

Giuseppe La Greca

Stromboli 16 marzo 1940 L'ultimo volo dell'I-Suto Incidenti aerei civili italiani tra le due guerre mondiali

Premessa

L'incidente dell'I-Suto è uno dei disastri aerei più gravi dell'aviazione civile italiana, evento eclissato dalle cronache nazionali per prassi del regime fascista; non era il primo, ma l'ultimo in ordine di tempo prima dell'ingresso dell'Italia nella seconda guerra mondiale e registrerà la morte di 14 persone, 4 membri dell'equipaggio e dieci passeggeri, nove uomini e una donna. Racconterò, inoltre, dei diversi incidenti aerei dell'aviazione civile italiana (ed alcuni di compagnie straniere sul territorio nazionale) nel ventennio tra le due guerre mondiali.



L'ultimo volo

Non è una bella giornata quella del 16 marzo 1940, l'inverno è alla fine ma la nebbia ed il cattivo tempo imperversano sulle Eolie. Le condizioni meteo pessime contribuiranno in modo determinate negli eventi della giornata. Intorno alle 11, un forte rombo di motori viene avvertito nell'isola di Stromboli, nella zona conosciuta come Forgia Vecchia a sud-ovest dell'abitato, tuttavia, i soccorsi si attiveranno soltanto alcune ore dopo. Il primo allarme parte dal Centro R.T. di Capodichino intorno alle ore 12,30: (...) *comunicazione pervenuta da Assistaereo Siracusa tramite Lido di Roma. I-Suto ore 10,20 sorvolava zona vietata Messina, ore 10,52 in*

comunicazione con Napoli per rilevamento. Ore 10,55 non si sentiva più. Previsioni indicate sul cartello di rotta consegnato all'apparecchio erano le seguenti: condizioni metereologiche perturbate per nubi basse dai 300 ai 700 metri et precipitazioni temporalesche. Visibilità scarsa. Mare agitato."

Alle 15,15 una telefonata dall'aeroporto del Littorio lancia l'allarme al Ministero dell'Aeronautica. Nelle stesse ore non risultando ulteriori trasmissioni da parte dell'aereo, i Comandi Marittimi di Messina e di Napoli in base alle norme stabilite dalle procedure nei casi di soccorsi aerei sinistrati in mare, ordinano immediate ricerche con l'ausilio di idrovolanti. Le ricerche, tuttavia, vengono ostacolate dalle avverse condizioni meteo marine. Una torpediniera, la Pegaso salpa immediatamente da Messina, seguita da altre due da Napoli e ancora da Messina, ampia l'area delle ricerche da Capo Campanella, sino a Capo Licosa per giungere a Capo Palinuro. Il Ministero dell'aeronautica, qualche ora dopo, invia un rapporto alla segreteria particolare di Mussolini¹.

Leggiamo delle parole del comandante della Stazione dei carabinieri di Stromboli i fatti succedutisi nell'isola: (...) *Il giorno 16 corrente, ore 16,10, lo scrivente veniva a conoscenza del secondo capo R.M. Piraino di questa stazione semaforica che la R. Marina di Messina chiedeva, con telegramma, urgenti notizie se fosse stato avvistato questa giurisdizione aereo I-SUTO. In paese si venne immediatamente a conoscenza che verso le ore 11 circa nelle falde della montagna ed in mezzo alla fitta nebbia si era udito del rombo di motori di un apparecchio e che il rombo stesso, di colpo, non venne più avvertito, in direzione Forgia Vecchia.*

In seguito a ciò lo scrivente unitamente al delegato podestarile Manzo ed al sottufficiale suddetto ci proponemmo di esplorare la costa per vedere se fosse eventualmente l'apparecchio abbattutosi in questa giurisdizione. Siccome erano le ore 17,30 e la montagna era ancora coperta di nebbia, prontamente eseguiamo un servizio lungo la spiaggia da Scari alla località Forgia Vecchia. Il capo Piraino portò seco un binocolo per riuscire migliore l'avvistamento dell'eventuale apparecchio nelle falde della montagna. Giunti nella Contrada Forgia Vecchia verso le ore 18,30 ed

¹ (...) un apparecchio S.83, nominativo I-SUTO, delle AvioLinee, partito da Catania alle ore 10,10 stamani e proveniente da Tripoli, non è arrivato a Napoli all'ora prevista (12,20). L'ultima segnalazione R.T. è stata quella delle 10,58, ora in cui l'apparecchio avrebbe dovuto trovarsi nei pressi dello Stromboli. Il velivolo, con 4 persone di equipaggio, trasportava 10 passeggeri. A cura dei comandi Marittimi di Messina e di Napoli, a norma della procedura sancita per i soccorsi agli aerei sinistrati in mare, sono state ordinate immediate ricerche mediante gli idrovolanti degli aeroporti di Nisida ed Augusta, ricerche ostacolate da cattivo tempo sulla rotta e che per ora hanno avuto esito negativo. È già partita una torpediniera da Messina ed al più presto, previ accordi con il Ministero della Marina, ne partiranno altre due rispettivamente da Napoli e da Messina per continuare le ricerche.

esplorata dalla spiaggia la costa notammo che su di una roccia quota 350 vi erano frantumi di un aereo. Dato che l'oscurità ci aveva sorraggiunto, la costa era ripida e priva di strade per poterla ascendere, lo scrivente ed il capo Piraino ci portammo immediatamente in paese per fornirci di lumi, di una squadra di uomini per il pronto soccorso e del medico condotto. Sul posto venne lasciato il delegato podestarile ed il carabiniere Collina Guido.

Non appena rientrato in Paese il maresciallo Berrino telegrafa al Ministero dell'aeronautica (...) *16 corrente ore 11 circa località Forgia Vecchia isola Stromboli aereo civile I-Suto sembra proveniente Tripoli diretto Napoli causa fitta nebbia urtava contro roccia quota 350 frantumandosi. Nessuna notizia finora equipaggio. Giunte Stromboli due torpediniere per soccorso. Continuano ricerche equipaggio.*

Subito dopo aver proceduto a predisporre il telegramma il comandante della stazione dei carabinieri predispone gli ulteriori interventi e si dirige nuovamente verso Forgia Vecchia: (...) *Dal paese si ripartì subito e verso le ore 21 si riuscì a raggiungere il luogo dell'incidente. Eseguita un'attenta ispezione in mezzo ai rottami nessuna anima si sentiva, ne vittime fu possibile scorgere la sera causa l'oscurità. Pertanto disponevo il piantonamento del luogo ed insieme al carabiniere Collina rimanevano sul posto due militari della R. Marina. Rientrato in caserma alle ore 23 veniva fatta segnalazione dell'incidente direttamente alla compagnia cc.rr. est. Messina ed all'autorità giudiziaria.*

Non appena rientrato in Caserma, intorno alle 23,50 il comandante della stazione dei carabinieri chiede la fornitura di un proiettore. Immediatamente da Messina viene inviata la torpediniera "Schiaffino" per consegnare l'attrezzatura richiesta. Alle 0,15 del 17 marzo con telegramma viene comunicato al Ministero dell'Aeronautica che: (...) *data località accidentata ed insufficienza mezzi illuminazione non potuto scorgere vittime, e stato trovato sul posto un biglietto intestato a commendatore Colombini Giacomo con itinerario Tripoli - Milano. Disposto piantonamento apparecchio con militari Regia Marina et carabinieri. Disposto ricerche siano riprese all'alba.*

Il 17 marzo, altri telegrammi si intrecciano tra Stromboli, Lipari e Messina. Il primo viene inviato al Ministero dell'Aeronautica dal comando della Marina di Messina: (...) *ulteriori ricerche Stromboli escludono possibilità ritrovare scampati aereo I-Suto. Disposto rientro torpediniera "Schiaffino" at Messina.*

Il Pretore di Lipari, Dott. Francesco Mandara, scrive, nelle prime ore della giornata, al Procuratore del Re di Messina, Dott. Castellani, *Carabinieri Stromboli comunicano apparecchio I-suto causa nebbia urto roccia fracassandosi. Nessun membro equipaggio è stato notato tra i frantumi anche perché terreni accidentati.* A distanza di qualche ora il Procuratore del Re Castellani autorizza il Pretore a portarsi a Stromboli.

In un secondo rapporto, datato 17 marzo (ore 7,45), inoltrato dal Ministero dell'Aeronautica alla segreteria particolare del Duce si legge: (...) *a seguito del rapporto del giorno 16 corrente dalle ultime notizie risulta che l'apparecchio I-Suto ha urtato, alle ore 11 circa, navigando attraverso un banco di fitta nebbia incontrato nella zona delle isole Lipari e che il pilota si ritiene abbia confidato di poter agevolmente superare tanto più che nel Golfo di Napoli risultavano condizioni atmosferiche alquanto migliori, contro un costone dello Stromboli, in località Forgia Vecchia. Passeggeri ed equipaggio hanno trovato la morte nell'incidente². L'apparecchio è andato distrutto. Sono state organizzate squadre per il ricupero delle salme, ricupero fortemente ostacolato dalle speciali caratteristiche del terreno dato che la costa si erge a picco sul mare. Sono state rivenute per ora solo cinque salme.*

A Stromboli, intanto, i carabinieri proseguono nelle operazioni di accertamento: (...) *L'indomani all'alba lo scrivente si portava sul luogo dell'incidente per continuare le ricerche ed indagini. In mezzo ai rottami dell'aeromobile venivano notati 5 cadaveri irriconoscibili. Vennero trovati due sacchi di posta che si ritenne subito necessario prelevarla e portarla in caserma. Si trovarono parte dei documenti dell'apparecchio e da questi fu possibile stabilire che l'aereo abbattutosi era quello che si cercava e precisamente quello della S.A. Avio Linee Italiane, sede di Milano, adibito al servizio di linea Tripoli - Roma. Inoltre venivano trovati i biglietti dei passeggeri ed il registro di bordo dai quali si poté stabilire che l'equipaggio era composto di 4 uomini e che a bordo dell'apparecchio vi erano 10 passeggeri. Attraverso i biglietti si stabilirono i nomi delle vittime. L'aeromobile era partito da Tripoli alle ore 6 ed era giunto a Catania alle ore 9,25 ripartendo per Napoli alle ore 10,05. Era diretto da Tripoli a Palermo, ma a causa delle condizioni atmosferiche avverse non aveva potuto fare scalo Palermo e di conseguenza aveva fatto scalo Catania dove aveva lasciato 4*

² L'equipaggio era composto da: Comandante Guido Gartman nato a Vercelli il 18 aprile 1913. Il secondo pilota Mario Bonomi, nato a Roma il 14 settembre 1913. Il Motorista Antonio Trullo, nato a Ginosa il 14 agosto 1904. Il Marconista Romeo Palamara nato a Savona il 25 settembre 1902. I passeggeri erano: Pasquale Argenziano, Caltanissetta 10 febbraio 1915, era residente a Salerno, sottotenente di fanteria. Uberto Benedetti, Vercelli il 31 agosto 1914, domiciliato Genova, sottotenente pilota. Litterio Calabretta, Giarre il 21 luglio 1899, era residente Tripoli. Giacomo Colombini, Nibbiano Val Tidone 17 maggio 1894, domiciliato a Vicenza. Leo Loi, Belmonte Piceno 26 luglio 1914, era residente a Porto S. Giorgio, sottotenente artiglieria complemento. Mario Rossi, 13 marzo 1905 a Castel S. Giovanni, domiciliato a Tripoli, era tenente colonnello pilota. Francesco Paolo Russo, Napoli 12 maggio 1917, era residente a Napoli. Domenico Scarinzi, 27 giugno 1916 a Vitulano era residente a Vitulano, sottotenente dell'artiglieria. Il tenente colonnello Andrea Zotti, 35 anni, Asiago 17 ottobre 1905, al momento dell'incidente risultava domiciliato a Roma. La moglie, Isabel Kindelan risultava residente a Palma di Maiorca. Maria Assunta Giulia Volpi Nannipieri, scrittrice di successo, brillante giornalista, narratrice trasgressiva, in arte Mura, era una delle firme più significative della letteratura italiana del primo Novecento. Maria era nata a Bologna il 25 agosto 1892 ed al momento del decesso risultava residente e domiciliata a Milano.

passaggeri. L'apparecchio andò ad urtare nella roccia della località Forgia Vecchia causa la fitta nebbia che vi era nel momento dell'incidente e nella mattinata.

Seguiamo direttamente dalle parole del pretore di Lipari, Francesco Mandara, la cronaca del sopralluogo a Forgia Vecchia nelle giornate del 18 e 19 marzo: *L'anno 1940, il giorno 18 del mese di marzo alle ore 13,00 in Stromboli località Forgia Vecchia quota 350 noi dottori Mandara Francesco pretore di Lipari assistito dal cancelliere sottoscritto, con l'intervento del sig. Rando Francesco fu Mariano di anni 59 da Stromboli, medico, nominato perito previo giuramento di rito, ci siamo recati in detta località all'oggetto di rilevare il luogo ove è avvenuto il disastro dell'aeromobile civile I-Suto della linea commerciale Tripoli-Palermo-Roma e abbiamo constatato che in una vallata località Forgia Vecchia a quota di circa metri 350 si trova il detto apparecchio in frantumi in tre punti distanti l'uno dall'altro circa 50 metri in linea longitudinale. Nel primo punto si trova mezza carlinga e rottame vario, nel secondo punto rottame varia dei motori, nel terzo punto l'altra mezza carlinga e rottame varia; a circa un centinaio di metri a sinistra di chi guarda dalla spiaggia verso il monte, dal punto più alto si trovano rottami di elica. Rimosso quanto si trova nel primo punto non si notano altre che rottame nonché una gamba calzata e vestita di stoffa grigia. Rimosso quanto si trova nel secondo punto si rinvennero cinque cadaveri che si trovano in condizioni pietosissime ma ognuno con gli indumenti addosso da cui si ricavano i libretti di riconoscimento con la scorta dei quali si procede alla precisa identificazione degli stessi. Erano: Bonomi Mario, Zotti Andrea, Palamara Romeo, Mura Volpi Maria, Gartman Guido. Praticamente la parte anteriore dell'aereo con la cabina dell'equipaggio e i primi due posti del settore passeggeri. Quindi stante l'ora tarda si rinviò le operazioni a domani ore sei. Successivamente il giorno 19 marzo 1940 facendo seguito alle superiori operazioni rileviamo quanto appresso: rimosso quanto si trova nel terzo punto si rinvennero in condizioni più o meno pietosi n. 9 cadaveri, ma ognuno con gli indumenti addosso da cui si ricavano i libretti di riconoscimento con la scorta dei quali si procede alla precisa identificazione. I corpi dei defunti sono collocati in una camera ardente appositamente allestita.*

A distanza di due giorni la notizia viene pubblicata sul quotidiano "La Stampa" di Torino: *Un aereo urta in un costone dell'isola di Stromboli. Roma, 18 marzo. L'apparecchio I-SUTO della - Società Aviolinee, in servizio civile fra Tripoli e Roma, partito dallo scalo di Catania il 16 marzo corrente alle ore 10,10 diretto a Roma, non è giunto a destinazione. Dalle ricerche immediate eseguire si è potuto dedurre che l'apparecchio, che nella prima parte del percorso aveva effettuato regolare navigazione, ha incontrato nella zona delle Isole Eolie un fitto banco di nebbia. In questo tratto di navigazione senza visibilità, eseguita con l'ausilio degli strumenti, fatalità ha voluto che l'apparecchio urtasse contro un costone dell'isola di Stromboli, andando distrutto. Molta enfasi viene data alla scomparsa della scrittrice "Mura".*

Il giorno successivo la notizia viene pubblicata sullo spagnolo "ABC" *Tragico accidente de aviario en Italia (Entre las cartorce victimas figura el heroico aviador Andrea Zotti). Roma, 18, 3 tarde. Un avion de la linea Tripoli-Milan se ha estrellado contro el suelo en la isla de Stromboli, a causa de la niebla. Diez pasajeros y cuatro tripulantes resultaron muertos. Entre los mertos figuran el teniente coronel de aviacion Andrea Zotti, ex combatiente de la guerra de Espana e hijo politico del general Kindelan y Maria Volpi, periodista y escritora italiana, conocida por el suedonimo de "Mura". El general Kindelan sale en hidroavion para Roma Palma de Mallorca, 18, 6 tarde. A consecuencia de un accidente de aviacion ocurrido en Italia ha resultado muerto el teniente coronel de aviacion italiana Andrea Zotti, que estaba casado con una hija del comandante militare de Baleares, general Kindelan. Con tan triste motivo, esta manana ha salido para Roma en un hidroavion el general Kindelan, acompaado de una de sus hijas.*

L'inchiesta

Prima di analizzare l'inchiesta sull'incidente dell'I-Suto occorre fare una breve premessa sulla navigazione aerea nel ventennio tra le due guerre mondiali.

Scopo base della navigazione è quello di conoscere in ogni momento la propria posizione nello spazio. Per rappresentare questa posizione si usano le carte aeronautiche, che, con buona approssimazione, rappresentano la superficie terrestre, curva, proiettata su di una superficie piana. La posizione è definita da valori di latitudine e longitudine, e per gli aeromobili, l'altitudine. La forma più semplice di navigazione è la *navigazione stimata*, basata su tre elementi fondamentali: la bussola, l'anemometro e l'orologio. Conoscendo rotta, velocità e tempo trascorso si può in ogni momento con semplici calcoli riportare sulla carta la propria posizione rispetto ad un punto di partenza o precedente. Il metodo è soggetto ad errori indotti dagli strumenti e da fattori esterni, quali ad esempio, le variazioni di campo magnetico e i venti. Si può rettificare la navigazione stimata rilevando la posizione di oggetti quali monti, fiumi, ferrovie o abitati, laddove questi esistono e sono riconoscibili, e viene definita come *navigazione terrestre* o *a vista*.

Per lungo tempo, fino agli inizi della II Guerra Mondiale, questa è stata la sola navigazione comunemente praticata dagli aerei civili e militari (che comunque non erano normalmente impiegati su tratte molte lunghe). Particolare rilevanza avevano allora le ferrovie, che costituivano con le loro rotaie e i cartelli delle stazioni, un valido riferimento. Dove però non esistevano riferimenti a terra, come ad esempio per lunghe tratte sull'oceano, bisognava ricorrere ad altri mezzi per poter verificare ed eventualmente correggere la stima. Per lungo tempo, quando ancora non esistevano i radioaiuti dell'epoca moderna, gli unici riferimenti esterni erano gli astri: il Sole, la Luna, i pianeti e le stelle. Questo metodo, trasferito all'aeronautica dal mondo nautico, è stato ampiamente usato dagli albori della navigazione aerea

fino a ben oltre la fine della seconda guerra mondiale, quando gli aeroplani avevano però delle velocità relativamente basse, che consentivano osservazioni spazialmente ravvicinate.

Si inizia a parlare dell'inchiesta a distanza di quasi quindici giorni, il 30 marzo 1940 il Procuratore del Re di Messina scrive al Pretore di Lipari (...) *Si prega di volere informare d'urgenza sulle risultanze degli accertamenti istruttori circa il disastro aviatorio testè verificatosi a quota 350 dell'isola di Stromboli, comunicando gli atti raccolti.* Il pretore risponde a distanza di alcuni giorni, il 6 aprile. Il 9 aprile il Procuratore del Re trasferisce il fascicolo al Procuratore Generale. Il procuratore del Re chiede l'intervento di un tecnico del Ministero dell'Aeronautica, ed il successivo 16 giugno sollecita chiarimenti; il 25 giugno la Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo trasmette il resoconto dell'inchiesta tecnica. (...) *Le risultanze di tale inchiesta inducono a ritenere che la causa del sinistro sia da ricercare nelle avverse condizioni atmosferiche, notevolmente peggiorate rispetto a quelle risultanti dal "cartello di rotta" del quale il comandante dell'aeromobile aveva preso visione prima della partenza dell'aeroporto di Catania, e quindi sulle conseguenti circostanze di nubi basse, di visibilità nulla nella zona dello Stromboli e di deriva notevole. Non sono emersi pertanto elementi di responsabilità penale a carico di alcuno.* Il Ministero dell'Aeronautica, tuttavia, non trasmette al Procuratore del Re tutti gli elementi ed i motivi sono chiaramente esposti in una nota interna inviata dalla Direzione Generale dell'Aviazione civile e traffico aereo al Gabinetto del Ministro il 24 agosto 1940: (...) *in data 16 giugno u.s. il Procuratore del Re di Messina chiedeva di conoscere se questo Ministero avesse ordinato una inchiesta per accertare le cause dell'incidente occorso all'aeroplano "I-Suto" della Società Avio Linee Italiane, abbattutosi il 16 marzo contro lo Stromboli, e, nell'affermativa, se fossero emersi elementi di responsabilità penale e a carico di chi.*

Questa Direzione Generale rispondeva il 25 giugno assumendo le conclusioni della relazione trasmessa a cotesto Gabinetto col foglio n. 217 dell'8 aprile u.s. e significando che non erano emersi elementi di responsabilità penale a carico di alcuno.

Con lettera n.1046/40 del 20 corrente la Procura del Re anzidetta chiede ora, se possibile, copia degli atti relativi alla inchiesta di cui trattasi, per acquisirli all'istruttoria giudiziaria in corso. Come è noto a cotesto Gabinetto, è emerso dall'inchiesta che alle ore 10,52, cioè presumibilmente tre minuti prima del sinistro, la stazione R.G. di Capodichino, cui il comandante dell'"I-Suto" aveva chiesto il rilevamento, rilevava l'aeromobile per 158°, mentre il rilevamento dello Stromboli è per Capodichino di 161°, il che, alla distanza che separa i due punti, comporta uno scostamento di circa 15 km. Questa circostanza, indicata nella relazione n. 9364 in data 28 marzo del registro Aeronautico Italiano e riferita nella suaccennata relazione a cotesto Gabinetto, potrebbe fornire all'autorità giudiziaria elemento per una eventuale ricerca di colpa, che si rifletterebbe su questa Amministrazione, dalla quale

dipende il servizio R.G. per l'assistenza al volo. È da tener presente che, mentre nella relazione del Registro la circostanza suindicata è espressa senza alcuna discriminante, nella relazione di questa Direzione Generale si chiarisce che l'errore di rilevamento di circa 3° in direzione dello Stromboli risulterebbe sistematico, come sembrerebbe confermato da ulteriori controllo effettuati da un apparecchio che, sulla verticale dello Stromboli, ha chiesto a più riprese il rilevamento a Napoli. Ciò premesso, mentre si esprime il parere che converrebbe aderire alla richiesta della Procura del Re di Messina trasmettendo in copia la citata relazione n.1217 di questa Direzione Generale anziché quella del Registro Italiano, si prega cotesto Gabinetto di volere far conoscere se nulla osti in proposito.

Le risultanze dell'inchiesta tecnica fornite, tuttavia, non sembrano convincere del tutto il Procuratore del Re che il 20 agosto chiede alla direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo copia di tutti gli atti. Il Ministero l'8 settembre trasmette la perizia. (...) *L'aeromobile proveniente da Tripoli, in regolare viaggio di linea Tripoli-Roma (linea 580) ometteva lo scalo di Palermo per condizioni atmosferiche avverse, atterrando all'Aeroporto di Catania alle ore 09,25 del 16 marzo 1940. Erano a bordo 14 passeggeri, kg. 174 di posta e kg. 1 di merci. Provveduto allo sbarco di 4 passeggeri e di kg. 125 di posta diretti a Palermo, l'aeromobile – fatto il relativo rifornimento di benzina – ripartiva per Napoli alle ore 10,10. Il carico in partenza da Catania era così costituito:*

<i>Carburante e lubrif. (1628 + 180)</i>	<i>kg.</i>	<i>1808</i>
<i>Equipaggio (4 persone)</i>	<i>kg.</i>	<i>320</i>
<i>Passeggeri (10 persone)</i>	<i>kg.</i>	<i>700</i>
<i>Dotazione R.T.</i>	<i>kg.</i>	<i>240</i>
<i>Bagaglio e Posta</i>	<i>kg.</i>	<i><u>107</u></i>
<i><u>Carico totale</u></i>	<i>kg.</i>	<i><u>3175</u></i>

Le condizioni meteorologiche, quali risultano dal Cartello di Rotta consegnato al Com.te Gartmann prima della partenza da Catania, non erano nel complesso tali da escludere la possibilità di effettuare il viaggio (in effetti in base agli stessi bollettini altri aeromobili erano stati fatti partire dai rispettivi scali di Napoli e Roma per Catania). Dalle dichiarazioni concordi dei Piloti che fra le ore 9 e le ore 10,30 hanno sorvolato le adiacenze della zona del sinistro, risulterebbe che le condizioni atmosferiche erano di molto peggiorate rispetto a quelle risultanti dal Cartello di Rotta. Dallo stesso si può inoltre rilevare che mentre mancavano i dati relativi alle stazioni di Messina e Paola, per Lipari era segnalato un vento di 10 km/h, vento che in

effetti doveva essere ben più forte a causa di una deriva ben maggiore di quella che il Pilota poteva prevedere. Tale circostanza risulterebbe confermata da quanto riferito dal com.te Molinari dell'aeromobile I – LUME della soc. Ala Littoria, proveniente da Napoli e giunto a Catania poco dopo la partenza dell'I – SUTO. L'aeromobile, partito come detto da Catania alle ore 10,10 non ha fatto rotta diretta Catania – Napoli, ma si è tenuto lungo la costa orientale della Sicilia, tanto da sorvolare la zona vietata di Messina. Infatti alle ore 10,25 la radio di bordo comunicava che l'aeromobile era costretto a sorvolare la zona vietata dello Stretto di Messina, causa le avverse condizioni atmosferiche: evidentemente le condizioni di tempo e la scarsa visibilità avevano consigliato seguire la rotta di sicurezza in vista del mare a bassa quota lungo la costa est della Sicilia. Alle ore 10,52 l'aeromobile richiedeva il proprio rilevamento alla Stazione Radiogoniometrica di Capodichino. Questa lo rilevava per 158° e subito dopo l'aereo ne accusava ricevuta. (Ore 10,54). Da questo momento nessun'altra comunicazione veniva data dalla radio di bordo. Si può desumere che il sinistro sia avvenuto immediatamente dopo l'ultima trasmissione e ciò sarebbe confermato da un orologio rinvenuto tra i rottami fermo sulle ore 10,55. Da notare che in base al rilevamento fatto da Capodichino l'aeromobile avrebbe dovuto trovarsi su di una linea passante a circa 15 km., ad est dell'Isola di Stromboli. Devasi pertanto ritenere che il R.G. di Capodichino abbia commesso un errore di rilevamento di circa 3°, errore che in direzione dello Stromboli risulterebbe essere sistematico, come sembrerebbe confermato da ulteriori prove di controllo effettuate da un apposito apparecchio che, sulla verticale dello Stromboli, ha richiesto a più riprese il rilevamento a Napoli. Dalle constatazioni e da relativo sopralluogo del Registro Aeronautico Italiano risulta che l'aeromobile ha cozzato contro un costone roccioso a Sud-Est dell'isola dello Stromboli, in località Forgia Vecchia, ad una altezza sul mare di circa m. 300 e distante circa 600 m. da un gruppo di casette denominato Contrada Scari. Sulle pareti della roccia si scorgono evidenti le tracce dell'urto; su di uno sperone si nota una traccia rettilinea leggermente inclinata a sinistra con frantumi di compensato del rivestimento alare, nella parte antistante di circa 12 m., ed a quota superiore di circa 10 m. rispetto alla prima, si notano le tracce dell'urto dei motori e lievi acciaccature dei cespugli di ginestra. Dette contestazioni consentono di dedurre che l'aeromobile, in assetto di forte salita, ha urtato in un primo tempo contro lo sperone con l'ala sinistra: in questo primo urto si staccava un moncone di ala sinistra di circa m. 5, che veniva proiettato a circa 40 metri. Successivamente l'aeromobile andava a fracassarsi contro la parete antistante. I relitti, frammisti ai miseri resti delle vittime, sono stati proiettati in piccola parte sul ciglio ed intorno al costone in una zona di circa m. 50 x 50, la rimanente parte è precipitata su di un piccolo ripiano ai piedi della roccia a circa 30 m più in basso. Su ciglio della roccia si notano: rottami della semiala destra, 4 poltrone, rottami di cilindri e di carter dei motori, pezzi di eliche. A circa 15 m. il semicarrello sinistro con la ruota e le gambe fortemente deformate ed i pneumatici tagliati trasversalmente; a m. 40 la estremità dell'ala sinistra. La fusoliera con gli impennaggi ed altri rottami, che erano precipitati in un sottostante burrone inaccessibile.

Null'altro è stato possibile constatare sui resti dell'aeromobile. Molti abitanti della Contrada Scari han dichiarato di aver distintamente udito, verso le ore 10,55 del giorno 16, il rombo dei motori, che però dopo circa 30 secondi cessò improvvisamente.

La fittissima nebbia e la pioggia non consentirono di scorgere l'aeromobile che navigava nelle immediate adiacenze. Da tutto quanto sopra premesso, pur rimanendo sempre nel campo delle ipotesi, si può dedurre:

Che l'aeromobile I-SUTO tenuto conto della velocità di crociera (240 km/h) ha compiuto regolarmente la prima parte del percorso (Km. 60 circa) Catania – Zona Vietata di Messina;

Che verosimilmente il pilota subito dopo si è prefisso seguire la rotta tra lo Stromboli e Capo Vaticano, dirigendosi verso Capo Palinuro (352°) ed ha ritenuto di aver oltrepassata l'isola dello Stromboli dopo i 30 minuti intercorsi tra l'ingresso della zona vietata di Messina (ore 10,25) ed il sinistro (ore 10,55): infatti in 30 minuti l'aeromobile avrebbe dovuto percorrere circa 120 km., che, misurati sulla rotta anzidetta, portano appunto oltre lo Stromboli. In detta ipotesi è da pensare che il QTE³ delle ore 10,52 sia stato richiesto non per il timore di trovarsi presso lo Stromboli, ma per dirigersi sicuramente su Napoli o comunque accertarsi sulla giustezza della rotta seguita, nella convinzione che l'isola dello Stromboli fosse oltrepassata. Senonchè il pilota avrebbe effettuati i suoi calcoli senza rendersi conto della forte deriva a cui l'apparecchio era sottoposto a causa del vento spirante nella zona con ben maggiore intensità di quella segnalata dal Cartello di Rotta.

Dalle constatazioni sul luogo del Registro Aeronautico Italiano si è potuto dedurre che l'aeromobile ha urtato contro lo sperone montano in assetto di forte salita. È da chiedersi se il Comandante abbia inclinato l'apparecchio in salita a seguito del QTE delle ore 10,54, oppure in seguito alla visione diretta della sagoma dello Stromboli, intravista a pochi metri ormai di distanza. Non è facile rispondere a tale quesito. Tuttavia è forse lecito ritenere più ammissibile la seconda ipotesi, per il fatto che molto probabilmente al marconista sarà mancato il tempo di comunicare al comandante i dati ricevuti da Capodichino, avendo egli dovuto impiegare almeno 1 minuto a tradurre tali sulla carta di navigazione ai fini dell'orientamento. Non si può escludere d'altra parte che il Pilota, dalla navigazione a quota molto bassa in vista del mare abbia messo l'apparecchio in decisa salita, quando la visibilità è andata annullandosi, senza peraltro riuscire a portarsi a quota di sicurezza.

Se si considera che l'I-SUTO non ha fatto rotta diretta Catania – Napoli, ma si è tenuto lungo la costa orientale della Sicilia tanto da sorvolare la zona vietata di

³ Il QTE è l'angolo con cui la stazione rileva il velivolo rispetto al nord vero. Veniva utilizzato nel sistema di radionavigazione basato sul radiogoniometro.

Messina, portandosi quindi sulla rotta Messina – Napoli molto più a levante della precedente; che il Pilota non poteva ovviamente avere alcuna ragione, una volta passato su Messina, di deviare volontariamente verso i gruppi dello Stromboli e delle Lipari in zona di più che scarsa visibilità, si deve ritenere – salvo che non lo abbiano ingannato le deviazioni della bussola quali si verificano in vicinanza dei vulcani – che la deriva (o l'errore della bussola o tutte e due le cause insieme) sia stata appunto così accentuata da portare l'aeromobile proprio sullo Stromboli annullando anzi, probabilmente, anche quel margine che il Pilota avesse voluto assicurarsi, facendo rotta ancora più verso il largo.

Quanto alla quota tenuta nel volo essa può forse spiegarsi col fatto che la segnalazione di nubi basse, al di sotto delle quali la visibilità veniva indicata come abbastanza estesa (e fin verso lo Stromboli lo era di fatto), può aver fatto apparire conveniente al Pilota navigare in vista del mare. Verso lo Stromboli invece la visibilità era pressoché nulla, cosicché la bassa quota di volo da presunto elemento di sicurezza si è trasformata in causa del sinistro, agendo in concomitanza alla forte deriva ed alle probabili deviazioni della bussola, dovute come detto alla vicinanza di zone vulcaniche. Sembra quindi potersi dedurre che le cause del sinistro siano da ricercarsi nelle avverse condizioni atmosferiche, notevolmente peggiorate in rapporto a quelle segnalate dal Cartello di Rotta, e quindi alle conseguenti circostanze di nubi basse, di visibilità nulla nella zona dello Stromboli, di deriva notevole, anche senza tener conto delle influenze del vulcano sulla bussola, non controllabili a mezzo di osservazioni dirette. Forse anche l'erroneo rilevamento di 158° gradi può aver fatto pensare all'equipaggio di trovarsi ancora abbastanza al largo dello Stromboli, mentre quello effettivo intorno ai 161° avrebbe potuto immediatamente allarmarlo.⁴

L'inchiesta viene ufficialmente chiusa il 21 ottobre, con la comunicazione del Procuratore del Re al Procuratore Generale. Il 26 ottobre, quindi, l'archiviazione definitiva della pratica.

Come concluso dall'inchiesta appena letta una delle cause dell'incidente aereo è da ascrivere alle “*deviazioni della bussola, dovute come detto alla vicinanza di zone vulcaniche*”. Tale fenomeno noto da qualche anno era oggetto, nel medesimo periodo, di approfonditi studi da parte di una equipe italiana. La relazione è contenuta nel testo “*La distribuzione del campo magnetico terrestre all'isola di Stromboli*” di **Mario Bossolasco**⁵. (...) *uno speciale interesse riveste l'esame dei rapporti*

⁴ Quella riportata è la copia conforme della relazione trasmessa dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo al Gabinetto del Ministro dell'Aeronautica, con foglio n. 4217 del 8 aprile 1940, ed è datata 3.9.1940.

⁵ Bossolasco, Mario Pasquale. - Geofisico italiano (Torino 1903 - ivi 1985). Prof. (1945) di fisica terrestre nell'univ. Di Genova. Presidente, dal 1953, della Società italiana di geofisica e meteorologia, da lui istituita; fondò (1939) e diresse la rivista Geofisica pura e applicata. Tra i suoi scritti: Ricerche di fisica marina (con I. Dagnino, 1961).

che intercedono fra l'attività vulcanica e quella geomagnetica, dato che i processi termici che si verificano nelle corrispondenti parti della crosta terrestre determinano variazioni nel campo geomagnetico il cui studio ci permette di documentare e di analizzare le vicende dell'attività vulcanica. L'interdipendenza fra i fenomeni vulcanici e quelli geomagnetici può rivelarsi in vario modo (...) ho reputato di particolare interesse intraprendere un rilevamento di questo genere per l'isola di Stromboli, la quale essendo la parte emersa di un vulcano monogeno, come costituito dall'accumulo di materiale vario per l'attività di un solo centro eruttivo di posizione essenzialmente stabile, ha una superficie limitata di circa 16 Km². La campagna magnetica allo Stromboli venne eseguita nel 1940 e precisamente in due periodi: dal 9 al 23 marzo e dal 26 aprile al 3 maggio. Le anomalie magnetiche accertate a Stromboli raggiungono intensità di gran lunga più notevoli, poiché i nuclei individuati presentano scarti di alcune migliaia di gamma rispetto al campo normale. Le manifestazioni relativamente recenti di questo vulcano, la cui attività è notoriamente in prevalenza esplosiva, hanno in generale originato colate laviche di limitata estensione e potenza, con la conseguenza di rendere più irregolare la distribuzione del campo geomagnetico. Già prima delle determinazioni assolute eseguite dall'Istituto Geografico Militare nel quadro del recente rilevamento geomagnetico d'Italia, pur disponendo di misure sporadiche, era noto come l'Arcipelago delle Isole Eolie costituisca una regione presentante notevoli perturbazioni nel campo magnetico terrestre, che si estendono anche fortemente sul mare circostante, specialmente là ove il fondo trovasi a piccola profondità. Simile caratteristica, che è funzione diretta del vulcanismo recente dominante la costituzione geologica di tutto l'arcipelago, porta come conseguenza che non è possibile disporre, nello stesso gruppo di isole, di una località nella quale il campo magnetico terrestre risulti uniformemente normale. Ad ogni modo il Nippoldt già aveva potuto dedurre che l'arcipelago delle Eolie è sede di anomalie relativamente intense. Il 16 marzo 1940, durante l'esecuzione della campagna magnetica sulla quale ho ora riferito, un grave incidente aereo si verifica a Stromboli. Fra le ore 10,50 e le 10,55 l'aeromobile civile I-Suto della S.A. AvioLinee Italiane, proveniente da Siracusa (un evidente errore di Bassolasco n.d.a.) e diretto a Roma, si fracassava contro le falde orientali dell'isola, nella località denominata Forgia Vecchia, a poco meno di 300 m sul livello del mare. Nella sciagura perirono tutti i passeggeri ed il personale di bordo. Una delle cause che hanno favorito il disastro sta anzitutto nelle condizioni atmosferiche, poiché in detto giorno dominava su tutto il Tirreno inferiore una fitta e potente formazione di nubi basse che si estendevano talvolta sino a poche decine di metri sul mare. Ad ogni modo, non è evidentemente mia intenzione di occuparmi delle cause che hanno determinato la catastrofe. Per contro, intendo soltanto richiamare l'attenzione sul fatto che non è da escludere l'intervento delle forti anomalie locali del campo geomagnetico come fattore perturbatore delle indicazioni della bussola. Infatti, il

rilievo geomagnetico dell'isola ha dimostrato l'esistenza di anomalie magnetiche molte intense anche presso il mare (ad es., quelle poco sopra la Punta dell'Omo, nelle cui vicinanze dovrebbe passare la rotta seguita dall'I-Suto) mentre non è da escludere che a distanze anche sensibili dalle coste dell'isola, specie ove il mare è meno profondo, si abbiano perturbazioni altrettanto forti del campo geomagnetico. Naturalmente, nel caso della navigazione aerea l'elemento fondamentale è la declinazione, per la quale non si dispongono osservazioni. Cionondimeno, riferendomi ad un recente studio di Dott. Ing. K. Ramsayer, data l'altezza di volo relativamente piccola dell'I-Suto (quale risulta identificandola con la posizione di caduta, prossima alla stazione 173 del rilievo geomagnetico) si può constatare facilmente che l'azione deviatrice esercitata sulla bussola in volo delle anomalie più intense osservate Stromboli può essere sensibile e tutt'altro che trascurabile, anche a causa della topografia o batimetria accidentata della regione. Invero, essendo ammissibile che a Stromboli le perturbazioni più intense provochino al suolo anomalie della declinazione di 5° e più, dalle formule di K. Ramsayer segue che tali anomalie possono ancora risultare quasi dello stesso ordine ad un'altezza di 300 m. almeno per opportune distribuzioni delle masse perturbanti, ovvero per determinate configurazioni topografiche. Queste brevi considerazioni confermano l'utilità di completare il rilievo geomagnetico dello Stromboli e rilevano come sarebbe parimenti importante estendere i rilievi geomagnetici al mare adiacente, per l'accertamento di quelle eventuali zone pericolose alla navigazione aerea (e marittima) con sufficiente precisione.



2 - L'aviazione civile italiana tra le due guerre mondiali

La grande guerra pone fine alla fase pionieristica del volo in Italia tanto quanto negli altri Paesi che vi hanno partecipato. Sulla base dell'esperienza fatta durante il conflitto, gli aerei sono diventati mezzi relativamente affidabili. Nel dopoguerra inizia la vera e propria storia dell'aviazione. La matrice militare tuttavia continua a essere fondamentale. È soprattutto la competizione militare a fare spendere nei vari paesi somme ingenti nello sviluppo del mezzo aereo. Nel totale vuoto normativo si registrarono alcuni timidi tentativi di avviare servizi aerei per passeggeri (si può citare la linea Roma - Napoli con dirigibili, inaugurata nell'aprile 1919, o altri exploit sempre a carattere occasionale), ma il disinteresse del grande capitale e della classe politica relegava l'aviazione commerciale in un limbo dal quale sarebbe uscita solo dopo il rafforzamento del quadro istituzionale. Nel 1919 nacque la Società Anonima Imprese Aeree Milano (Saiam), che tentò di assicurarsi la concessione di alcune linee da gestire con idrovolanti. Malauguratamente nel corso dello stesso anno si verificarono in tutto il Paese numerosi incidenti aerei che trovarono eco puntuale sulla stampa quotidiana. In particolare il 2 agosto cadde a Verona un Caproni 600 con numerosi passeggeri a bordo, fra cui cinque giornalisti; ne seguirono aspre polemiche che, oltre a evidenziare imperdonabili leggerezze organizzative, indussero le autorità governative a rinviare la liberalizzazione dei servizi aerei nel timore - non infondato - di andare incontro ad altre disgrazie.

Intanto i problemi dell'aviazione civile venivano per la prima volta affrontati in un consesso internazionale: nell'ottobre 1919 si tenne a Parigi la Convenzione internazionale per il regolamento della navigazione aerea, che dette origine nel 1922 alla Commissione internazionale della navigazione aerea. L'atteggiamento di chiusura del governo suscitava naturalmente le proteste degli aviatori e dell'opposizione che aveva in Mussolini il più focoso rappresentante. Il futuro dittatore mostrava verso l'aviazione un interesse spiccato; i suoi veementi articoli di argomento aeronautico erano seguiti con attenzione dagli ex combattenti dell'aria, fra i quali si contavano numerosi simpatizzanti del movimento fascista. Fra il 1919 e il 1923 le competenze in materia aeronautica furono attribuite in rapida successione al ministero dell'Industria, a quello del Tesoro e a quello dei Trasporti marittimi e ferroviari, nel cui ambito fu costituita una Direzione generale d'Aeronautica che tracciò un abbozzo di sviluppo dei futuri collegamenti aerei. Dopo un ulteriore passaggio al ministero della Guerra, i poteri di tutela e controllo nel settore aereo furono assunti dal Comando Generale d'Aeronautica dell'esercito.

Giunto al potere, Mussolini creò un Commissariato d'Aeronautica propedeutico a un futuro ministero (30 agosto 1925). I tempi erano ormai maturi anche in Italia per l'apertura delle prime linee aeree, e sia gli industriali che i grandi istituti di credito fiutarono il vento favorevole. Alcune società di aeronavigazione esistevano già, seppure allo stato embrionale: nel 1921 gli imprenditori triestini

Cosulich avevano costituito la Società Italiana servizi aerei (Sisa) per offrire voli turistici ai clienti dell'albergo di Portorose. Il 1° aprile 1926 la Sisa inaugurò il primo servizio regolare con idrovolanti Cant 10 fra Trieste e Torino via Venezia e Pavia (per Milano). La linea era praticamente in concorrenza con le Ferrovie dello Stato, che sulla stessa tratta trasportava passeggeri e posta a tariffe molto inferiori. Lo Stato assicurò alla Sisa una sovvenzione per chilometro volato e una somma annua per il trasporto obbligatorio di posta, con premi per ogni chilogrammo in eccedenza.

La società da parte sua era tenuta a sostenere in proprio le spese di messa in opera delle installazioni di scalo. Anche la Società anonima navigazione aerea (Sana) di Genova aveva fondamenta solide: il presidente Rinaldo Piaggio era il titolare dell'omonima ditta aeronautica di Finale Ligure e vicepresidente della società Costruzioni meccaniche aeronautiche s.a. (Cmasa) che produceva gli idrovolanti Wal, e nel consiglio d'amministrazione erano rappresentati la Comit e la Cmasa ai più alti livelli. In agosto fu la volta dell'Aero espresso italiana (Aei), voluta dal conte Volpi e dalla Comit, entrambi con forti interessi in Medio Oriente. L'ultima compagnia aerea a spiccare il volo nel 1926 fu la Transadriatica, fondata ad Ancona dall'ingegner Renato Morandi. L'espansione della rete commerciale negli anni successivi fu costante ma dal punto di vista operativo ed economico le varie società si differenziarono significativamente. Mentre la Transadriatica, grazie a una sana gestione e alla scelta oculata delle linee e degli aerei (tutti di tipo Junkers), prosperava, la Aei andò incontro a una serie di incidenti che ne condizionarono pesantemente l'attività. La Sana si segnalò per il buon livello di regolarità e la sua vocazione mediterranea trovò conferma nell'apertura di una linea coloniale con Tripoli e nella messa in esercizio della Roma - Barcellona prolungata poi fino a Gibilterra. La Sisa, infine, unica compagnia a operare unicamente con macchine di concezione nazionale, conobbe uno sviluppo armonico commisurato alle sue risorse e rimase legata al bacino adriatico anche se aggiunse alla sua rete una tratta internazionale prolungando la Trieste - Genova fino a Marsiglia. Anche la Fiat volle cimentarsi nel campo dell'aviazione civile e nel 1926 fondò la Avio linee italiane (Ali) per esercitare la linea Milano - Trento - Monaco.

La promozione di Italo Balbo ai massimi vertici dell'Aeronautica - sottosegretario dal 1926 al 1929 e in seguito ministro fino al 1933 - ebbe conseguenze importanti. Balbo si pose ben presto il quesito se fosse opportuno proseguire nella politica di sovvenzioni per le società aeree, particolarmente onerosa per lo Stato, ritenne che la soluzione più conveniente fosse da ricercarsi nella creazione di una compagnia di Stato sulla quale far convergere le risorse finanziarie e le direttive politiche del ministero. Il primo passo fu nel 1928 la creazione della Società aerea mediterranea (SAM). Il processo di concentrazione dell'aviazione commerciale italiana attorno al polo pubblico costituito dalla Sam vide dapprima l'assorbimento della Transadriatica (1931). Nel 1934 anche la Sana, la Sisa e la Aei confluirono nella Sam che assunse la ragione sociale Ala Littoria.

Si completò così il disegno politico di razionalizzare i servizi aerei dandoli in gestione a un'unica compagnia di bandiera. Solo le AvioLinee, intoccabili in grazia della potenza economica e politica della Fiat, rimasero in mani private continuando a prosperare. La gestione centralizzata del trasporto aereo permise indubbiamente notevoli economie: il personale fu ridotto e selezionato, le linee razionalizzate, la rete logistica snellita. Lo Stato risparmiò una dozzina di milioni di lire sulle sovvenzioni erogate nell'esercizio 1934-1935 rispetto al precedente.

Ciononostante l'Ala Littoria si dovette indebitare per realizzare il potenziamento della linea "imperiale" alla vigilia della guerra d'Etiopia e per rinnovare parte della flotta con materiale di progettazione nazionale, secondo le direttive politiche del ministero. Le caratteristiche di questi apparecchi, peraltro, erano superate dal punto di vista tecnologico perché in Italia si usava ancora la costruzione mista o in legno mentre negli Stati Uniti nasceva il Dc3, un bimotore metallico che avrebbe rivoluzionato l'aviazione commerciale, o il quadrimotore Boeing B 307 a cabina pressurizzata per i voli ad alta quota. Anche nel settore motoristico, della strumentazione e delle telecomunicazioni si accentuò il divario con le nazioni aeronauticamente più progredite: erano pochi gli equipaggi dell'Ala Littoria in grado di effettuare il volo strumentale e gli atterraggi "ciechi". Nonostante questi limiti la compagnia aprì i collegamenti con l'Africa Orientale coprendo 6.400 km in due giorni e mezzo. I risultati dei primi anni di gestione erano senz'altro incoraggianti e la direzione dell'Ala Littoria rivolse la sua attenzione al Sud America, dove la presenza italiana era forte. Nel settembre 1939 l'Ala Littoria passò la mano a una società controllata, la Lati, creata ad hoc per gestire i servizi transoceanici, che - come vedremo in un capitolo di approfondimento - effettuò la prima linea regolare Italia - Brasile fra il 21 e il 24 dicembre 1939. Alla vigilia della seconda guerra mondiale l'aviazione civile italiana era al quinto posto nel mondo, dopo Stati Uniti, Russia, Germania e Gran Bretagna: il vettore pubblico aveva senz'altro soddisfatto le attese del regime, ma poiché le sue finalità non erano volte a produrre utili bensì a tenere alto il prestigio della bandiera, non è facile dare un giudizio di merito sulla bontà delle valenze economiche.

L'Ala Littoria, oltre a percepire le sovvenzioni governative, utilizzava aeroporti e installazioni militari e usufruiva spesso dei servizi aeroportuali della Regia aeronautica: privilegi questi ignoti alle compagnie private straniere che operavano in regime di concorrenza. Per contro le carenze dei servizi sussidiari gestiti dai militari - radioassistenze, telecomunicazioni, previsioni meteorologiche - avevano riflessi negativi sull'addestramento del personale e sulla sicurezza della navigazione.

Furono diversi gli incidenti aerei verificatisi in Italia negli anni precedenti, allo scoppio della seconda guerra mondiale, anche di compagnie straniere.

3 - Saracena

Il 23 aprile 1933 si verifica l'incidente aereo più grave del ventennio sul territorio italiano da parte di un velivolo straniero. Il volo "**F-Alce**", un aereo della "Air Orient" (una compagnia aerea francese attiva fino al 1933) in volo da Napoli ad Atene, si schianta nel territorio montano tra i comuni di Saracena e Morano Calabro, nella provincia di Cosenza. Il "*Mattino Illustrato*" realizza una copertina a firma di Ugo Matania per raccontare l'evento; nella didascalia si legge (...) "*il dramma dei naufraghi dell'idrovolante francese F-Alce: la donna e i due uomini scampati alla morte e ritrovati da un'audace pattuglia di militi forestali, su una vetta calabra, tra le nevi, dopo aver vissuto sei giorni accanto ai cadaveri dei cinque compagni di viaggio, tra i rottami dell'aereo precipitato al suolo*".



La Stampa (29 aprile 1933) - Il dramma del francese «Falce» Precipitato tra i boschi della Calabria - Delle otto persone a bordo tre sono vive. *Cosenza 28 notte - Stamane alle 11, in territorio del comune di Saracena, e precisamente in contrada Scisarelli, località alpestre e impervia, tuttora coperta di neve, entro una fitta boscaglia, e stato ritrovato l'idrovolante francese «F-Alce». La scoperta è stata fatta dai carabinieri e dai militi forestali incaricati delle ricerche, che erano condotte da*

parecchi giorni, per ordine delle competenti autorità. Delle otto persone che erano a bordo dell'apparecchio tre sono vive; e precisamente la signora Minnie Gigandet, Jean Etevé e il radiotelegrafista Callot. Quest'ultimo è leggermente ferito al capo. Tutti gli altri sono morti.

Come è avvenuto il ritrovamento - Morano Calabro, 28 notte. Le autorità provinciali di Cosenza non appena era giunta la notizia della scomparsa dell'idrovolante francese, "F-Alce" in rotta da Corfù per Napoli, e ventilatasi la possibilità che l'apparecchio fosse precipitato sui monti boscosi e scoscesi dell'Appennino Calabro, avevano subito impartito le opportune disposizioni perché fossero iniziate pronte ricerche. Le quali si sono svolte minuziose, per cinque giorni, nonostante che, secondo notizie sopraggiunte, fosse parso che rottami di aeromobili fossero stati rintracciati in mare nei pressi di Nicastro.

Incontro impressionante - Le ricerche, vane per alcuni giorni, continuate tuttavia con pazienza, sono state coronate dal successo. Una pattuglia, infatti, della Milizia Forestale della stazione di Morano Calabro, composta dal milite Carmine Ballante ed Annibale Parise, a cui si erano aggiunti alcuni carabinieri sormontate autonomamente gravi difficoltà, verso le undici di oggi, il località Scisarelli, che è sulla montagna di Saracena, irta di rovi e coperta di neve, superato un pendio scosceso, avvistavano, da lontano una emergenza visibilmente contrastante con l'uniformità grigia del luogo. I militi, proseguendo faticosamente fra i rovi e la neve, fattasi ormai durissima, raggiungevano il punto; lo spettacolo che si è presentato ai loro occhi fu impressionante. Essi hanno veduto venirsi incontro due figure umane - figure più che creature - livide per il freddo e irriconoscibili per l'intimo tormento: qualche passo indietro, una terza figura, terrea, avanzava con grande sforzo, strascicando una gamba. Aveva il capo ed un braccio fasciati. Più in là, fra i rovi alti, in un cespugliose rinsecchito, con le ali e il castello motore infranti, eppur con la carlinga intatta, era un velivolo. Il primo incontro fra i superstiti ed i soccorritori è stato quanto mai drammatico. Le due prime figure - una donna, la signora Minnie Gigandet, e un uomo, il signor Etevé - si son gettati, privi di forze, fra le braccia dei militi, che hanno abbracciato e baciato con effusione. Poi con la voce rotta, a mala pena, si sono spiegati; essi erano illesi. Ma il terzo superstite era ferito. A lui le prime più pronte cure: È il radiotelegrafista Callot - il terzo, appunto - in un amorevole soccorso. Ferite al capo, egli aveva, e ad un braccio e alla gamba sinistra; ma, fortunatamente non gravi. Tutt'attorno, era un silenzio profondo di morte. La tragedia vissuta dagli aviatori, apparve, d'un baleno, agli occhi dei militi i quali, infine, si avvicinarono alla carlinga. Sotto di essa schiacciati, affondati nella neve, che li avvolgeva come una bianca, funerea coltre, erano cinque morti: i due uomini dell'equipaggio e i tre passeggeri, che il velivolo trasportava. Ma ogni tentativo dei militi per sollevare la carlinga e comporre pietosamente i cadaveri fu vano. Occorrevano mezzi idonei, attrezzi atti alla bisogna, che essi lì per lì non possedevano.

Il racconto dei superstiti - Allora, mentre uno dei militi si fermava presso i rottami a confortare i superstiti e a rifocillarli con la sua colazione, l'altro scendeva di corsa verso Morano Calabro a sollecitare aiuto. E ben presto una colonna di soccorritori, composta di carabinieri e di alpigiani partiva alla volta del tristo dirupo.

Come è perché è avvenuto il disastro? Non si è ancora trovata una precisa risposta all'interrogativo. Mentre la colonna iniziava e perseguiva l'ascesa, il milite rimasto lassù raccoglieva le prime informazioni dai tre superstiti. I poveretti si trovavano in uno stato di completa prostrazione fisica e morale; e pochi e imprecisi ragguagli essi erano in grado di fornire. Piuttosto la loro terribile vicenda essi hanno voluto narrare. La signora Minnie è stata la prima a riprendersi; essa è parsa subito meno abbattuta dei suoi compagni; dalla sua bocca si è udito il racconto di quanto era accaduto. Per quattro giorni, con i suoi compagni, era vissuta alimentandosi con i pochi biscotti che si erano potuti trovare a bordo. Per quattro giorni si era riparata dal freddo pungente nella carlinga, giacendo con i compagni quasi presso i gelidi cadaveri dei trapassati. E l'attimo indescrivibile del precipitare, e la prima lotta contro la morte, essa ha narrato. E gli sforzi supremi per contendere alla morte i compagni, precipitati sul punto che l'apparecchio si capovolgeva e il non poter prestare loro alcun aiuto; il sentirli, il vederli vicini, già cadaveri, per quattro interminabili giorni. E poi il dubitare della propria salvezza, non scorgendo d'attorno che monti, boschi e neve; l'andar vagando senza meta, in cerca di aiuti; e il raccogliere l'eco, soltanto, che veniva dai burroni fondi, delle loro invocazioni disperate. Questa insopportabile eco, che recava mai, mai, una risposta viva, prostrava, più che le privazioni e la sofferenze fisiche, i superstiti. Or dunque, come videro giungere i militi, e si gettarono nelle loro braccia, quasi vennero meno per la gioia. I superstiti, questa sera, non hanno voluto scendere a valle. Con i militi ed i carabinieri hanno voluto vegliare, nell'ultima notte, i compagni caduti, che non è stato ancor possibile trasportare in basso, data la distanza che, separa il luogo della catastrofe, da Morano, e la assoluta impraticabilità notte tempo dei sentieri. L'apparecchio e i cadaveri saranno quindi rimossi domani. Un piccolo, silenzioso accampamento si è impiantato lassù, oltre il tristo dirupo scosceso e un gran fuoco, per tutta la notte, infrangerà le tenebre, con vividi bagliori.

4 - Almaza

Il 7 agosto 1935 un volo di linea diretto verso l'Eritrea, nei pressi di Almaza, a nord del Cairo, si schianta al suolo. Nel grave incidente trova la morte il ministro ai lavori pubblici Luigi Razza ed il famoso esploratore Raimondo Franchetti. Diversi quotidiani danno notizia dell'incidente, Il Mattino del 9 agosto 1935, scrive: "*Un trimotore italiano in volo verso l'Asmara, recante a bordo il Ministro italiano dei LL.PP. On. Luigi Razza, il suo segretario particolare dottor Minasi, l'africanista Franchetti, due piloti (un maggiore e un sottotenente) e un meccanico, per ragioni ancora ignote è precipitato in fiamme a circa un chilometro e mezzo dal Cairo. L'apparecchio, partito in condizioni normali, con tempo sereno aveva sostato, proveniente da Roma, per*

qualche tempo in Egitto". I quotidiani "La Stampa" e "Stampa Sera" dedicano una serie di articoli, nella medesima giornata. Il Ministro Luigi Razza perde la vita in un incidente di volo tra il Cairo e l'Asmara

Stampa sera (9 agosto 1935). ROMA, 8 notte. Il giorno 6 u. s. partiva da Roma l'apparecchio «SM.81» destinato per usi civili nell'Africa Orientale. Sull'apparecchio prendevano posto S. E. Razza, il suo segretario particolare, dott. Minasi, nonché il barone Franchetti. Pilotavano l'apparecchio il maggiore Boetani e il sottotenente Lavaggi; erano a bordo il motorista sergente maggiore Pirola e il marconista atlantico maresciallo Viotti. L'apparecchio, che aveva già al suo attivo circa 20.000 chilometri di percorso e una precedente crociera Roma - Asmara, compiva regolarmente la prima tappa, giungendo al Cairo il pomeriggio del 6. Il mattino successivo, alle 5,20 locali, l'apparecchio partiva in condizioni atmosferiche ottime per l'Asmara, dopo aver pernottato nell'aeroporto civile di Almaza. Alle 5,31 il marconista era in contatto con Monte Celio e Asmara e inviava il seguente telegramma circolare: « N. 1 prot. - Partiti Cairo ore 5,20, diretti Massaua stop. A bordo tutto bene stop ». Ciò certifica che tutto procedeva regolarmente. Dopo di allora più nulla. Iniziatesi, su richiesta immediata dell'autorità italiana, affannose ricerche da parte di apparecchi civili egiziani e militari britannici, nel pomeriggio di oggi l'apparecchio è stato ritrovato sulla rotta Cairo-Asmara, a circa 15 miglia di distanza dal Cairo. L'equipaggio ed i passeggeri sono deceduti. Il generale Pellegrini con tecnici del Genio aeronautico, è partito in volo alla volta del Cairo per una inchiesta.

L'apparecchio ritrovato a 20 chilometri dal Cairo - Alessandria (Egitto), 8 notte. Soltanto stasera si è appresa ad Alessandria la tragica fine del Ministro dei Lavori Pubblici Razza e del noto esploratore barone Franchetti in un incidente aviatorio poco lungi dall'aeroporto del Cairo. Martedì giungeva al Cairo proveniente da Roma un apparecchio « Savoia Marchetti » che alle 5,20 del mattino di mercoledì spiccava il volo per Massaua. Alla partenza i bollettini meteorologici segnalavano buone condizioni atmosferiche e il decollo è avvenuto felicemente. Tutto faceva credere che il volo si sarebbe effettuato in condizioni normali, senonchè mercoledì sera un telegramma del Governo dell'Eritrea invitava le autorità diplomatiche e consolari d'Egitto a provvedere con la massima urgenza alla ricerca dell'apparecchio invano atteso al campo di Massaua dove doveva arrivare verso le ore [12] di ieri. Il ministro d'Italia al Cairo Ghigi impartiva immediate istruzioni perché i comandi dell'aviazione inglese ed egiziana fossero avvisati del tragico dubbio della scomparsa dell'apparecchio e cortesemente volessero disporre solleciti voli di ricerca. La notte è trascorsa in ansia angosciosa alla Legazione d'Italia, dove il personale ed il suo giovane capo non hanno chiuso occhio, e al consolato del Cairo sono state vissute minuto per minuto lunghe ore di passione nell'attesa insonne. Con slancio ammirevole, fatto dello spirito del vecchio cameratismo di guerra, e con la mirabile fraternità che unisce gli ardimentosi percorritori del cielo, gli aviatori inglesi, partecipi essi stessi della profonda ansia italiana, hanno perlustrato la zona della presunta rotta che

doveva seguire l'apparecchio e nella quale esso era scomparso. Ma da Porto Sudan nessuna notizia; e, a ritroso, da Porto Sudan sino al Cairo nessuna traccia. Le ore succedevano Il mistero è stato svelato stasera alle diciassette, quando un aviatore inglese riusciva ad individuare lo scheletro dell'apparecchio a poca distanza dal Cairo, a circa venti chilometri dopo l'aerodromo di Almaza da cui il Savoia Marchetti era partito. Mai si sarebbe supposto che l'apparecchio sarebbe precipitato così vicino e le ricerche di stamani infatti si erano effettuate più lontano. Gli ufficiali inglesi raggiungevano con un'automobile il punto rilevato e, commossi e riverenti, rendevano i primi onori alle vittime. Dell'apparecchio, distrutto dalle fiamme, rimaneva solo lo scheletro. Il triplice motore si era impiantato entro la sabbia del deserto. Il comando dell'aviazione inglese ne ha dato immediata comunicazione al nostro Console Morganti al Cairo, e questi ne ha subito informato il ministro Ghigi ad Alessandria. Il ministro ha dato subito disposizioni perché si provveda a raccogliere i resti delle vittime.

Le probabili cause che hanno provocato il fatale incidente. - (...) La zona ove è avvenuto il sinistro è completamente desertica, malgrado non disti che poche decine di chilometri dalla città. Dal primo racconto fatto da coloro che si sono recati sul posto si viene a conoscere che l'apparecchio si trova incastrato profondamente nel suolo Sabbioso. Un redattore della «Egyptian Gazette» - dice che, dall'esame dei rottami, pare che il potente «SM81» sia caduto quasi perpendicolarmente, frantumandosi nell'urto violentissimo. I tre motori, schiantati dai castelli che li sorreggevano, si sono sprofondati nel suolo, formando buche profonde un paio di metri. Le stesse autorità egiziane hanno iniziato una sommaria inchiesta, pur tralasciando di entrare nei particolari, per esaminare i quali si attende l'arrivo dei tecnici italiani. Ad ogni modo pare che - a quanto si afferma - secondo la prima impressione avuta dai competenti, cui fu dato di vedere l'apparecchio, il sinistro sia stato provocato dallo scoppio di uno dei serbatoi di essenza. Questo fatto avrebbe a sua volta prodotto lo smembramento del velivolo e l'immediato precipitare al suolo. Naturalmente restano a stabilire le cause di tale scoppio. Data la disposizione dei motori non sembra possibile si debba attribuire lo scoppio ad un ritorno di fiamma e quindi tutto pertanto resta avvolto nel mistero. Questa mattina le salme, pietosamente ricomposte sono state caricate sopra autofurgoni e portate al Cairo. Qui era stata apprestata una camera ardente nel vestibolo dell'Ospedale italiano. Allorquando il corteo funebre ha fatto ingresso in città una vera folla, composta in maggioranza di italiani, si è stretta attorno agli autocarri che procedevano a passo d'uomo e li ha accompagnati fino al nosocomio. Seguivano le salme le nostre autorità consolari e il Ministro d'Italia. La grande sala d'ingresso dell'Ospedale era intanto stata tutta addobbata con damaschi neri ed oro. Le salme, racchiuse in ricchi feretri sono state disposte su due file e tosto la commossa pietà dei connazionali le ha ricoperte di fiori. Un gruppo di camerati del Fascio del Cairo ha assunto il turno di guardia. Per tutta la mattinata è continuata ininterrotta la sfilata

di popolo che rende così doveroso tributo alle vittime del dovere, cadute sulle vie del nuovo impero di Roma.

Il rapporto della Commissione d'inchiesta sulle cause della catastrofe dell' "S81" - Di seguito riportiamo il testo del rapporto sull'incidente di volo dell' "S.81", redatto dal generale di squadra aerea Aldo Pellegrini e dal colonnello Alfredo Bruno Gari. (...) *La tappa al Cairo. Subito dopo l'arrivo fu iniziato il rifornimento di olio e benzina per la preparazione del volo che avrebbe dovuto avvenire nel giorno successivo dal Cairo all'Asmara. Furono caricati circa tremila litri di benzina e 75 Kg. di olio. Con la benzina e l'olio residuo fu così completato il pieno dei serbatoi; pertanto il velivolo, al momento della partenza, poteva avere un peso totale di circa 10.300 Kg., con un sovraccarico di 350 Kg. perfettamente ammissibile. Il velivolo non fu ricolto nell'aviorimessa dell'aeroporto, perché si sarebbe fermato solo poche ore della notte e nella considerazione che esisteva un servizio di guardia notturno per la ispezione dell'aeroporto, affidato a due guardie armate. Queste il mattino successivo non riferirono alcunché di anormale. L'equipaggio alloggiò nell'albergo dell'aeroporto adiacente all'aviolinea, sul cui piazzale era stato lasciato il velivolo. L'ufficiale doganale, verso le ventuno appose come di regola i sigilli alla porta di ingresso della fusoliera. Sigilli che furono levati al mattino successivo, in presenza del personale di volo. E' da notare che le trasmissioni di comando sono tutte interne alla fusoliera ed all'ala onde è da presumere che nessuno abbia avuto possibilità di manometterle senza essersi introdotto nel velivolo. La partenza avvenne con agevole decollo alle 5,20 locali subito dopo la levata del sole; dopo due giri di campo, il velivolo si mise decisamente sulla rotta prestabilita, avendo raggiunto la quota di circa trecento metri dopo un tempo di circa cinque minuti dal decollo. La radio del campo di Almaza, munita di apparati ad onde medio lunghe non poté stare in ascolto, poiché il velivolo avrebbe trasmesso solo in onde corte per collegarsi con Roma (Guidonia). La radio di bordo iniziò la trasmissione alle 5,25, comunicando che il volo era iniziato alle ore 5,20; successivamente il marconista dette varie comunicazioni, la ultima delle quali fu ricevuta dalla radio di Guidonia alle ore 5,35. Nella giornata il Ministero dell'Aeronautica e l'Alto Commissario dell'Asmara, preoccupati di non avere notizie del velivolo, ne richiesero al Campo di Almaza. Fu così destato l'allarme e si iniziarono, al mattino seguente le ricerche che, eseguite da velivoli egiziani ed inglesi, furono in primo tempo spinte entro un raggio di cento chilometri. Successivamente, facendosi le ricerche più prossime al campo, un velivolo militare inglese scoprì, verso le ore 14 del giorno 8 agosto, i resti dell'aeroplano «S.81» in mezzo alle dune del deserto, ad una distanza di non oltre 15 chilometri in linea d'aria dall'aeroporto di Almaza. Il comandante della squadriglia inglese, prima di trasmettere la notizia al Consolato italiano, volle recarsi di persona sul posto per assicurarsi di quanto affermava il suo gregario; cosicché date le grandi difficoltà per giungere sul luogo, percorrendo una pista faticosa in mezzo alle dune e guidato da un altro aeroplano in volo, soltanto verso sera poté confermare ufficialmente al Consolato la notizia del ritrovamento dei resti*

del velivolo. L'indomani, 9 corrente, il Consolato italiano dispose per il recupero delle Salme, evitando il più possibile la rimozione dei resti del velivolo, in attesa dell'arrivo della Commissione di inchiesta già preannunciata.

I resti dell'apparecchio - La Commissione, giunta al Cairo la sera del 9 corrente, si recò sul luogo del disastro alle ore 5 del mattino successivo. La località dell'incidente trovasi a sud del Cairo a circa 15 Km, in linea d'aria ed alla quota di un centinaio di metri rispetto al campo di Almaza. L'andamento del terreno, in lieve declino verso il Cairo, è ingombro di alte dune (circa 20 m.) e percorso all'incirca secondo l'andamento della rotta del velivolo dall'Uadi el Gandali (largo letto asciutto di torrente). I resti del velivolo ridotti la più parte in minutissimi pezzi, in parte carbonizzati o fusi, furono rinvenuti sparsi sul fondo di una sella tra due dune. Il terreno, era cosparso di rottami per una estensione di circa 250 metri, in un settore di circa 70 gradi, col vertice nel punto di caduta. In questo punto si notavano tre profonde buche prodotte dai motori, in un primo tempo affondati nel terreno e quindi dilaniati dalla esplosione della benzina, seguita immediatamente all'urto contro terra. L'esame del materiale, veduto nell'insieme, dava netta la impressione che il velivolo aveva urtato il terreno in assetto molto picchiato, con un inizio di avvistamento a destra, e quindi si era ribaltato distruggendosi per la formidabile esplosione della rilevante quantità di benzina che era a bordo. L'opera di distruzione era stata completata dall'incendio. Faticosissime furono le ricerche per individuare i resti di tutti gli organi principali del velivolo perché ridotti in masse informi: tuttavia, nonostante lo stato del materiale, le ricerche non furono vane. Furono ritrovate tutte le pale delle eliche intorno ai rottami dei rispettivi motori. Esse, pur contorte e spezzate, non presentavano segni di urto violento lungo il bordo di attacco, così che può ritenersi che i motori fossero fermi o girassero a regime molto ridotto nel momento dell'urto. I motori, sventrati e dilaniati, erano ricostruibili in tutti i loro organi principali. L'ala era stata completamente distrutta dall'incendio; della semi ala sinistra rimanevano, lungo un solco ancora visibile nella sabbia e determinato dall'urto, solo minuti pezzi di compensato del bordo di attacco. Alettoni e « flaps », proiettati lontano e contorti, portavano alle piastre d'attacco delle cerniere, brevi mozziconi bruciacchiati di legno del longarone dell'ala cui erano congiunti; segno evidente che si erano staccati dall'ala, in seguito alla esplosione. La fusoliera era stata distrutta nella parte anteriore e centrale; solo la estremità giaceva, rovesciata e contorta, avendo ancora collegati gli impennaggi ed i timoni. Questi erano contorti, ma completi al loro posto, con gli attacchi e le cerniere ancora collegati, il gruppo di ingranaggi di regolaggio del piano fisso orizzontale ancora collegato in tutti i suoi organi al complesso, si da far presumere che all'urto fosse in piena efficienza. Tubazioni, serbatoi, castelli motori erano irriconoscibili ed in uno stato tale da rendere impossibile una dettagliata indagine sullo stato di efficienza al momento dell'incidente. Le trasmissioni dei comandi rigidi, non più ricomponibili; dei pochi cavi interni dei comandi fu rintracciato solo qualche spezzone, che presentava del resto la sezione di rottura sfioccata normalmente per lo strappo dell'esplosione. Il carrello,

smembrato nei suoi elementi, era proiettato a distanza di circa settanta metri; uno dei pneumatici incenerito, mentre l'altro, pur essendo scoppiato, non presentava segno di violento strisciamento sul terreno ciò che confermerebbe ancora l'assetto molto picchiato del velivolo nel momento dell'urto e non l'assetto di atterraggio. Non è stato possibile l'esame degli strumenti della cabina di comando, ridotti in pochi rottami fusi nel rogo. Esplorato il terreno circostante, per verificare se il velivolo avesse tentato ed in qual senso, un atterraggio, non è stata rinvenuta nessuna traccia che potesse convalidare tale ipotesi.

Ipotesi e conclusioni. Le ipotesi che possono formularsi circa le cause determinanti l'incidente si riassumono in tre categorie: 1) errore di manovra; 2) dolo; 3) avaria al materiale.

1°) La Commissione ritiene non ammissibile l'eventuale errore di manovra come causa dell'incidente, considerata la perizia dei piloti, profondi conoscitori delle qualità del velivolo e della rotta che avevano con sicurezza altre volte percorsa. Lo stato calmo dell'atmosfera, la sicurezza con la quale il velivolo si era levato in volo, la buona visibilità alla quota che il velivolo doveva aver raggiunto sulla verticale dell'incidente, anche se, come hanno confermato alcune testimonianze, esisteva in quella mattina un basso strato di vapori elevatisi comunque solo a pochi metri dal terreno, fanno ritenere che la navigazione doveva essere facile.

2°) Per quanto riguarda un dolo, nessun elemento positivo diretto od indiretto è stato acquisito dalle più accurate indagini svolte dalla Commissione, sia esaminando i rottami ancora residuati dagli organi principali del velivolo, sia interrogando il personale dell'aeroporto di Almaza, che comunque è stato presente od è stato interessato all'"S. 81" per ragioni di servizio.

3°) Lo stato dei rottami e la posizione relativa di essi, fanno escludere che sia avvenuta in volo la rottura ed il distacco di qualche organo importante per deficiente robustezza di materiale. D'altra parte, se ciò si fosse verificato, l'equipaggio non avrebbe avuto il tempo di prendere la via del ritorno e la caduta si sarebbe verificata ad una distanza ben maggiore, mentre invece la posizione del luogo dell'incidente distante solo 15 Km. circa in linea d'aria dal campo di partenza di Almaza e l'intervallo di tempo sicuramente intervenuto tra la prima e la seconda comunicazione del marconista alla stazione radiotelegrafia di Guidonia, intervallo che si può stabilire di almeno 10 minuti durante i quali il velivolo avrebbe percorso lo spazio di almeno 35-40 Km., fanno presumere che il velivolo si trovasse sulla via del ritorno, per rientrare al campo a causa di qualche avaria di bordo. Poiché nessun elemento è emerso che potesse far supporre una improvvisa avaria dei comandi per difetto di costruzione, anche perché avevano così egregiamente funzionato il giorno precedente per un volo di oltre 2000 Km., è da pensare piuttosto ad un difetto nel funzionamento dei motori o della loro alimentazione. In conseguenza di tale supposta avaria essendo così sulla via del ritorno, il velivolo, che per il carico che portava, per mantenere la quota di volo

avrebbe dovuto avere efficienti almeno due motori, ha iniziato una discesa alla quale i piloti hanno tentato di riparare, sostenendo il più possibile il velivolo per potere rientrare nel campo che già si profilava vicino. Il terreno sottostante non si prestava all'atterraggio, ma leggermente deviato dalla rotta e visibile dal velivolo si trovava il letto del Uadi el Gandali, lungo il quale atterraggio poteva essere più razionalmente tentato. Ciò non risultando dai rilievi fatti, si presume che il personale non volesse atterrare, nell'intento di giungere al campo, ma avendo troppo sostenuto il velivolo per rallentarne la rapida perdita di quota, ne avrebbe provocato la caduta per perdita di velocità, manifestatasi con avvistamento a destra. Poiché d'altra parte alcune testimonianze hanno ammesso l'esistenza in quella località ed a quell'ora di un basso strato ai densi vapori che impediva la visibilità del terreno sottostante, potrebbe anche in questo caso essere ammessa l'ipotesi che i piloti, nell'impossibilità di raggiungere il campo e non avendo facoltà di scelta del terreno, né coscienza della sua quota rispetto al velivolo, avrebbero tentato di « bucare » lo strato delle nubi basse per iniziare eventualmente un atterraggio; ma nella manovra, essendo lo stato delle nubi alto solo pochi metri dal terreno ed in qualche zona forse a contatto, il velivolo avrebbe urtato contro terra. La Commissione ritiene che queste due ultime ipotesi siano maggiormente avvalorate dalla concordanza tra i fatti come sono avvenuti e gli accertamenti potuti constatare e che quindi una delle due sia la più verosimile.

Tuttavia la causa diretta della catastrofe rimane nella più profonda oscurità, non potendosi concludere che l'incidente abbia potuto essere determinato da cause diverse da quelle descritte e che non è possibile discriminare alla tregua dei rilievi potuti fare direttamente sul posto ed esaminando i residui del materiale. La Commissione: generale di squadra aerea Pellegrini Aldo; colonnello Gari Bruno Alfredo.

La teoria del complotto - Sebbene l'incidente fece molta eco, probabilmente per ragioni di opportunità politica la commissione d'inchiesta istituita dal governo italiano, come abbiamo visto, concluse che non era possibile stabilire le cause dell'incidente. Tuttavia il sospetto che fosse opera di sabotatori inglesi rimase alto.

Entrambe le personalità che si trovavano su quell'aereo il 7 agosto 1935 avevano delle ragioni di imboscata. In quel periodo Franchetti stava attivamente preparando le attività d'intelligence tra alcuni tribù eritree e somale in previsione dell'invasione dell'Etiopia, rientrava all'Asmara dopo un incontro con Mussolini cui aveva esposto i piani per convincere le tribù a ribellarsi all'Etiopia. Certo è che poche settimane dopo la morte di Franchetti, l'Italia fascista dava il via alla Guerra d'Africa.

Cosa accadde quell'agosto? Chi voleva la sua morte? La Gran Bretagna per fermare il colonialismo italiano? O l'Etiopia e i suoi feudatari? L'Etiopia e Gran Bretagna non erano i soli nemici da fronteggiare in quell'insidioso e tremendo periodo che preparava la guerra mondiale. I sotterranei del fascismo erano agitati da correnti e trame di ogni genere, marasma di acrimonie, livori, ripicche. C'era

Franchetti, l'arrogante, l'insofferente, quello che non aveva mai perso occasione per criticare i modi cauti della diplomazia, quello che senza aver seguito nessuna carriera né militare né politica si permetteva di dar consigli a destra e a manca, che quando era in difficoltà veniva prontamente riabilitato, che veniva ricevuto e protetto da Mussolini, senza neanche essere stato iscritto al Fascio, che combinava guai che poi toccava ai diplomatici di mestiere rappezzare... C'era anche il Ministro Luigi Razza... Non era proprio così acquiescente e marginale, se nei primi anni Trenta, da sindacalista, difendeva l'autonomia del sindacato dal governo e si opponeva fieramente al sistema corporativistico. Le conclusioni della commissione d'inchiesta inviata in Egitto da Mussolini come abbiamo letto appaiono ambigue, tuttavia, Valle informò riservatamente De Bono che: *"nei riguardi della dolorosa sciagura del Cairo l'ipotesi che man mano si va facendo luce è quella del sabotaggio mediante il mescolamento di sostanze esplosive agenti a 100° C nell'olio di lubrificazione fornito al Cairo, si è infatti verificata una simultanea esplosione dei tre motori nell'istante in cui toccavano terra. Il rottame più consistente è dato dalla testa di un cilindro: tutto il rimanente è scoppiato e proiettato a distanza."*

Nel 1985, quando sono stati aperti gli Archivi Britannici relativi alle operazioni condotte in Africa Orientale non è stata trovata alcuna prova documentale suffragante la tesi dell'attentato.



5 – Lanzo Torinese

Il primo incidente aereo di rilievo coinvolge un aeromobile dell'Avio Linee Italiane, un "Fokker", durante un volo di linea civile il 15 aprile del 1936. L'incidente provoca sette morti. Ampia la cronaca dei quotidiani di Torino, iniziamo dalla Gazzetta del Popolo del 16 aprile 1936: (...) *Un apparecchio civile della linea Milano – Torino, partito regolarmente ieri mattina da Taliedo, per sopravvenute cattive condizioni di visibilità, alle ore 11,30 urtava contro le colline di Lanzo Torinese.*

Nell'incidente sono deceduti i passeggeri marchese Carlo Alberto Pensa, rev. Luigi Colombo, signor Angelo Villa, signor Anderheggen, e l'equipaggio composto dal primo pilota Carlo Tedoldi, dal secondo pilota Dante Bulgarelli e dal marconista Tiberio Cara.

Il volo nella nebbia e il tragico urto contro le montagne di Lanzo - Ecco in qual modo si può ricostruire la sciagura dell'apparecchio delle Avio Linee, un Fokker dotato di tre motori, e recante la sigla IAAXZ. L'aeroplano, a bordo del quale, come si è detto, erano quattro viaggiatori e tre persone dell'equipaggio, era partito da Milano regolarmente, conducendo con un ritmo pure regolare il viaggio fino all'altezza di Chivasso. Infatti esso si mantenne fino allora in contatto radiotelegrafico sia con

l'aeroporto di Milano, sia con quello di Torino. Infine esso chiese a Torino la propria ubicazione che gli fu data. Poi, improvvisamente, tacque. Il fatto che il radiotelegrafista aveva chiesto chiarimenti a Torino si deve spiegare con le condizioni meteorologiche della zona che l'apparecchio doveva attraversare. Non soltanto si era scatenato un violento temporale ma si era anche sollevata una fittissima nebbia, che rendeva nulla la visibilità in tutta la zona che si stende da Chivasso fino ai primi contrafforti delle montagne delle valli di Lanzo. Queste pessime condizioni di visibilità spiegano innanzi tutto come l'orientamento sia stato perduto, e infine come la sciagura si sia potuta verificare. Il trimotore, poco prima delle undici, venne a trovarsi al di sopra di Cafasse, il centro che si trova a ridosso delle prime montagne delle valli di Lanzo. Bisogna a questo punto tenere presente che la nebbia era così bassa da coprire le pendici delle vicine montagne fino ad un centinaio di metri dall'abitato. La popolazione intese insistente il rombo del motore: l'apparecchio stava volteggiando, probabilmente nell'intento di stabilire in qual modo doveva essere indirizzata la rotta.

I fulmini e il maltempo intanto imperversavano. Infine, alle undici meno cinque minuti, il rombo subitamente cessò. La precisa percezione che un incidente si era verificato si diffuse immediatamente in Cafasse; e subito ne furono informati il Segretario politico di Cafasse dott. Fornelli, il vice podestà dott. Milone e le altre autorità, unitamente ai dirigenti della Società Magnoni e Tedeschi, i cui stabilimenti hanno appunto sede in Cafasse. Una telefonata da tale stabilimento informava l'aeroporto di Torino; mentre quasi contemporaneamente, la medesima notizia veniva pure trasmessa a Torino da altre fonti. Intanto una testimonianza, per così dire diretta, si aveva del tragico evento. A ridosso di Cafasse, che si trova al termine della pianura che si stende a perdita d'occhio verso il Po, si ergono improvvise le montagne, sì da assumere in certo qual modo l'aspetto di pareti. Fra esse è il Monte Corbo (che la gente del popolo denomina pure monte Basso) la cui vetta raggiunge i 1100 metri. Cafasse è a 450 metri sul livello del mare: la parete montagnosa è quindi di circa 600 metri. Il declivio rapidissimo non consente coltivazioni; vi crescono arbusti di quercia. Ora, in quei boschi, nonostante il maltempo, stava lavorando, poco prima delle undici di ieri mattina, un Giovane fascista, agricoltore della zona, certo Giacchetti Giovanni, ventenne. Egli intese l'insistente rombare del motore, e poi uno schianto violento. La certezza della sciagura, che per gli abitanti di Cafasse era stata una intuizione intorno alla quale, disgraziatamente non era possibile nutrire dubbi, per il Giacchetti appariva tragicamente irrevocabile. L'animoso giovane fascista, che aveva udito trovandosi vicinissimo al luogo della caduta, si pose immediatamente alla ricerca dell'aereo; e l'impresa - alla quale contemporaneamente si erano accinti Camice nere, militi, abitanti, - appariva ardua, a cagione del persistere della fittissima nebbia.

6 - Alghero

Il 13 febbraio 1938 un incidente coinvolge un idrovolante (un CRDA – CANT Z 506) della compagnia “Ala Littoria” al largo della Sardegna. L’aereo era partito da Cadice, in Spagna, dopo lo scalo di Pollenca, nelle Isole Baleari, intorno alle 13,30, era ripartito in direzione Alghero in Sardegna. L’ultima comunicazione radio è fatta intorno alle 14,30 mentre l’apparecchio volava all’interno di una tempesta. Le condizioni meteorologiche avverse provocano lo schianto e la morte delle 14 persone a bordo, passeggeri ed equipaggio. Nessuna ulteriore notizie dai giornali, soltanto, una breve cronaca che parla dei 14 decessi.

Stampa Sera (15.02.1938) - Un aeropostale della Cadice-Roma perduto a ovest della Sardegna *Roma, martedì sera. Il giorno 13 febbraio un idrovolante in servizio sulla linea Cadice-Roma, partito dall'idroscalo di Pollenca alle 13,30, diretto al Lido di Roma, non è arrivato a destinazione. L'apparecchio, sul quale erano imbarcati quattro uomini di equipaggio e dieci passeggeri, ha dato per l'ultima volta le consuete segnalazioni di rotta alle ore 14,30 circa. Le ricerche immediatamente effettuate lungo la rotta seguita dall'idrovolante hanno avuto esito negativo. L'idrovolante, data la tempesta che tuttora imperversa all'occidente della Sardegna, deve considerarsi perduto.*

Ulteriori notizie sulla scomparsa dell'idrovolante si trovano il 17 febbraio su L'Unione Sarda. (...) *Le ricerche dell'idrovolante della linea Cadice-Roma, perdutosi nel pomeriggio di domenica fra Pollenca e la Sardegna hanno dato fino ad oggi esito negativo. Le condizioni del tempo nella zona permangono tempestose. A bordo dell'apparecchio erano imbarcate le seguenti persone d'equipaggio: primo pilota, comandante Papola Giuseppe; secondo pilota, Baldelli Mario; radiotelegrafista, De Leo Alberto; motorista, Rizzo Vincenzo; e i seguenti passeggeri: Longo Emilio, Montesano Angelo, Bottazzi Enrico, Ventura Rosalia; Foglio Giuseppe; Palazzuolo Tullio; Palazzuolo Purity; Palazzuolo Filippo; Cattarmi Oliviero e Ceretti Ezio. Nessuna ulteriore notizia sulle ricerche dell'idrovolante e dei corpi delle vittime nei giorni successivi.*

7 - Formia

Il 30 aprile 1938 l'I-BAUS, un Junkers G24 della “Ala Littoria” precipita vicino Formia, e registra un altissimo numero di vittime, ben diciannove. La cronaca dell'incidente viene raccontata dal “Messaggero” il 2 maggio. (...) *“Un trimotore della Brindisi-Roma precipita presso Formia. Roma, 2 maggio. Sabato 30 aprile, l'apparecchio civile trimotore [I Baus], in servizio regolare sulla linea Brindisi-Roma, partito alle ore 11,35 da Brindisi diretto all'aeroporto del Littorio, per sopravvenute improvvise, pessime condizioni atmosferiche lungo l'Appennino che rendevano particolarmente difficoltosa la navigazione, giunto alle ore 11 circa in prossimità di Formia, andava a cozzare, a causa della scarsissima visibilità, contro i monti di Valle*

Cupa, nei pressi di Maranola, incendiandosi. L'equipaggio era composto del pilota comandante Muller, dal secondo pilota Magrini, dal marconista Mariani, dal motorista Meuzzi e dal motorista Tait. A bordo dell'apparecchio trovavansi il Ministro plenipotenziario d'Albania a Roma S. E. Jafer Bey Villa ed i seguenti passeggeri: Marconi Pirro, Pacifici Armando, Chisari Salvatore, Morelli Domenico, Pugni Ermenegildo, Criscuolo Giuseppe, Krainz Othmar, Krapkow Walter, Bollschioeich Jakob Friedrich, Grotzner Karl, Brostoff Samuele, Lindheim Helen e Hadyidakis George Emm. Sia l'equipaggio che i passeggeri sono tutti periti nell'incidente. La notizia viene pubblicata anche all'estero per la presenza di passeggeri stranieri sul volo. Il "Sydney Morning Herald", martedì 3 maggio, racconta di un particolare censurato dalla stampa italiana: il cronista scrive di gioielli andati persi in seguito all'incidente aereo. I gioielli, dal valore di circa 20 mila sterline del tempo, erano stati trasportati a Tirana da alcuni gioiellieri italiani per mostrarli a Re Zog per il suo matrimonio con la Contessa Geraldine Apponyi de Nagiappony, una cattolica che era metà ungherese e metà americana. Il 27 aprile 1938, a Tirana, alla cerimonia fastosissima, aveva preso parte anche Galeazzo Ciano.

8 - Cagliari

Giovedì 14 luglio 1938 l'idrovolante I-VOLO, un Savoia-Marchetti S66, precipita al largo della Sardegna, registrando 20 vittime. Il giorno successivo "L'Unione Sarda" pubblica il comunicato ufficiale: (...) *La "Stefani" comunica da Roma: L'idrovolante I Volo della linea Cagliari - Roma, partito regolarmente ieri mattina alle 7,45 da Cagliari, non è giunto ad Ostia. Le ricerche subito iniziate sono rimaste infruttuose. L'equipaggio ed i passeggeri debbono ritenersi perduti*". Il Comunicato, naturalmente, viene ripreso anche dalla stampa nazionale.

Sabato 16 luglio, la notizia trova ampia trattazione sul quotidiano "La Stampa" di Torino. (...) *In seguito alle rapide ed intense ricerche effettuate con mezzi aerei e marittimi, sono stati ritrovati i resti dell'idrovolante «I-Volo» partito il 14 mattina alle ore 7,35 da Cagliari, diretto a Roma e non giunto a destinazione. Si conferma la perdita dell'intero equipaggio composto del primo pilota Braccini Giovanni, del secondo pilota Coletti Giuseppe, del motorista Mulas Silvio, del marconista Bracardo Antonio, e dei passeggeri Ferri Valle Pia, Valle Maria, Ferri Laura, Nonnoi Efsio, Marchettini Pietro, Sandri Tommaso, Giuliani Marcella, Pes di Villamarina Salvatore, Chapel Adriano, Lopez Lucia, Arioli Andrea, Arioli Diana, Corti Amelio, Coraduzzo Maurizio, Mancini Dario, Mereu Enrica. Risulta che l'apparecchio aveva data l'ultima comunicazione radio alle ore 9,06 e che la zona ove è avvenuto l'incidente era coperta ieri mattina da densi strati di nebbia. Si presume, quindi, che il sinistro sia stato determinato da un forzato ammaraggio senza visibilità. L'incidente aviatorio è avvenuto ad una distanza di 90 miglia da Terranova (oggi Olbia). È stata subito aperta un'inchiesta per appurare le cause del disastro. Pare che l'apparecchio volasse a bassissima quota entro un banco di nebbia e che si sia d'improvviso infilato*

nel mare. La rapidità dei trasporti moderni, se ha moltiplicato i mezzi di comunicazione e le possibilità di vita degli uomini (e quante esistenze debbono proprio all'aviazione la loro salvezza) non ha eliminato, purtroppo, le possibilità di incidenti come quello che oggi deploriamo. Per fortuna, grazie alla perfetta organizzazione dei nostri servizi, l'Italia le ha ridotte a percentuale minima: le vittime dell'automobilismo si riducono, da noi, proporzionatamente ad altri paesi, a percentuale irrisoria; l'aviazione civile italiana, pur avendo dilatato il proprio respiro per i cieli d'Europa e di tutti i continenti, batte per regolarità e per sicurezza l'aviazione di ogni altro Stato d'Europa. Vogliamo cogliere proprio da questa incidente l'occasione per riaffermare piena ed intera la nostra fiducia nell'ala tricolore, primissima sempre, sia che combatta per la sicurezza e la potenza della Patria, sia che colleghi città e popoli per i fecondi commerci della civiltà, attraverso la rete perfetta delle sue comunicazioni ordinarie.

Anche "L'Unione Sarda" ritorna sulla notizia a distanza di un paio di giorni il 18 luglio 1938. (...) *Risulta che l'apparecchio aveva dato l'ultima comunicazione radio alle ore 9,00 e che la zona dove era avvenuto l'incidente era coperta ieri mattina da densi strati di nebbia. Si presume quindi che il sinistro sia stato determinato da un forzato ammaraggio senza visibilità.*

9 - Mornago

Il 18 agosto 1938 un idrovolante Macchi M.C.94 precipita presso Mornago (Varese); nell'incidente periscono 13 persone. La cronaca del tempo si occupa sia del pilota collaudatore, Giuseppe Burei e soprattutto del Prefetto di Varese, Mario Chiesa.

La Stampa (venerdì 19 agosto 1938). *Oggi verso le ore 17 un idrovolante MC 94, di proprietà della ditta Macchi di Varese, pilotato dal capo collaudatore della ditta stessa, Giuseppe Burei, e avente a bordo quali passeggeri il Prefetto Chiesa e famiglia, circa un quarto d'ora dopo il decollo dall'idroscalo di Varese precipitava per cause non ancora accertate. L'equipaggio e i passeggeri, in totale tredici persone, sono deceduti.*

Sono stati immediatamente inviati sul posto il generale di squadra aerea Aldo Pellegrini, il generale di squadra aerea, Felice Porro e il direttore delle costruzioni di Milano, per un'inchiesta.

10 - Mogador

Un capitolo a parte merita l'esperienza delle Linee Aeree Transcontinentali Italiane, nota anche con sua forma abbreviata L.A.T.I., la prima compagnia aerea di linea di proprietà statale istituita per gestire i collegamenti aerei postali con il Sud America. La LATI nasce per l'esigenza di avere un collegamento postale veloce con l'America meridionale, esigenza legata alla numerosa presenza di emigrati italiani

residenti principalmente in Brasile, Argentina ed Uruguay. Inizialmente l'Ala Littoria, una volta consolidata la propria presenza in Europa, aveva intrapreso trattative commerciali con la Francese Air France e la tedesca DLH per utilizzare le strutture presenti nelle loro colonie africane come scali tecnici. Non essendo riusciti a trovare un accordo si decise di aprire una nuova rotta commerciale chiedendo collaborazione alla Spagna ed al Portogallo. Il primo volo, che aveva lo scopo di testare la possibilità tecnica di aprire una nuova rotta, venne effettuato il 20 marzo 1938 utilizzando un idrovolante CANT Z.506 C, pilotato dal comandante Carlo Tonini e che aveva tra i passeggeri il presidente della società Umberto Klinger. Il volo fu un successo e permise, partendo da Roma, di raggiungere Buenos Aires via Bathurst in Gambia, confermando la fattibilità del progetto. Tuttavia per coprire il tratto si decise di utilizzare i Savoia-Marchetti S.M.79 e S.M.83 in luogo dello Z.506 o di altri Idrovolanti. Fu necessario costruire un apposito aeroporto che permettesse di effettuare un volo transoceanico senza scalo. Grazie alla collaborazione portoghese venne costruito in brevissimo tempo un aeroporto sulla piatta superficie di Ilha do Sal, un'isola dell'arcipelago di Capo Verde, allora territorio inserito nell'Impero Portoghese. Inoltre vennero costruite delle basi terrestri sulla costa atlantica e vennero inviate navi e sommergibili nel tratto dell'oceano atlantico sorvolato dalla linea con il compito di fornire copertura radio e dare informazioni meteorologiche. La società venne istituita ufficialmente l'11 settembre 1939 ed il volo inaugurale venne effettuato il successivo 24 dicembre sulla rotta: Roma – Siviglia – Lisbona (tratto europeo); Villa Cisneros – Ilha do Sal (tratto africano); Recife – Rio de Janeiro (tratto sudamericano). Purtroppo nel viaggio di ritorno il Savoia Marchetti SM.73, matricola I-ARPA comandato dal colonnello Massai, precipitò nei pressi di Marrakesh. Il servizio veniva effettuato inizialmente con cadenza settimanale, con partenza il giovedì dal territorio italiano e raccogliendo nel tragitto la corrispondenza prima nazionale e poi spagnola e portoghese. Dopo il 10 giugno 1940, con la dichiarazione di guerra contro Francia e Regno Unito, dovette essere ridotto ad una sola traversata al mese e definitivamente interrotto il 19 dicembre 1941 a seguito dell'entrata in guerra degli Stati Uniti, che controllavano lo spazio aereo atlantico, e del Brasile che bloccò la possibilità di usare il proprio scalo nazionale. Nel periodo operativo della tratta vennero effettuati circa un centinaio di voli transatlantici in andata ed altrettanti in senso inverso. Alla fine del conflitto l'azienda, pur formalmente ancora esistente, non era in grado di riprendere alcun tipo di collegamento aereo fino alla liquidazione avvenuta nel 1956 con il solo intermezzo di una tentata fusione con la neonata compagnia di bandiera Alitalia non andato a buon fine.

Stampa Sera (26.12.1939). L'apparecchio "I-ARPA" del servizio transoceanico distrutto sulle coste del Marocco - *Roma, martedì sera. Il servizio aereo da Roma a Rio de Janeiro, iniziatosi il giorno 21 corrente alle ore 7 con la partenza dell'apparecchio I-AREM da Guidonia, si è svolto regolarmente sull'itinerario stabilito*

e con l'avvicendamento degli apparecchi sugli scali di tappa previsti. L'apparecchio I-ARMA partito, infatti, alle ore, 9 del giorno 24 corrente da Pernambuco è arrivato regolarmente alle ore 17 dello stesso giorno a Rio de Janeiro. Il servizio aereo postale fra Roma e Rio de Janeiro si è così svolto nei tre giorni preventivati. Analogamente il volo da Rio de Janeiro a Roma si era regolarmente svolto dall'America all'Africa con la partenza dell'apparecchio I-AZUR da Rio de Janeiro e con gli scali di tappa Pernambuco, Fernando Noronha, Isola del Sale, Villa Cisneros. Sennonché l'apparecchio I-ARPA, partito alle ore 4,35 del 24 corrente da Villa Cisneros diretto a Siviglia, non è giunto a destinazione. Le comunicazioni radio trasmesse durante il volo informavano che la navigazione era fortemente ostacolata da formazioni, temporalesche e che, ciononostante, il comandante dell'aeromobile aveva deciso di proseguire nell'intento di effettuare il viaggio inaugurale nell'orario previsto.

L'apparecchio ha così navigato per qualche tempo in una bufera di tale violenza che ha reso perfino impossibile il regolare funzionamento del servizio di assistenza radiogoniometrico. Si suppone, perciò, che il comandante si sia portato sotto le nubi per tentare un atterraggio di fortuna, onde attendere il miglioramento delle condizioni atmosferiche e che nel tentativo effettuato nei pressi di Mogador (Marocco Francese), a causa del terreno accidentato, l'apparecchio sia andato distrutto. I componenti dell'equipaggio, composto dal comandante Rapp Antonio, del secondo pilota Pascucci Franco, dal montatore Zunino Carlo e del motorista Bagni Gaddo, nonché i due giornalisti brasiliani Pirwentel e Marinilo, ed il giornalista italiano Mario Massai sono periti. L'incidente, che si deve attribuire esclusivamente alle condizioni del tempo eccezionalmente avverso, mentre fa rifulgere ancora una volta il nobile spirito che ha animato il personale della nostra Aeronautica e l'efficienza del nostro materiale di volo, non infirma, comunque, la perfetta organizzazione della linea. Il servizio aereo Italia America Latina continuerà regolarmente a svolgersi secondo gli orari previsti e sugli itinerari stabiliti in base ai numerosi voli sperimentali già effettuati sui vari tratti del percorso da tutti i piloti, e dagli stessi dirigenti della. Società LATI. La notizia del grave incidente occorso all'apparecchio «I-ARPA» durante la penultima tappa del volo postale Brasile-Italia riempirà di cordoglio il cuore di tutti gli italiani. Scompare, vittima del dovere e d'un destino immeritamento avverso, un equipaggio di valorosi, che all'aviazione Italiana da tempo dedicavano la loro provata capacità sì da meritarsi l'onore di vedersi affidata una macchina nell'importantissimo servizio transcontinentale. Il primo pilota Rapp, particolarmente, era uno dei più quotati ed abili piloti della nostra aviazione civile. Già combattente del cielo nella grande guerra (veniva dagli apparecchi da ricognizione), egli era passato senza soste ai voli di pace, raggiungendo, uno dei primi, il fatidico traguardo del milione e mezzo di chilometri, con circa novemila ore di volo. Il lutto colpisce pure particolarmente la famiglia giornalistica, in quanto, vittima di quel «servizio» è il collega Mario Massai, che dal Corriere della Sera era stato inviato a partecipare al volo Brasile-Italia. Egli era una delle figure eminenti del giornalismo,

pieno d'ardimento personale e d'ardore professionale. (...) Malgrado l'incidente ad ogni modo, il servizio continuerà a svolgersi senza sosta alcuna. Nel nome dei caduti che oggi salutiamo, i compagni affronteranno con ancor più saldo spirito le insidie e le fatiche di questa via aperta fra i cieli degli oceani sconfinati ad unire due Continenti.

11 – Aiello Calabro

Il 10 febbraio 1940, un volo dell' "Ala Littoria", l'I-LEAL, precipita nei pressi di Aiello Calabro registrando 8 vittime, tra le quale il senatore Alfredo Dentice. Le prime notizie si trovano sulla "La Stampa" del 14 febbraio. (...) - *Martedì 13 Febbraio 1940. Un aereo della Brindisi-Roma precipitato ad Aiello Calabro. Il senatore Alfredo Dentice di Frasso fra i quattro passeggeri deceduti. Roma, 12 febbraio. L'apparecchio 1 Leal della linea civile Brindisi-Roma, partito il 10 febbraio alle 12,45 da Brindisi, dopo aver deviato verso la Calabria, in seguito a pessime condizioni atmosferiche incontrate lungo la rotta, è caduto a causa di violenta tempesta e formazioni di ghiaccio ad Aiello Calabro. I componenti dell'equipaggio comandato dal primo pilota Negri Angelo e i passeggeri Senatore Conte Dentice di Frasso, rag. Alcorez Edoardo, sottotenente Casazza Girolamo e comandante Zacchetti Guido, nel violento urto contro il terreno, sono deceduti. I giornali non parlano più dell'incidente e non siamo riusciti ad individuare neanche i nomi degli altri membri dell'equipaggio.*

12 - censura

Quali sono le ragioni del silenzio che ha avvolto la tragedia dell'I-Suto e degli altri aerei civili italiani? Dai carteggi individuati risulta che il Regime fascista aveva dato disposizione ai Ministeri e alle Prefetture in modo da tenere riservate al massimo le notizie di incidenti aerei per non spaventare la popolazione; solo quando non era possibile tenere nascosto l'accaduto venivano fornite alla stampa notizie molto stringate. La nota di maggiore interesse è la Circolare Riservata del 17 agosto 1927, inviata dal Ministero dell'Interno, Gabinetto del Ministro, ai Prefetti del Regno, avente all'oggetto: *incidenti aviatori*.

Il Ministero dell'Aeronautica, riportandosi alle disposizioni da tempo impartite affinché la stampa non faccia menzione, tranne casi eccezionali, degli incidenti aviatori, manifesta il timore che nella pubblica opinione si sta generando il convincimento che la mancata pubblicazione di così dolorose notizie vada attribuita, anziché alle sue vere ragioni unicamente ad una colpevole negligenza o ad una noncuranza dell'Amministrazione aeronautica, che tralascerebbe così di dare alle famiglie dei caduti finanche il magro conforto di veder pubblicati sui giornali i particolari degli incidenti che hanno causato la morte dei loro cari, ed arrecato all'Ala d'Italia nuovi dolorosissimi lutti. Ad evitare che tale ingiusto e pernicioso convincimento abbia ad estendersi, il Ministero predetto ha fatto presente l'opportunità – e questo Ministero vi conviene pienamente – che le SS.LL. senza venir meno in alcun modo alle vigenti disposizioni sul divieto di pubblicazione di incidenti

aeronautici, e resistendo alle eventuali pressioni di famiglie di aviatori caduti che richiedessero il permesso di pubblicare notizie sugli incidenti che riguardano i loro congiunti, si interessino premurosamente per sostituire ad una pubblicità inutile e di nessun reale conforto, adeguati onori alle salme dei caduti, ed aiuti morali e materiali alle famiglie. A tale scopo occorrerà curare che alle esequie di aviatori caduti partecipino sempre le rappresentanze di tutte le Autorità locali, per testimoniare così il cordoglio della Nazione per la scomparsa di valorosi cittadini. Occorrerà, inoltre, che le SS.LL. invitino i Podestà ad accordare le più ampie facilitazioni nel disbrigo di tutte le pratiche di loro competenza per la liquidazione di pensioni, assegni privilegiati od altro, e segnalino con urgenza al Ministero dell'Aeronautica le ristrettezze finanziarie in cui le famiglie più bisognose venissero eventualmente a trovarsi, in modo da poter corrispondere a queste tempestivi e congrui sussidi. Nel tempo istesso le SS.LL. vorranno svolgere, con i mezzi ritenuti più idonei, intensa e fattiva opera di convincimento e di chiarimento delle ovvie ragioni di opportunità che costringono il Ministero della Aeronautica a mantenere il silenzio sul sacrificio di giovani ed ardimentose vite, fatto nel compimento del dovere e per la maggior grandezza della Patria. Si attende un cenno di assicurazione.

Una successiva nota è del 13 novembre 1931 inviata dal Ministero dell'Aeronautica al Ministero dell'Interno e al Ministero delle Comunicazioni.

All'oggetto, ancora una volta, "incidenti aviatori". Nel corpo della nota possiamo leggere: (...) *Il funzionamento delle linee aeree è giornalmente ed attentamente controllato dal Ministero dell'Aeronautica che provvede, volta per volta ed immediatamente, appena si verifici un qualunque incidente, a ricercarne le cause per eliminarle e trarre dalla esperienza ammaestramento per prevenire, quanto è possibile in così delicata materia, eventuali difetti di organizzazione e di esercizio. (...) L'aviazione ha ancora – purtroppo – da lottare contro imprevisti che la più rigida disciplina e le più oculate previdenti cure possono soltanto ridurre; non lasciamo nulla di intentato per avviarci, quanto possibile, alla perfezione. Se si confrontano, del resto, le statistiche dei nostri incidenti e delle conseguenze con quelle di tutti gli Stati esteri, in verità non si può che rimanere soddisfatti. Ciò non significa, comunque, che il Ministero dell'Aeronautica ed i suoi organi riposino sugli allori. Oggi il materiale in servizio sulle linee della S.A.M. e delle altre Società Nazionali di Navigazione Aerea è tale da garantire un ottimo funzionamento che procuriamo di mantenere e di perfezionare ogni giorno.* La nota è firmata dal Ministro Italo Balbo.

Nel fascicolo relativo all'incidente I-Suto, agli atti del Ministero dell'Aeronautica risulta un Biglietto dell'Eccellenza Sebastiani con allegato un appunto annotato dal duce e dal Sottosegretario di Stato. Il foglio è datato 22 marzo 1940: (...) *Il disastro aviatorio, avvenuto testè sulla costa dell'Isola di Stromboli, ha prodotto una penosissima e dolorosa sorpresa, perché con questo frequente verificarsi di tragici eventi si capisce che la nostra aviazione civile ne subisce un gravissimo*

contraccolpo ed un forte discredito, e rende il pubblico quanto mai riluttante ed ostile a servirsi di tale mezzo di trasporto. Questi dolorosi incidenti costituiscono una pessima reclame che danneggia il buon nome e la fiducia per le società italiane gerenti aviolinee, per cui, si dice, che il Duce sia seccatissimo e furente per queste jatture, ed abbia espresso il proposito di far sempre nuovo negli elementi direttivi delle società stesse. Nell'ambiente dei piloti civili e del pubblico che s'interessa di cose aviatorie (basti bazzicare i portici dell'Esedra ove fanno capo – per farsene una idea) sono urtatissimi e sconfortati perché attribuiscono i disastri avvenuti in questi ultimi mesi, a deficienti qualità dei dirigenti tecnici dell'A.L.A. Si dice che non basta avere provetti ingegneri per coprir certi posti, che occorre conoscere praticamente che cosa siano il volo, il pilotaggio e tutte le incognite che, viaggiando nell'aria, si devono affrontare e superare ... Tutto questo non si può apprezzare né comprendere standosene a terra!..

Dicono che non tutti gli strumenti e materiali, cose delicatissime e costosissime, che sono installati sugli apparecchi di linea, sono adatti e perfetti come è necessario. Tutti poi, aviatori e civili, non sanno spiegarsi come un apparecchio aereo possa andar a sbattere proprio contro un isolotto come lo Stromboli, perché se anche gli strumenti per il volo cieco non fossero stati in buon stato, sarebbe bastato prender quota per mettersi al sicuro da ogni sorpresa! Il rammarico per l'avvenuto incidente è tanto più profondo ed accorato in quanto ha causato la perdita di parecchie vite, e specialmente di quella di 2 piloti di gran classe! Si dice: "I materiali e gli apparecchi sono suscettibili di sostituzione ... i buoni piloti, e le vite umane no!"

La nota porta in calce il timbro "Ministero dell'Aeronautica – segretario particolare di S.E. il sottosegretario di Stato" 29.03.1940 prot. 0621. A penna due annotazioni: una in alto a sinistra "Privata", l'altra al centro "Esattissimo", probabilmente di Benito Mussolini.

Scoprire la tragedia dell'I-Suto, scoprire il silenzio e la condanna all'oblio di tante persone, una sorta di "Damnatio memoriae", per volontà del regime, mi ha stimolato nella ricerca di tutti gli altri casi, nel desiderio di ristabilire una verità storica, per correggere l'opera di distorsione e manipolazione della storia da parte del regime fascista e ridare dignità ai "dimenticati" per poterli tramandare ai posteri.

BIBLIOGRAFIA

L'aeronautica Italiana, una storia del Novecento a cura di Paolo Ferrari, Franco Angeli Editore, 2005.

Ferdinando Pedriali, *L'Aeronautica Italiana nelle guerre coloniali, Guerra Etiopica 1935-36*, edito a cura dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, Roma, 1997