

Dario Franco Cavallotti

Aprile 1943 - Agosto 1960

**IL MISTERO
DEL
QUADRIMOTORE SCOMPARSO**



IL MISTERO DEL QUADRIMOTORE SCOMPARSO

Nel corso della seconda guerra mondiale, in verità, furono moltissimi i quadrimotori scomparsi senza lasciare traccia. Abbattuti dalla caccia avversaria, dalla contraerea o per incidenti di volo. Inclusi sei dei nostri Piaggio 108 in varie operazioni.

Ma il destino di un B-24, chiamato “Lady be good” fu tragicamente particolare.

L'equipaggio era composto, da sinistra:

tenente William J. Hatton, pilota

tenente Robert F. Toner, copilota

tenente Dp Hays, navigatore

tenente Jon S. Woravka, puntatore

sergente Harold J. Ripslinger, assistente di volo

sergente Robert E. La Motta, operatore radio

sergente Gui E. Shelley, mitragliere

sergente Vernon L. Moore, mitragliere

sergente Samuel R. Adams, mitragliere

Nella pagina seguente si riportano le caratteristiche del B-24.

Il giorno 4 aprile 1943, alle ore 12,30 essi partirono dall'aeroporto di Benina (Suluch presso Bengasi, lungo la costa settentrionale della Libia) a bordo di un B-24 Liberator facente parte di uno squadrone di 24 apparecchi,

con destinazione Napoli, per uno dei consueti bombardamenti. Per il *Lady be good* e per il suo equipaggio era la prima missione e cominciò subito male. Una improvvisa tempesta di sabbia tolse la visibilità in decollo e compromise il regolare funzionamento dei motori, tanto che due apparecchi dovettero fare il giro di campo e prendere terra subito dopo il decollo.

Il resto dello squadrone, incluso il *Lady be good*, proseguì con rotta 330° verso Napoli alla velocità media stimata di 340 km/ora e ad alla quota di 4.500 metri, con previsione di arrivo sull'obiettivo dopo poco meno di quattro ore di volo. Il tempo si mantenne sempre molto offuscato, con nuvole intermittenti e venti forti variabili.

Malgrado la raccomandazione dei Comandi Militari ai piloti, di serrare sempre le formazioni, sia per una più compatta difesa in caso di attacco da parte dei caccia avversari, sia per non perdere il contatto con il capo Squadrone (l'unico esperto in navigazione strumentale), il *Lady be good* perse di vista lo squadrone. Il comandante Hatton decise allora di abortire la missione (a pochi minuti dalla meta) e di ritornare alla base. Sganciò le bombe in mare ed, eseguita una virata di 180 gradi, prese la rotta per 150° verso la base di partenza, sempre fra nebbia e nuvole.

Alle ore 20 circa, il personale della base di Benina sentì distintamente il caratteristico rombo di un B-24 che transitava sul campo. Si fecero i convenuti segnali luminosi che però non vennero visti, dopo di che il rumore dell'apparecchio si perse in lontananza.

Tutti i componenti dello squadrone rientrarono alla base, meno che il *Lady be good*. Furono



Consolidated B-24 Liberator

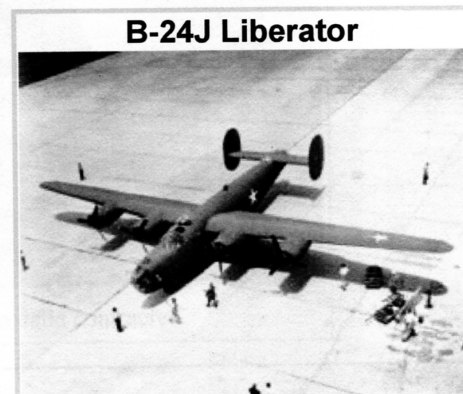
Da Wikipedia, l'enciclopedia libera.

Il **B-24** è stato uno dei bombardieri americani più conosciuti. Aereo prodotto per l'United States Army Air Corps durante la seconda guerra mondiale era, assieme al suo collega-rivale B-17 Flying Fortress, il bombardiere di punta dell'aviazione Americana. Quadrimotore armato da dieci mitragliatrici Browning da 12,7 mm era una vera e propria fortezza volante.

Il progetto del Consolidated B-24 Liberator fu avviato all'inizio del 1939 su richiesta dell'United States Army Air Corps che voleva un bombardiere pesante più moderno e dotato di prestazioni più elevate del B-17. Fu il più diffuso bombardiere pesante alleato, e la sua produzione (18.442 esemplari) fu la più elevata in assoluto tra i bombardieri della seconda guerra mondiale.

Era una macchina eccellente e versatile, ma non troppo amata dagli equipaggi in quanto a differenza del suo predecessore B-17, che si era rivelato incredibilmente robusto essendo in grado di tornare alla base con parti vitali danneggiate gravemente, il B-24 non era in grado di sopportare seri danni in combattimento. Paradossalmente, questo era dovuto alle sue avanzate caratteristiche strutturali (soprattutto dell'ala, progettata con profili laminari ed elevate caratteristiche aerodinamiche) che si traducevano in una debolezza intrinseca della struttura, che spesso, se colpita in punti di forza, poteva cedere completamente.

Il Terzo Reich dovette per la prima volta affrontare queste poderose macchine da guerra nel 1943. Per mesi l'intelligence della Luftwaffe aveva fornito ai piloti notizie su questi quadrimotori, nonostante questo, contrariamente a quello che si pensa, i caccia monoposto Messerschmitt Bf 109 non riuscivano ad abbatterli in quantità senza subire gravi perdite. I tedeschi arrivarono addirittura ad equipaggiare i caccia con piccole cariche (50 Kg) e a bombardare gli stormi di bombardieri per riuscire a fermarli.



B-24J Liberator

B-24 Liberator	
Descrizione	
Ruolo	Bombardiere strategico
Equipaggio	8-10 persone
Primo volo	29 dicembre 1939
Costruttore	Consolidated
Esemplari costruiti	18.442 in 26 versioni
Dimensioni	
Lunghezza	20,47 m
Apertura alare	33,52 m
Altezza	5,48 m
Superficie alare	97,36 m ²
Pesi	
A vuoto	16.556 kg
Massimo al decollo	29.484 kg
Propulsione	
Motore	4 Pratt & Whitney R-1830-65 Twin Wasp, radiali a 14 cilindri e raffreddati ad acqua
Potenza	1.200 hp
Prestazioni	
Velocità massima	457 km/h a 7.620 m di quota
Autonomia	3.380 km
Tangenza	8.500 m
Armamento	
Mitragliatrici	10 mitragliatrici Browning da 12,7 mm
Bombe	fino a 5.800 kg

eseguite ricerche a terra e in mare, ma non se ne trovò traccia. L'aereo venne dato per disperso.

La guerra, in Europa, terminò alla fine di aprile 1945. Passarono 13 anni, quando nel maggio 1958 una squadra di ricerca per idrocarburi, nel Nord del Sahara, trovò il relitto di un quadrimotore in discreto stato di conservazione, tanto che venne identificato per il *Lady be good*.

Ne' all'interno, ne' all'esterno della fusoliera vi era traccia del personale. La radio era ancora perfettamente funzionante, come pure lo erano le armi di bordo e uno dei motori. L'apparecchio, nell'atterraggio, aveva strisciato senza carrello per circa 700 metri. I motori 1, 2 e 3 erano fermi, al

momento dell'impatto, per esaurimento del carburante. L'ubicazione del ritrovamento era situata a circa 800 chilometri da Benina, sulla rotta 150°, come si vede nella cartina a pagina seguente.

I portelli di fuga dell'aereo erano aperti e nessun paracadute e giubbetti salvagente furono trovati a bordo, cosa che fece intuire che l'equipaggio si fosse lanciato prima dell'atterraggio, supponendo di essere sul mare.

Nel maggio del 1959, adempiute tutte le formalità del caso, iniziarono le ricerche del personale di bordo mediante voli di ricognizione e perlustrazioni a terra. Vennero ritrovati, a circa 34 chilometri a Nord rispetto al relitto dell'apparecchio, parecchi materiali, come salvagente di gomma, tute di volo e altro, disposti a punta di freccia per indicare la direzione Nord Ovest, presumibilmente seguita dall'equipaggio. Anche alcuni paracadute erano distesi e fermati con pietre a indicare la direzione. La ricerca proseguì intensa in un raggio di 70 chilometri (percorso massimo percorribile, a stima di esperti del deserto) ma senza risultati, per cui venne sospesa ritenendo che i corpi degli sfortunati aviatori fossero stati ricoperti dalla sabbia.

* * *

L'11 febbraio 1960 un'altra squadra di ricerche petrolifere trovò i resti di cinque membri dell'equipaggio, raggruppati con attorno molti oggetti, come contenitori di bevande, pile, parti di paracadute e tute di volo, a circa 150 chilometri a Nord Ovest dal relitto del quadrimotore. Venne trovato anche il diario tenuto dal copilota, tenente Toner. Da questo si apprese come, persi i contatti con lo Squadrone, si fosse deciso il rientro alla base. Si apprese della visibilità nulla per nebbia e poi per oscurità. Di una trasmissione radio *“Il mio ADF non funziona. Prego darmi un QDM”*. Della comunicazione del QDM in 330° che venne interpretata come complementare della rotta da tenere di 150°. Si apprese delle successive ore di volo per tale rotta senza nessuna visibilità e dell'abbandono dell'aereo al termine dell'autonomia, nella convinzione di trovarsi ancora sul Mediterraneo.

Si apprese che si erano ritrovati a terra, dopo la discesa col paracadute, in otto, con l'aiuto di pistole lanciarazzi e che mancava all'appello solo il tenente Woravka. Si apprese che gli otto superstiti decisero di partire subito, nella convinzione che la Base non fosse distante oltre 100 miglia. Marciarono dal 5 al 9 aprile, dopo di che solo tre di loro erano in condizioni di proseguire il viaggio, ritenendo sempre la Base ormai prossima. Divisero l'acqua e i viveri rimasti. Ripresero il viaggio i sergenti Shelley, Moore e Ripslinger.

Il diario di Toner prosegue drammatico ancora per quattro giorni, segnalando che nessun aiuto si è visto e che i superstiti hanno impiegato il tempo a pregare. Poi più nulla.

Il 12 maggio 1960 un'altra squadra di ricerche petrolifere trova i resti del sergente Shelley a 38 chilometri a Nord Ovest dal ritrovamento del gruppo dei cinque.

Il 17 maggio 1960 è stato ritrovato il cadavere del sergente Ripslinger a 46 chilometri a Nord dei resti di Shelley. Ripslinger, con la forza della disperazione, aveva incredibilmente percorso 234 chilometri nel deserto, con 55° di giorno e freddo intenso di notte. Purtroppo ne sarebbero occorsi altri 550 per la salvezza. I resti di Moore non sono stati ancora trovati.

Nell'agosto 1960 è stato ritrovato il cadavere del tenente Woravka con indosso il paracadute non aperto e quindi morto all'istante nell'impatto. Il più fortunato! Probabilmente aveva dimenticato di agganciare la funicella per l'apertura automatica.



Da quanto si è visto è evidente l'impreparazione degli equipaggi alla navigazione. Per l'America era più agevole e rapido costruire aeroplani che piloti.

E' ben vero che è facile ora giudicare e criticare operati altrui stando comodamente in poltrona. Ma è altrettanto vero che gli sfortunati aviatori non ne hanno azzeccata una!

Esaminiamo la cartina della Libia, dove è riportata la Base di partenza presso Bengasi. La rotta per Napoli era stata comunicata in 330° e il tempo per arrivare in zona di sgancio era stimata in poco meno di quattro ore (vale a dire alle ore 16,10 alla media di 340 km/ora). Quando il Comandante del *Lady be good* decise l'aborto della missione facendo dietro front non doveva fare altro che ripercorrere la rotta a meno di 180° per uguale periodo di tempo impiegato all'andata e si sarebbe

trovato sul campo all'incirca alle ore 20,00. Invece si trovò disorientato dalla mancanza di visibilità e chiese il fatale QDM. Sicuramente, a quel punto, aveva già superato la base (tanto è vero che l'avevano sentito e segnalato) per cui giustamente venne trasmesso il QDM in 330°, vale a dire: “*tornate indietro*”.

Il Comandante, stimando di essere ancora sul mare, come abbiamo visto, interpretò il QDM come dato reciproco e proseguì con rotta 150° verso il deserto. Ma quello che non si riesce a comprendere, è che vi proseguì *per oltre quattro ore* fino al termine dell'autonomia, e tuttavia pensando ancora di essere sul mare. Per giungere al punto ove è stato rinvenuto il relitto, sarebbero occorse poco più di due ore, segno che probabilmente si era spinto ancora oltre per poi tornare indietro.

All'esaurimento del carburante, se avesse tentato l'atterraggio di emergenza, sul deserto piatto e senza ostacoli, magari a carrello retrato, quasi certamente sarebbero rimasti tutti vivi, con a disposizione acqua e viveri in abbondanza e, soprattutto, con la radio funzionante. Comunque, anche dopo il lancio, avrebbero dovuto (e potuto) raggiungere l'aereo.

Infine (ma questo non potevano saperlo a meno di non possedere le carte della zona) se si fossero diretti a Sud anziché a Nord Ovest, avrebbero trovato delle oasi a distanza ragionevole.

* * *

Nemesi, la Dea della giusta vendetta, a quel tempo deve aver avuto molto da fare. Non sapeva a chi dare i resti e qualcosa le può anche essere sfuggito. C'è chi ha pagato poco, chi ha pagato assai e chi non ha pagato niente. Ma questi sfortunati aviatori, che pure avrebbero bene meritato, per avere risparmiato chissà quante vite umane con l'aborto della missione, hanno veramente pagato troppo. Da colleghi aviatori, al di là degli schieramenti e delle idee politiche, rivolgiamo loro un pensiero commosso e affettuoso.

Dario Franco Cavallotti

Bibliografia

Internet – Wikipedia

Enciclopedia Treccani

Il Piaggio P-108 – Edizioni Bizzarri