mimetici. All'interno della fusoliera viene individuato il numero di matricola: sono visibili quattro dei cinque numeri. E' ormai inequivocabile: si tratta del S79 MM 23881 del Cap. Cimolini. Una relazione completa viene inoltrata al Ministero dell'Aeronautica. Il 17 aprile del 1981 un altro elemento completa il mosaico di questa drammatica

vicenda. Nel corso della tumulazione della salma recuperata nei pressi della pista Gialo - Giarabub, nella tasca delle combinazioni di volo viene rinvenuto il piastrino di riconoscimento: si tratta del 1° av. Arm. Giovanni Romanini, componente dell'equipaggio dell' S79 del Cap. Cimolini. Dunque l'aviere Romanini ha marciato per giorni nel deserto, orientandosi con la pesante bussola smontata dall'aereo, alla ricerca di una pista o di un qualsiasi punto dove fosse possibile chiedere soccorso per i suoi compagni. Oramai stremato ha lanciato un razzo per attirare l'attenzione di qualcuno, ma il destino ha voluto che nessuno ne vedesse la scia colorata salire in cielo. Ma manca ancora una risposta. Come abbia potuto Cimolini addentrarsi nel deserto fino a quasi 300 Km da Bengasi. Una accurata indagine ufficiale esclude che lo smarrimento sia stato causato da qualche avaria, non avendo il velivolo tracce di colpi, ed essendo atterrato con tutti i principali organi in efficienza. L'indagine conclude quindi che l'aereo, dopo aver portato il suo attacco al convoglio nemico, si è spostato verso Sud-Est per evitare di sorvolare la base di Tobruk, ancora in mano agli inglesi. Con ogni probabilità ha incontrato venti molto forti da Nord-Ovest, che lo hanno portato fuori rotta senza che, a causa del buio, i piloti potessero rendersi conto dell'accentuata deriva. Giunto al limite dell'autonomia, non è rimasto che l'atterraggio forzato in pieno deserto. Questa vicenda ha appassionato per anni tecnici, storici ed aviatori, che si sono impegnati per dare una risposta a tanti interrogativi. (singolare l'analogia con il caso del B-24 "Lady be Good", scomparso nell'Aprile del 1943, e ritrovato nel deserto Cirenaico, 400 miglia più a sud della sua base, nel Maggio 1959, 14 anni dopo la sua scomparsa - ndr) Uno dei più qualificati tentativi è venuto dal giornalista aeronautica Franco Pagliano, che nel suo volume *In Cielo e In Terra*, edito nel 1969 da Longanesi, dice: "Abbiamo provato a tracciare sulla carta il triangolo del vento, calcolandone la velocità in cento chilometri l'ora, sulla base di alcuni dati meteorologici rilevati dalle relazioni dell'AM. La deriva risultante è di tale entità che, se non fosse stata adeguatamente corretta, dopo due ore di volo dal punto in cui si trovava il convoglio, l'aereo, seguendo sulla bussola l'angolo di rotta per Bengasi, si sarebbe trovato a cento ottanta chilometri a Sud Est di questa località. Chi ha svolto l'attività da quelle parti sa che, quando spiravano venti forti, anche se si è pratici dello zona, non si corregge mai abbastanza la deriva e bisogna calcolarla ripetutamente, sia per mancanza di punti di riferimento evidenti, sia perché varia molto con la quota. Purtroppo l'equipaggio di Cimolini era arrivato in Africa il giorno prima, o probabilmente non conosceva bene le condizioni ambientali. È probabile che, non avvistando Bengasi, a bordo abbiano ritenuto di essere ancora sul mare, ed abbiano quindi accostato decisamente a sinistra aggravando la già difficile situazione perché, navigando ormai col vento in coda, l'aereo aumentava la sua velocità di allontanamento dalla base. Questa ipotesi, che ci è sembrata più attendibile, presuppone però l'inefficienza degli apparecchi radio. Infatti, anche se Bengasi era stata riconquistata solo da diciassette giorni, una stazione campale era certamente in funzione a Berka; quindi l'aereo avrebbe potuto individuare la direzione col radiogoniometro o chiedere di essere radiogoniometrato o informato della sua posizione rispetto a Bengasi. Se questo non avvenne è perché l'impianto radio dell'aereo era in avaria. Anche se abbiamo appreso che, quando l'impianto è stato recuperato, si presentava in buone condizioni, ci sembra impossibile che, dopo vent'anni di deserto, vi fosse la possibilità di accertare se al momento dell'atterraggio fosse efficiente o no. L'ipotesi che la radio fosse efficiente e che a bordo siano stati tratti in inganno dalle emissioni di un radio-faro inglese situato nella zona di Giarahub è suggestiva, ma ci sembra debba essere senz'altro scartata, perché presuppone che nessuno dell'equipaggio abbia tenuto conto delle indicazioni della bussola magnetica, il che è assurdo. Questa ipotesi è stata a suo tempo formulata soltanto perché la mancanza di dati sicuri o di giustificazioni precise sollecitava la fantasia e portava a romanzare anche un errore di rotta, sia pure assunto in circostanze eccezionali..."

MdL Alberto Casubolo

June 30th, 2013 | Category: **ATTIVITA' VARIE**, Esperienze di vita