

Storie misteriose e dimenticate – 2

Il mistero del deserto

La storia del SM 79 della 278° Squadriglia scomparso il 21 Aprile 1941 in Nord Africa

(Fonte:– Orazio Giuffrida - Buscaglia e gli Aerosiluranti – Ed. Stato maggiore dell'Aeronautica, Ufficio Storico, Roma , 1998)

Cieli del Mediterraneo, 21 Aprile 1941

Nell'Aprile 1941 i Savoia Marchetti S.79 della 278° 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 piroscifo di 6/8.000 tonn., contro il quale sgancia il suo siluro alle 19,28 da una quota di 80 mt. ed una distanza orizzontale dal bersaglio di 800 mt. 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 piroscifo da 800 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 passiate quanto prima dare vostre notizie. Ancor più ci dispiace per il Sergente Maggiore De Luca, una 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 te 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 sua squadra di lavoro 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 ormai 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 Bendasi per una azione sul mare a Sud di 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 raccoglierne dati tecnici.

L'aereo ha 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 sfondata la superficie superiore dell'ala. I motori si sono staccati dai castelli e giacciono nella sabbia, le pale delle eliche sono 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. È ormai inequivocabile: si tratta del S79 MM 23881 del Cap. Cimalini.

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 della combinazione 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, e avendo 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 staccati per dare una risposta a tanti interrogativi. *(singolare la 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 su .me carta il triangolo del vento, calcolandone la velocità in cento chilometri l'ora, sulla base di alcuni dati meteorologici rilevati dalle relazioni. La deriva risultante è di tale entità che, se non fosse stata adeguatamente corretta, dopo due ore di volo dal punto del convoglio, l'aereo, seguendo sulla bussola l'angolo di rotta per Bengasi, si sarebbe trovato a centoottanta chilometri a Sud Est di questa località. Chi ha svolto l'attività da quelle parti sa che, quando spiravano venti forti, anche se si era pratici della zona, non si correggeva mai abbastanza la deriva e bisognava calcolarla ripetutamente, sia per mancanza di punti di riferimento evidenti, sia perché variava 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 sembra 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 era 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 sollecita la fantasia e porta a romanzare anche un orrore di rotta, sia pure assunto in circostanze eccezionali..."

Le sabbie, il cielo o il vento del deserto custodiscono la verità sulla sorte di questo equipaggio di giovani aerosiluranti:

- Cap. pil. di complemento Oscar Cimolini, nato a Trieste d 26/II/19f8;
- Ten. vascello oss. Franco Franchi, nato a Fiume il 11/10/1912
- Mar. pil. Cesare Burro, nato a Conegliano Veneto il 16/5/1914;
- Serg.Magg. marc. Amorino De Luca, nato a Frascati d 7/2/1915;
- 1° av. mot. Quintilio Bozzelli, nato a Pistoia il 5/5/1915
- 1° av. arm. Giovanni Romanini, nato a 9. Paolo (Parma) il 28/10/1916.

(Fonte:– Orazio Giuffrida - Buscaglia e gli Aerosiluranti – Ed. Stato maggiore dell’Aeronautica, Ufficio Storico, Roma , 1998 – pagine 175-179)