

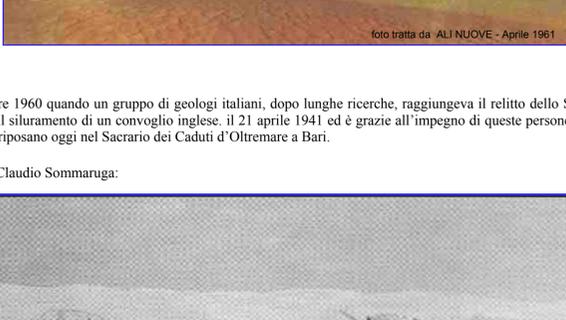
PER NON DIMENTICARE ...

Storie di Uomini e di aeroplani ritrovati

Noi di ARIDO questa volta non abbiamo affrontato il caldo e i disagi del deserto, siamo rimasti in Italia scorrendo la computer le immagini e i resoconti delle nostre missioni ed assaporando l'emozione che si prova leggendo del lavoro e della passione di altre persone che ci piace eleggere come esempio in questa nostra avventura.

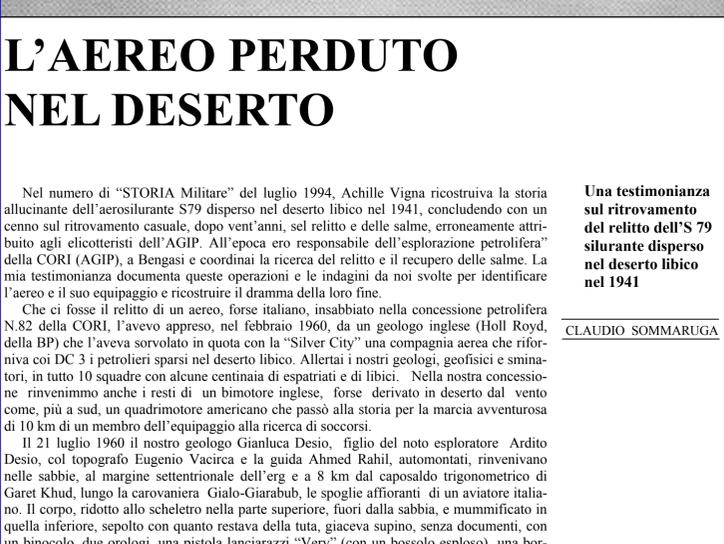
La recente scoperta del P40 Kittyhawk e delle probabili tracce del suo pilota, il sergente Dennis Copping, ampiamente documentata dalle ricerche e dai report delle missioni condotte dal team ARIDO, lascia questo primo spazio ad un paio di storie tutte italiane, la prima che lasciamo raccontare a Claudio Sommaruga, all'epoca responsabile dell'esplorazione petrolifera in Libia per conto dell'AGIP e coordinatore della missione, nel bellissimo articolo che riportiamo integralmente, mentre la seconda l'abbiamo scoperta visitando il sito internet pianadelcorne.com

Parliamo comunque sempre di missioni e lavori autofinanziati da gruppi e persone che, come noi, cercano di evitare che il tempo possa per sempre ricoprire uomini e testimonianze di un passato importante.



Era il 5 ottobre 1960 quando un gruppo di geologi italiani, dopo lunghe ricerche, raggiungeva il relitto dello Sparviero disperso, dopo il siluramento di un convoglio inglese. Il 21 aprile 1941 ed è grazie all'impegno di queste persone che quattro nostri Caduti riposano oggi nel Sacrario dei Caduti d'Oltremare a Bari.

L'articolo di Claudio Sommaruga:



L'AEREO PERDUTO NEL DESERTO

Nel numero di "STORIA Militare" del luglio 1994, Achille Vigna ricostruiva la storia allucinante dell'aerosilurante S79 disperso nel deserto libico nel 1941, concludendo con un cenno sul ritrovamento casuale, dopo vent'anni, del relitto e delle salme, erroneamente attribuito agli elicotteristi dell'AGIP. All'epoca ero responsabile dell'esplorazione petrolifera della CORI (AGIP), a Bengasi e coordinai la ricerca del relitto e il recupero delle salme. La mia testimonianza documenta queste operazioni e le indagini da noi svolte per identificare l'aereo e il suo equipaggio e ricostruire il dramma della loro fine.

Una testimonianza sul ritrovamento del relitto dell'S 79 silurante disperso nel deserto libico nel 1941

CLAUDIO SOMMARUGA

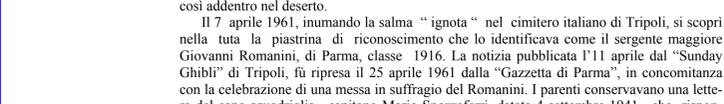
Che ci fosse il relitto di un aereo, forse italiano, insabbiato nella concessione petrolifera N.82 della CORI, l'avevo appreso, nel febbraio 1960, da un geologo inglese (Holl Royd, della BP) che l'aveva sorvolato in quota con la "Silver City" una compagnia aerea che riforniva coi DC 3 i petroliferi sparsi nel deserto libico. Allertati i nostri geologi, geofisici e sminatori, in tutto 10 squadre con alcune centinaia di espatriati e di libici. Nella nostra concessione rinvenimmo anche i resti di un bimotore inglese, forse deriviato in deserto dal vento come, più a sud, un quadrimotore americano che passò alla storia per la marcia avventurosa di 10 km di un membro dell'equipaggio alla ricerca di soccorsi.

Sopra il titolo: l'S 79 M.M. 23881 quando fu ritrovato nell'ottobre 1960. (Foto A. Franchino)

Il 21 luglio 1960 il nostro geologo Gianluca Desio, figlio del noto esploratore Arditio Desio, col topografo Eugenio Vacireca e la guida Ahmed Rahil, automontati, rinvennero nelle sabbie, al margine settentrionale dell'erg e a 8 km dal casafico trigonometrico di Garek Khud, lungo la carovaniere Gialo-Giarabub, le spoglie affioranti di un aereo italiano. Il corpo, ridotto allo scheletro nella parte superiore, fu fuori dalla sabbia, e mummificato in quella inferiore, separato con quanto restava della tuta, giaccea supino, senza documenti, con un binocolo, due orologi, una pistola lanciarazzi "Very" (con un bossolo esplosivo) una borchia vuota da mezzo litro, una bussola di aereo, un caschetto, un cacciavite, lembi di giornali italiani e tedeschi, un mazzo di chiavi di cui una con una targhetta "S 79 MM 23881, cert. 263, data collaudo...". Era la conferma del relitto che andavamo cercando! La tuta senza gradi e documenti faceva presumere che l'aviatore se ne fosse disfilato nel timore di venire catturato dal nemico. Quel settore di dune, infatti, era teatro delle incursioni motorizzate del "Long Range Desert Group" neozelandese, che dall'oasi di Siwa, in Egitto, aggirava Giarabub, da sud, nelle sabbie, quindi piombava improvviso a nord, intercettando la carovaniere da Gialo a Giarabub, fuori dalle sabbie, per poi svanire inghiottito dalle dune! Trovammo (e perfino utilizzammo) i loro depositi abbondanti: centinaia di fusti di acqua e di carburante!

Sopra il titolo: l'S 79 M.M. 23881 quando fu ritrovato nell'ottobre 1960. (Foto A. Franchino)

La salma che avevamo rinvenuto calzava pezze di stoffa nera. Sulla bussola era stata



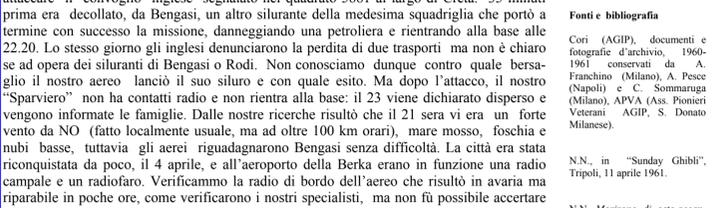
impostata la direzione nord, certo nella speranza di raggiungere la carovaniere e cercare soccorsi. La circoscrizione dei due orologi faceva supporre un compagno di marcia crollato di stenti chissà dove. La nostra guida Rahil, della "polizia del deserto", si assunse la responsabilità legale della rimozione della salma. Per un caso fortuito il capo scalo dell'Alitalia a Tripoli aveva combattuto nella 278° squadriglia aerosiluranti di base a Bengasi e ci confermò il mancato rientro, dopo un'azione di guerra, di un S 79 della sua squadriglia, certamente quello che andavamo cercando, anche se era incomprensibile come fosse andato a perdersi così addentro nel deserto.

Il 7 aprile 1961, inumando la salma "ignota" nel cimitero italiano di Tripoli, si scoprì nella tuta la piastrina di riconoscimento che lo identificava come il sergente maggiore Giovanni Romanini, di Parma, classe 1916. La notizia pubblicata l'11 aprile dal "Sunday Ghibli" di Tripoli, fu ripresa il 25 aprile 1961 dalla "Gazzetta di Parma", in concomitanza con la celebrazione di una messa in suffragio dei Romanini. I parenti conservavano una lettera del capo squadriglia, capitano Mario Spezzaferrì, datata 4 settembre 1941, che rispondendo alle richieste di notizie sul Romanini, dichiarava disperso il 23 aprile 1941, riportava nomi e indirizzi dei suoi 5 compagni. Per noi era un altro passo avanti nella soluzione del mistero dell'aereo disperso.

Questo fu trovato finalmente il 5 ottobre 1960, incredibilmente distante (90 km a sud dal luogo di rinvenimento del corpo del Romanini), dal 2° Gr. Gravimetrico "Lerici" (del politecnico di Milano, che operava per noi), nella posizione di longitudine 23°21'50" e latitudine 28°49'50". Era semisepolto dalla sabbia, i rivestimenti di metallo ben conservati col numero di squadriglia "278" e la stessa matricola della chiave del Romanini. I rivestimenti in tela erano ormai a brandelli. Col relitto si rinvennero tre corpi. Uno in cabina, al posto di guida e due all'esterno, uno su un seggiolino appoggiato alla fiancata e l'altro sotto l'ala. Mobilitammo il nostro personale e le autorità libiche per procedere al tempestivo recupero delle salme e salvaguardarle.

Informammo l'ambasciata italiana e il presidente dell'ENI, Enrico Mattei. Infine trasportammo sul luogo, con aereo e fuoristrada, un magistrato della procura libica, il medico legale (il dr. Gino Ortega, italiano) e un ufficiale di polizia nonché le cassette di legno per raccogliere le spoglie dei Caduti. La piccola comunità italiana di Bengasi, per lo più dipendenti della Cori e del "Lerici", familiari, frati e medici, accolse commossa, all'aeroporto della Berka le salme dei Caduti che furono benedette da un padre francescano. Mancavano le nostre autorità consolari perché era domenica.

Poi, con la collaborazione dei nostri elicotteristi, ex piloti militari combattenti, ed in particolare del capo pilota dell'AGIP, Pasquale Bartolucci (che si prodigò con grande abnegazione ed effettivo la perizia del relitto), cercammo di risolvere l'enigma dell'aerosilurante finito, chissà come, nel "mare di sabbia". Si mobilitarono anche i giornalisti e i nostri geologi (in particolare Aristide Franchino e Angelo Pesce, autori della documentazione fotografica). Dai nostri Ministeri della Difesa e dell'Aeronautica, contattati anche l'ENI, avremmo le conferme



Un'altra immagine dell'S 79 M.M. 23881. (Foto A. Franchino)

Ecco quanto potemmo allora ricostruire. Il 20 Aprile 1941 l'aerosilurante era giunto all'aeroporto di Bengasi proveniente da Catania. Il giorno dopo, alle 17,25, era decollato per attaccare il convoglio inglese segnalato nel quadrato 5881 al largo di Creta. 35 minuti prima era decollato, da Bengasi, un altro silurante della medesima squadriglia che portò a termine con successo la missione, danneggiando una petroliera e rientrando alla base alle 22.20. Lo stesso giorno gli inglesi denunciarono la perdita di due trasporti ma non è chiaro se ad opera dei siluranti di Bengasi o Rodi. Non conosciamo dunque contro quale bersaglio il nostro aereo lanciò il suo siluro e con quale esito. Ma dopo l'attacco, il nostro "Sparviero" non ha contatti radio e non rientra alla base: il 23 viene dichiarato disperso e vengono informate le famiglie. Dalle nostre ricerche risultò che il 21 sera vi era un forte vento da NO (fatto localmente usuale, ma ad oltre 100 km orari), mare mosso, foschia e nubi basse, tuttavia gli aerei riguadagnarono Bengasi senza difficoltà. La città era stata riconquistata da poco, il 4 aprile, e all'aeroporto della Berka erano in funzione una radio campale e un radiofaro. Verificammo la radio di bordo dell'aereo che risultò in avaria ma riparabile in poche ore, come verificarono i nostri specialisti, ma non fu possibile accertare se il guasto fosse imputabile ad avaria in volo, all'impatto al suolo o ai vent'anni di deserto. L'ipotesi più verosimile era però quella dell'avaria in volo, che spiegava il mancato contatto radio con Bengasi, potendosi escludere interferenze di un lontano radiofaro a Giarabub, che si era arresa agli inglesi il 23 marzo. E' possibile che il pilota, non pratico di venti dominanti nord-sahariani, non abbia sufficientemente corretto la deriva ed abbia, ad un certo momento e in assenza di visibilità, virato a sud convinto di trovarsi ancora sul mare, a nord di Bengasi, mentre ne era già a sud, e quindi puntò ignaro sul deserto, senza poter controllare la posizione ed effettuare la perizia del relitto), cercammo di risolvere l'enigma dell'aerosilurante finito, chissà come, nel "mare di sabbia". Si mobilitarono anche i giornalisti e i nostri geologi (in particolare Aristide Franchino e Angelo Pesce, autori della documentazione fotografica). Dai nostri Ministeri della Difesa e dell'Aeronautica, contattati anche l'ENI, avremmo le conferme

Dei sei membri dell'equipaggio ne recuperammo solo quattro, la salma del Romanini, l'unica identificata, fu resa alla famiglia. Le altre tre salme, di "ignoti" fra 5 nomi noti, furono tumulate nel Sacrario Italiano di Tripoli fino al 1972 e quindi rimpatriate nel Sacrario dei Caduti d'Oltremare di Bari: quella rinvenuta in cabina, probabilmente del comandante capitano Oscar Cimolini e i due corpi rinvenuti all'esterno dell'aereo. Non mi risultano successivi ritrovamenti di salme e pertanto due restano mancanti: il probabile compagno di marcia del Romanini e un altro, sepolto chissà dove nelle dune.

Il relitto dell'aereo rimase la, sempre più insabbiato e manomesso, ogni tanto raggiunto da occasionali visitatori.

C. Sommaruga

All'epoca non fu possibile riportare in Italia anche i resti dello "Sparviero" e purtroppo oggi nel deserto libico rimane ben poco dell'S 79 MM 23881 del Capitano Oscar Cimolini, noi di ARIDO siamo stati laggù nel 2010 ed ecco ciò che abbiamo trovato:

