

Un Me 323 a Gabicce



Ricerca storica a cura di Daniele Celli
Rimini 12/2012

UN ME 323 A CABICCE

Da alcuni anni, mi sto dedicando alla raccolta delle testimonianze dei miei concittadini relativamente al periodo bellico. Trascorro ore ad ascoltare le esperienze da loro vissute durante quel triste periodo, con lo scopo di non perdere una notevole fonte di dati. Sono le “microstorie” che concorrono a formare la storia di un paese e la storia di una nazione.

Gli argomenti relativi a questo periodo, specialmente per quelli del settore aeronautico, suscitano in me una forte attrazione sin da quando ero un ragazzo. Recentemente un particolare fatto ha destato la mia curiosità. A poche decine di chilometri da Rimini, al confine tra la Romagna e le Marche, nel 1942 è avvenuta una sciagura aerea. Oggi, dopo oltre settanta anni, è stato possibile ricostruire una parte di quello che è accaduto quel giorno. Vediamo cosa nel dettaglio cosa è successo.

Un ME 323 tedesco, stava volando lungo la Costa Adriatica in direzione Sud. Era una fredda giornata invernale, con nuvole molto basse. Si trattava di un grosso aereo da carico dotato di sei motori che stava trasportando rifornimenti nel Sud Italia.

Mi sono chiesto dove poteva essere diretto quel velivolo, forse in Puglia o in Sicilia dove erano presenti numerose basi aeree della Luftwaffe. Per ipotizzare una probabile destinazione del volo, sono andato a cercare notizie su ciò che stava avvenendo in quel periodo sul fronte di guerra prossimo all'Italia. Riporto queste significative poche righe per darne un'idea anche al lettore:

02/11/42 – In africa Settentrionale l'Ottava Armata Britannica (gen. Montgomery) attacca le posizioni italo-tedesche (Operazione «Super Charge»).

03/11/42 – Hitler ordina al comandante supremo delle truppe in Nordafrica: «Tenere le posizioni a qualunque prezzo»; nonostante che il feldmaresciallo Rommel, la sera del 02/11, ha fatto pervenire un messaggio al quartier generale del Führer la necessità della ritirata ed ha già iniziato lo sganciamento dalle posizioni di El Alamein.

04/11/42 – Rommel dirama, sotto la propria responsabilità, l'ordine di continuare la ritirata.

06/11/42 – l'Ottava Armata Britannica ha catturato, dall'inizio della battaglia di El Alamein, 30.000 uomini, catturando o distruggendo 350 carri armati e 400 cannoni.

07/11/42 – Sbarco americano in Marocco ed in Algeria (Operazione «Torch»).

Erano momenti critici per le truppe dell'Asse, quindi servivano urgentemente rifornimenti, soprattutto di carburante e pezzi di ricambio per gli aerei per contrastare l'avanzata alleata. In base a queste notizie, ritengo che la destinazione finale di quel velivolo fosse la Sicilia o l'Africa.

Erano circa le 9:30 quando quel velivolo si è trovato a passare al traverso di Rimini, dove sulla spiaggia era da poco arrivato un bambino di dodici anni, che la madre aveva mandato a prendere dell'acqua di mare.

Quel bambino oggi ha ottanta anni, si chiama Giuseppe Fabbri, classe 1932, soprannome di famiglia “Burdoun”. È un mio amico e durante uno dei tanti incontri avuti con lui per farmi raccontare i suoi “ricordi di guerra”, il 19/12/08 mi ha riferito cosa aveva visto un giorno mentre si trovava in riva al mare.

Durante la guerra, abitava nella periferia Sud di Rimini “te Ghett dal redi”, (**vedi all. n° 1** zona evidenziata con il cerchio più grande) nel gruppo di case presenti a lato della Via Flaminia, di fronte “me Ghett di Turch”, l'attuale frazione di Marebello. Il ghetto era composto da una schiera di case abbinata, abitate da dieci famiglie e veniva chiamato così perché vi lavoravano due artigiani che realizzavano le reti per i letti.

Vediamo cosa mi ha raccontato Giuseppe:

Giuseppe Fabbri – Durante la guerra il sale era difficile da trovare, all'inizio era tesserato e più di un certo quantitativo non te ne davano, poi ad un certo punto era divenuto quasi introvabile. Quello che c'era costava troppo e non potevamo permettercelo così ci si doveva arrangiare. La mamma mi mandava a prendere l'acqua di mare, allora era pulita, con la quale preparava la piada, che in quegli anni a cena non mancava mai sulla nostra tavola. Io ero addetto alla macinatura del grano, con il macinino del caffè. Il grano ce lo dava molto spesso “Tugnin dla Betta”, il nostro vicino di casa, lato Rimini. A volte invece lo portava “Vanecca ad Burgogna” che abitava a circa duecento metri da noi in direzione di Riccione. Quanto ci ha aiutato la famiglia di Tugnin, non potremo mai ringraziarli abbastanza. L'acqua l'andavo a prendere in media due volte alla settimana, portando due fiaschi da due litri ciascuno. Ricordo che la paglia di rivestimento dei fiaschi si era rotta, così mio babbo li aveva rivestiti con rametti di vimini. Da un padellone per la cottura delle lasagne, riempito di acqua di mare e messo a bollire, usando come combustibile le radici di gramigna seccate, si poteva ricavare

un cucchiaino di sale. La spiaggia quella volta non era piana come adesso, ma era formata da dune di sabbia. Durante l'inverno, quando uscivo di casa, per ripararmi dal freddo usavo la "caparela" (mantella) che mio nonno paterno aveva portato con se dal fronte, lui aveva combattuto la Prima Guerra Mondiale. Un giorno in particolare mi è rimasto impresso nella memoria per quanto avevo visto. Era una giornata grigia e fredda con nuvole molto basse, saranno state circa le 9:00, forse le 10:00. Come al solito sono andato sulla spiaggia a prendere dell'acqua (vedi all. n° 1 zona evidenziata con il cerchio più piccolo). Ad un tratto ho visto passare a qualche centinaio di metri dalla riva, un grande aereo con sei motori diretto verso Pesaro, volava molto basso. Non avevo mai visto nulla del genere, così da vicino. Dopo averlo osservato passare, mi sono messo a fare il mio lavoro. Mi sono avvicinato alla riva e con le mani ho scavato una buca nella sabbia creando una piccola pozza d'acqua che raccoglievo con un contenitore e riversavo nei fiaschi utilizzando un "pidriul" (imbuto). Ad un tratto, ho visto con la coda dell'occhio come un lampo in direzione di Gabicce e qualche attimo dopo ho sentito il rumore di una esplosione. Quell'aereo doveva essere andato a sbattere contro la collina..

Ho chiesto a Giuseppe quando, secondo lui, poteva essere successo questo fatto. Mi ha risposto che per quanto ricordava doveva essere stato nei primi mesi del 1944, perché aveva terminato gli studi proprio l'anno prima. Logicamente è impossibile per un bambino ricordare la data esatta di un certo avvenimento, se non tenendo un diario dei propri ricordi e lui non l'aveva fatto.

Nell'ascoltare quel racconto, mi sono subito chiesto come mai un pilota facesse volare un aereo di quella mole, così basso sul mare. Doveva avere dei problemi perché per quello che ne so io, in caso di scarsa visibilità, la prima cosa da fare è quella di portarsi ad una quota di sicurezza, maggiore a quella degli ostacoli che si possono incontrare lungo la rotta, e Gabicce nel suo punto massimo raggiunge la quota di 221 mslm. Probabilmente il pilota non pensava di trovarsi in quella posizione e di avere di fronte quella collina.

Molto interessato a questa storia, ho chiesto ad alcuni miei compagni di scuola, originari di Cattolica, se tra i loro parenti vi fosse qualcuno che ricordava questo fatto ma purtroppo non sono riuscito a trovare nessun riscontro.

Navigando in rete, in cerca di una traccia, ho trovato un interessante sito

"aviazione.marche.org"

che trattava argomenti di carattere aeronautico relativi alla Regione Marche. Tra gli articoli presenti nelle pagine, ce n'erano alcuni sulla presenza dell'aviazione militare, italiana, tedesca ed alleata, relativi al periodo bellico. Perché non provare a chiedere a loro se avevano mai sentito parlare di questo fatto?

Così ho inviato una richiesta di aiuto a Lucio Lucci, uno dei sei componenti del gruppo di ricerca. Lui molto gentilmente mi ha risposto riferendomi di non essere a conoscenza di questo episodio, ricordava però di avere trovato e conservato durante le sue ricerche, un articolo di giornale sul funerale di alcuni aviatori tedeschi, avvenuto a Pesaro in data 20/12/1942. Nell'articolo del "Il Corriere dell'Adriatico", non era menzionato né quanti fossero gli aviatori, né dove fosse avvenuto l'incidente e nemmeno il tipo del velivolo precipitato. Non sembrava essere direttamente collegata alla mia ricerca, essendo questo caso precedente di almeno un anno rispetto a quanto riferitomi da Fabbri, ma era una notizia ugualmente interessante e ne ho preso nota.

Dopo questo contatto, per diverso tempo non sono più riuscito a trovare altri elementi su questo incidente, così ho riposto la ricerca "nel cassetto", ma non nel dimenticatoio. Parlando con le varie persone incontrate durante le ricerche, ho sempre chiesto a tutti di quell'episodio ma purtroppo nessuno ne era a conoscenza.

Questa storia era divenuta un "tarlo" che mi lavorava sempre in testa e volevo toglierlo di lì ad ogni costo.

Rassegnato sono tornato a svolgere le mie solite ricerche in attesa di avere la fortuna di trovare chi poteva aiutarmi, ma sapevo benissimo che non è sempre possibile ottenere soddisfazione ai propri desideri.

Alcuni anni dopo, ho incontrato Umberto Palmetti di Gabicce, un ex sindacalista che fa parte dell'ANPI di Pesaro. Anche a lui ho rivolto la solita domanda che faccio a tutti quelli con cui riesco a parlare nelle mie ricerche: "Ha mai visto cadere un aereo durante la guerra?" La sua risposta è stata negativa, però ricordava che un suo vicino di casa, un po' di tempo addietro gli aveva raccontato di avere assistito alla caduta di un aereo molto grosso sulla collina di Gabicce.

A sentire quelle parole mi si sono illuminati gli occhi e gli ho chiesto se mi poteva mettere in contatto con quella persona, se era possibile la volevo incontrare.

Palmetti lo avrebbe contattato in giornata e mi avrebbe fatto sapere. In serata ci siamo risentiti e mi ha riferito che la persona cercata, purtroppo era partita per una vacanza in montagna organizzata dal comune e prima di quindici giorni non sarebbe tornata. Avevo aspettato tanti anni, potevo aspettare ancora due settimane.

Dopo alcuni giorni, Palmetti mi richiama per mettermi al corrente che un altro suo vicino, Bruno Baldelli, era stato testimone di quell'evento e mi dava il suo numero di telefono. Era venuto fuori addirittura che questo signore non era nemmeno l'unico testimone perché Umberto, facendo mente locale, ricordava di conoscere anche una terza persona che proveniva sempre da quella zona ed ora abitava poco lontano da lui. Finalmente era venuta fuori una buona traccia. Ho immediatamente telefonato a Baldelli per fissare un appuntamento, e vista la sua cortese disponibilità, anche per andare a fare un sopralluogo sul posto. Volevo identificare con esattezza l'area dove era caduto l'aereo per metterne al corrente l'amico Enzo Lanconelli, anche lui molto interessato a questo genere di argomenti.

Lanconelli, di Bagnacavallo, unitamente ai fratelli Fabrizio ed Andrea Raccagni, ha scritto l'interessantissimo libro "Aerei Perduti - Romagna 1942-1945", nel quale i tre hanno censito e localizzato gran parte degli aerei che durante la Seconda Guerra Mondiale sono precipitati in Romagna (vedi sito: Aereiperduti.net).

I tre hanno anche partecipato a numerosi recuperi di velivoli militari sia italiani, che tedeschi ed alleati, rimasti per decenni nel sottosuolo, vista l'impossibilità di quel periodo di poterli recuperare per la notevole profondità che avevano raggiunto.

Il giorno **16/06/12** mi sono incontrato con Baldelli e siamo andati a fare un giro nella zona dove si era schiantato il velivolo, tra la Vallugola e Casteldimezzo. Non potevo escludere dal sopralluogo i "collaboratori" Fabbri e Palmetti (**vedi all. n° 2**).

Fabbri è stato molto contento di poter partecipare ma soprattutto perché ero riuscito, dopo tanto tempo, a trovare riscontri a quanto lui mi aveva raccontato.

Da Gabicce paese ci siamo diretti verso Pesaro seguendo la strada che passa sulla collina di Gabicce. Oltrepassato il bivio per Vallugola, a circa un chilometro da Casteldimezzo ci siamo fermati ai bordi della strada, poi a piedi abbiamo raggiunto la curva appena superata dalla quale si godeva una vista panoramica spettacolare. Guardando verso Nord, grazie alle buone condizioni meteorologiche, si poteva osservare tutta la Costa Adriatica sino oltre Ravenna ed il porto di Vallugola ai piedi della collina (**vedi all. n° 3**), verso Sud si vedeva il piccolo paese di Casteldimezzo (**vedi all. n° 4**), attorniato dalla macchia del Parco di San Bartolo. La curva cingeva la sommità della collina di Gabicce, che rispetto alla quota stradale, in quel punto saliva ancora di quota di una decina di metri circa.

L'aereo aveva impattato proprio in quel punto, denominato sulla cartografia regionale "la Montagnola", quota 196 mslm, poi aveva oltrepassato la strada scivolando giù per il declivio per terminare la sua corsa ai piedi della collina (**vedi all. n° 6**).

Durante il sopralluogo Bruno Baldelli classe 1926 mi ha raccontato quello che era successo quel giorno:

"Sono nato a Casteldimezzo nel 1926 e qui abitavo durante la guerra. Un giorno di nebbia molto fitta, potevano essere le 9-9:30 del mattino, in paese abbiamo sentito un gran botto verso Vallugola e con un gruppo di paesani siamo corsi a vedere cosa era successo. A circa un chilometro dal paese, abbiamo visto ai piedi della collina un grosso aereo che bruciava. Tra le fiamme si vedevano ancora alcuni uomini che si muovevano. Ricordo che qualcuno ha detto che bisognava andarli ad aiutare ma cosa potevamo fare, chi si avvicinava a quell'inferno. Tra la gente si diceva che l'aereo avesse quattro motori, altri dicevano sei. Sembrava che l'aereo trasportasse dei motori e che a bordo vi fossero tredici persone, tutte morte nell'incidente. Questo fatto deve essere avvenuto tra Ottobre e Novembre, ma non saprei dire in che anno, sicuramente era inverno. In quel periodo io ed altri cinque miei compaesani lavoravamo nella Todt, alla costruzione di un fortino scavato nella collina vicino al cimitero di Casteldimezzo. Oltre a me c'erano Enrico Vimini, che abitava la casa lì vicino, Dino Druda e ... non ricordo il nome degli altri. Di quel gruppo ormai sono rimasto solo io. Il lavoro consisteva nello scavare una camera centrale, delle dimensioni di metri 4x5 alta 2,5, da cui si dipartivano tre gallerie, una rivolta verso il mare, una verso la Siligata ed una verso Gradara. La stanza centrale avrebbe dovuto contenere un cannone da orientare a seconda dell'esigenza verso le tre direzioni delle gallerie. Eravamo alle dipendenze di un gruppo di cinque militari tedeschi comandati da un sergente. Si chiamava Walter ed era una persona veramente per bene, ho un ottimo ricordo di lui. Il cannone non è mai stato portato nel fortino sebbene abbiamo lavorato sino a qualche giorno prima del passaggio del fronte. I tedeschi ne avevano uno molto grosso su ferrovia, lo tenevano nascosto nella galleria sotto Casteldimezzo. Dicevano che doveva essere un 381 mm. Io non l'ho mai visto, non mi sono mai avvicinato a quella zona, però posso dire di averlo sentito sparare, faceva un rumore veramente forte. Ha sparato poco, tirava una botta poi rientrava in galleria. Quando i tedeschi si sono ritirati hanno fatto saltare la ferrovia e pure il faro navale di Casteldimezzo, una struttura veramente bella, lo ricordo bene perché abbiamo portato noi le sei mine

per demolirlo (vedi all. n° 5). Non è più stato ricostruito. Dalla zona dove stavamo lavorando, sulla parte alta della collina, si vedeva un ampio panorama, i tedeschi avevano piazzato un grande cannocchiale per controllare sul mare l'arrivo delle navi. Walter qualche volta mi ha fatto guardare anche a me. Nella casa di Enrico Vimini, i tedeschi avevano posizionato una radio alla quale erano sempre addetti due militari. Loro sapevano in anticipo quando arrivavano le formazioni di bombardieri o le navi alleate per bombardare e ci avvertivano. A volte mi è capitato di vedere le navi alleate, erano tre o quattro e di grosse dimensioni. Tra la gente si diceva che erano venute nella zona per colpire il deposito di munizioni in zona Monteluro, ma non l'hanno mai colpito. Io non ho mai saputo dove fosse. Una "checca" (aereo da ricognizione) volava sul terreno da colpire e dava le indicazioni alle navi su dove dirigere il tiro. I proiettili ci passavano sulla testa producendo uno strano sibilo. Uno di quei colpi, che doveva essere difettoso, aveva colpito una casa del posto passando attraverso i muri senza esplodere. Walter una volta mi ha tolto dai guai. Una mattina sono stato catturato da un tedesco sulla statale Pesaro Rimini. Avrei dovuto accompagnare una mandria di bestiame diretto al Nord. Gli ho mostrato il "papier", i documenti che provavano che stavo lavorando per la Todt. "No papier, tu venire" e mi ha obbligato a seguirlo. Walter o ha assistito alla scena, oppure è stato avvertito da qualcuno, ma comunque sia andata è sceso dalla collina e mi ha raggiunto. A quel soldato gliene ha dette di tutti i colori, ma così tante da farlo nero e per fortuna mi ha tolto dall'impaccio. Chissà dove sarei finito. Walter con i suoi uomini è rimasto in zona sino a qualche giorno prima dell'arrivo degli alleati, ci ha salutato cordialmente e da quella volta non ci siamo più visti. Chissà che fine avrà fatto?"

Quindi a sentire Baldelli sembrava un aereo con sei motori, doveva trattarsi proprio di quello visto da Fabbri ma ancora non c'era la certezza assoluta, servivano riscontri certi. Baldelli ha concluso il suo racconto dicendo che, secondo lui, se l'aereo avesse volato qualche metro più in alto probabilmente sarebbe riuscito a passare indenne sopra alla collina che praticamente aveva quasi sfiorato.

Tornato a casa, molto soddisfatto per quanto raccolto, ho subito messo al corrente Lanconelli di tutte le informazioni raccolte, corredandole con la planimetria della zona sulla quale gli ho individuato il luogo del crash.

Anche Lanconelli era entusiasta di come progrediva la storia e con la speranza di poter trovare dei reperti, abbiamo deciso che avremmo fatto una ricerca con il metal detector sul posto.

Abbiamo lasciato passare l'estate, visto il gran caldo che faceva, ed il giorno 13/10/12, con Lanconelli e Fabrizio Raccagni, siamo andati a fare il previsto sopralluogo. Raggiunta la sommità della collina ed individuata la zona, con l'automobile, ci siamo avvicinati sin dove era possibile, poi a piedi ci siamo incamminati tra i campi per scendere a valle. A metà strada, abbiamo avuto una sgradita sorpresa, quel terreno era utilizzato come campo da golf (vedi all. n° 7). Ecco spiegato il perché da sopra la collina lo vedevamo tutto bello curato, con l'erba tagliata bassa, un po' troppo per essere un campo coltivato. Le cose si complicavano. Su una piazzola di tiro, era presente un giocatore che faceva allenamento. Ci siamo avvicinati e gli abbiamo riferito quali erano le nostre intenzioni. Quello era un campo di addestramento, l'autorizzazione ce l'avrebbe dovuta dare il responsabile del circolo, presente nell'edificio sede del club, ubicato a un centinaio di metri da lì. Il signore ci ha accompagnato e ce lo ha presentato. Il sig. Roberto Pompei, direttore del Golf Club Vallugola, ascoltate le nostre richieste, entusiasta per la originale storia che stava ascoltando, si è dato subito disponibile, permettendoci di fare quello che volevamo. Naturalmente gli abbiamo garantito che i modesti scavi che avremmo fatto, sarebbero stati immediatamente chiusi.

L'unica cosa che ci ha chiesto, era se potevamo fargli sapere l'esito della ricerca prima di andarcene. Rimboccate le maniche e recuperati le necessarie attrezzature, ci siamo messi a scandagliare il terreno con i due metal detector (vedi all. n° 8 e 9).

Poco dopo la prima conferma, Enzo ha trovato subito un piccolo pezzo di alluminio che mostrava di essere stato soggetto alle alte temperature del rogo menzionato da Baldelli. Durante l'oretta che abbiamo trascorso su quel campo, sono emersi diversi altri reperti che confermavano la presenza sull'area di un aereo militare (vedi all. n° 10).

A questo punto c'era una domanda a cui bisognava dare risposta, come avere la conferma che quei reperti provenissero dall'aereo che aveva visto Fabbri e non da un altro velivolo? Come trovare riscontri certi?

Questo problema lo ha risolto Andrea Raccagni, che alcuni giorni dopo, svolgendo una ricerca su internet ha trovato una prova molto importante che toglieva ogni ombra di dubbio.

Sul sito

<http://forum.12oclockhigh.net/archive/index.php?t-20141.html>

ha trovato una pagina relativa alla discussione su un velivolo caduto in Italia e dove era indicata la lista di nove aviatori deceduti in quell'incidente.

Block 6 Grab 420 16.12.1942 50 Km Sud RIMINI 1./KG.z.b.V. 323, Me 323, 1108 BS	Feldwebel Büttner Willi	22.04.1900
Block 6 Grab 211 16.12.1942 50 Km Sud RIMINI 1./KG.z.b.V. 323, Me 323, 1108 FF	Feldwebel Marcks Lothar	06.10.1907
Block 6 Grab 212 16.12.1942 50 Km Sud RIMINI 1./KG.z.b.V. 323, Me 323, 1108 BM	Feldwebel Geppert Gerhard	20.12.1915
Block 6 Grab 214 16.12.1942 50 Km Sud RIMINI 1./KG.z.b.V. 323, Me 323, 1108 FF	Leutnant Hoffmann Wilhelm	17.12.1916
Block 6 Grab 338 16.12.1942 50 Km Sud RIMINI 1./KG.z.b.V. 323, Me 323, 1108 BS	Obergef Walter Johann	20.02.1919
Block 6 Grab 213 16.12.1942 50 Km Sud RIMINI 1./KG.z.b.V. 323, Me 323, 1108 BF	Feldwebel Rahe Theo	24.02.1920
Block 6 Grab 337 16.12.1942 50 Km Sud RIMINI 1./KG.z.b.V. 323, Me 323, 1108 BS	Obergef Müller Anton	09.01.1921
Block 6 Grab 339 16.12.1942 50 Km Sud RIMINI 1./KG.z.b.V. 323, Me 323, 1108 BM	Gef Hüttel Johann	18.08.1922
Block 6 Grab 340 16.12.1942 50 Km Sud RIMINI 1./KG.z.b.V. 323, Me 323, 1108 BS	Flieger Lentz Theobald	17.07.1923

Questi aviatori sono oggi sepolti al Cimitero della Futa, ubicato tra Bologna e Firenze (**vedi all. n° 11 e 12**). È una struttura di notevoli dimensioni che occupa la sommità di una intera collina e dove riposano 31.229 caduti tedeschi. È stata realizzata in seguito all'accordo del 1955 tra l'Italia e Germania, per la sistemazione definitiva delle salme dei soldati tedeschi caduti in guerra sul territorio italiano. Il campo sepolcrale si estende su terrazze, ed è suddiviso in 72 blocchi di diversa grandezza. Ciascuna delle 10.000 lastre in granito grigio, contrassegna la presenza di due, tre o quattro Caduti. Questa imponente struttura è stata progettata dall'architetto Oesterlen e dei paesaggisti Walter Rossow ed Helmut Bournot, e inaugurata il 28/06/1969. Qui vi riposano le vittime degli attacchi alleati contro le postazioni tedesche della Linea Gotica che si sviluppava tra Pesaro e Carrara.

Analizzando le nove righe della lista possiamo subito leggere che per ognuno di quegli uomini, vi è annotata la posizione della rispettiva tomba.

In sequenza seguono poi:

- la data dell'incidente 16/12/42 (un venerdì) e la posizione di dove era avvenuto "50 Km a Sud di Rimini";
- l'indicazione del reparto di appartenenza, il 1./KG.z.b.V. ma soprattutto il modello dell'aereo, un Me 323;
- il nome del militare e la sua data di nascita.

Questa era la conferma che si trattava proprio dell'aereo visto da Fabbri.

Tra i vari dati presenti nella lista, ve n'erano alcuni che non "concordavano" molto con quanto emerso dalle ricerche. Uno di questi era la distanza riportata del luogo del crash "a 50 Km a Sud di Rimini", il che faceva pensare che questo aereo era precipitato in un'altra zona perché a quella distanza non si trova Gabicce ma Fano, ma questo ritengo sia solo un errore di valutazione di chi aveva scritto l'annotazione.

Il secondo elemento di contraddizione riguardava la data, Fabbri pensava che l'incidente fosse avvenuto nell'inverno 1943-44, nel sito invece emergeva chiaramente che quell'incidente si era verificato il 16/12/1942 e su questo non c'era ombra di dubbio, si trattava solo di una errata localizzazione temporale di Fabbri. Dopo tanto tempo è facile commettere errori nello stabilire la data di un avvenimento, bisognerebbe avere un computer al posto del cervello per catalogare tutto perfettamente.

Facendo mente locale, ho ricordato che la data dell'incidente era prossima a quella dell'articolo del "Corriere dell'Adriatico" di cui mi aveva parlato l'amico Lucio Lucci del gruppo Aviazione Marche, così mi sono rimesso in contatto con lui per averne una copia. Mi ha risposto che lo avrebbe cercato e me lo avrebbe inviato, cosa che è avvenuta pochi giorni dopo (**vedi all. n° 13**).

Leggendo l'articolo, apprendevo che il funerale era avvenuto a Pesaro e che alla cerimonia avevano presenziato alte cariche, sia amministrative che militari, come il Prefetto, il Federale, il Podestà, oltre a una folla immensa.

Un altro tassello di questa storia lo potevo trovare al cimitero, se il funerale era avvenuto a Pesaro, le salme le dovevano avere tumulate lì e quindi quegli stessi nomi dovevano essere stati trascritti nei registri cimiteriali il giorno della loro tumulazione avvenuta il 20/12/1942.

Il 13/11/12 ho telefonato in Comune di mi sono fatto dare il numero degli Uffici del cimitero. Mi ha risposto il sig. Alberto Norbiato al quale ho spiegato cosa stavo facendo e se poteva farmi la cortesia di consultare alla data indicata, se erano stati sepolti alcuni militari tedeschi. Nel pomeriggio ci siamo risentiti ed Alberto mi riferiva di non avere trovato ancora nulla per il momento. Mi chiedeva se avevo la lista dei nomi per fare dei riscontri. Dopo pochi minuti, grazie ad internet, la lista era in suo possesso.

Il giorno successivo, Norbiato molto gentilmente mi inviava una mail alla quale aveva allegata la fotografia di una pagina del registro cimiteriale (**vedi all. n° 14**).

Vi erano indicati gli stessi nomi, tutto tornava, il “cerchio si era chiuso”.

In merito ai ritrovamenti fatti ed alla localizzazione del luogo dell'incidente, Lanconelli ha relazionato sul sito del gruppo da appassionati di aviazione di cui fa parte. Per chi volesse leggere articoli di interesse storico aeronautico, questo è il link a cui fare riferimento:

<http://archeologidellaria.tuttovola.org/index.php?topic=2176.msg14915;topicseen#msg14915>

BREVE STORIA DEL ME 323

L'esercito tedesco, anche in previsione della operazione Seelöwe (Leone Marino), attacco all'Inghilterra, aveva la necessità di dotarsi di un velivolo capace di trasportare grossi carichi. Nel novembre del 1940, lo Stato Maggiore richiese un aliante capace di trasportare al fronte materiale pesante tipo un Panzer IV, nacque così il Messerschmitt Me 321 Gigant, che con un'apertura alare di 55 m ed una lunghezza di 28,20 m, fu la più grossa macchina in produzione durante la guerra.

Progettato in quattordici settimane, il Gigant poteva imbarcare 100 uomini equipaggiati, caricando due volte il suo peso, cioè una massa in volo di 40 tonnellate. Il successo del Messerschmitt fu evidente, ma il concetto del sistema lo era meno, poiché non era stato considerato a fondo il problema del rimorchio, per un aereo di quella mole non era sufficiente un solo aereo come per tutti gli alianti prodotti sino allora.

Per questo motivo venne ideata la cosiddetta troika-Schlepp o triplo traino di tre Bf 110C. Questo sistema richiedeva un elevatissimo livello di professionalità da parte dei piloti, che durante il decollo ed il volo dovevano mantenere sempre una stretta formazione, con poco margine di errore e il costante pericolo di collisione. Era inoltre necessaria una pista lunga almeno 4000 metri per il decollo.

Durante i voli di prova, le notevoli difficoltà insorte in un traino così difficoltoso, causarono la morte di diversi piloti e in una occasione anche di 120 soldati caricati a bordo per un collaudo realistico della macchina.

Queste problematiche avevano portato alla scelta di dotare il velivolo di una propria motorizzazione. Nacque così il Me 323 Gigant (**vedi all. n° 15**).

Caratteristiche generali

- equipaggio: 5 uomini
- capacità di carico: 130 uomini o 10-12 t di attrezzature
- lunghezza: 28,2 m
- larghezza: 55,2 m
- altezza: 10,15 m
- superficie alare: 300 m²
- peso a vuoto: 27.330 kg
- peso max di decollo: 43.000 kg
- motori: 6 Gnomo Rhône 14N 48/49 - 950 hp ognuno

Prestazioni

- velocità massima: 285 km/h
- velocità di crociera: 218 km/h
- autonomia: 1.100 km
- quota di servizio: 4.000 m
- rateo di salita: 3,6 m/s

Armamento

- 5 mitragliatrici 7,92 mm

Il Me 323 era un aereo a corto raggio con un'autonomia a pieno carico di 1.100 chilometri. Nonostante ciò, il numero limitato di Me 323 in servizio diede un prezioso contributo allo sforzo bellico tedesco e venne intensamente utilizzato.

In tutto vennero costruiti circa 200 velivoli prima che, nell'aprile del 1944, la loro produzione cessasse. Le versioni successive alla prima differivano in funzione della potenza dei motori, dell'armamento difensivo e della capacità di carico al seguito dei miglioramenti strutturali.

In termini di disegno aeronautico, il Me 323 era molto robusto e poteva assorbire un grande quantitativo di colpi, guadagnandosi l'appellativo di Korpsoplastbomber (bombardiere di gomma). Comunque nessun aereo da trasporto avrebbe mai potuto sopravvivere senza una adeguata copertura aerea, per questo motivo si ritiene che nessun Me 323 rimase in servizio oltre l'estate del 1944. Essendo così lento e grande, era un

facile bersaglio per i caccia nemici. Nelle ultime settimane della campagna del Nord Africa, nell'Aprile - Maggio del 1943, ben 43 Gigant furono abbattuti, assieme ad un numero ancora più grande di Ju 52.

Su questo teatro di operazioni gli aerei venivano utilizzati per trasportare i vitali rifornimenti per l'Afrika Korps, con un ponte aereo lungo la rotta tra la Sicilia e la Tunisia. Per contrastare l'afflusso dei rifornimenti, il 5 Aprile gli alleati lanciano "l'Operazione Antiaerea".

Durante una delle varie missioni di trasporto, il 22/04/43 un nugolo di P 40 Kittyhawk (quattro squadron) scortati da alcuni Squadrons di Spitfire intercettano una grande formazione che trasporta carburante. Secondo una tecnica ormai collaudata i veloci e manovrieri Spitfire affrontano e tengono impegnata la scorta, mentre i poco maneggevoli ma potenti P 40 si dedicano ai grossi aerei da trasporto.

Queste notizie, raccolte da diverse fonti, è la sintesi di ciò che è accaduto quel giorno:

<http://www.ww2aircraft.net/forum/aviation/me-323-massacre-12452.html>

<http://www.sas1946.com/main/index.php?topic=24593.0>

"10 Ju 52 di Kampfgruppe z.b.V. 106 decollano da Pomigliano alle 06:40 per Tunisi, la formazione era condotta dallo Staffelkapitan Oblt. Biedermann. Gli Junkers volano con un gruppo di 14 Me 323 del KG.z.b.V 323, decollati da Pomigliano alle 07:10 con la massima scorta di caccia disponibile, i caccia italiani MC 202 del 151° Gruppo ed i Me 109 del JG 27, JG 53 e JG 77. Ogni Gigant trasporta 12 metri cubi circa di combustibile e munizioni destinate alle truppe di Rommel. La missione doveva essere la reiterazione di quella ben riuscita del 19/04, quando tutti gli aerei ritornarono incolumi alla base. I 39 aerei di scorta sono decollati da Trapani alle 08:30. Altri 65 sono partiti da Tunisi per riunirsi alla formazione lungo la rotta. Alle 08:35 la formazione ha raggiunto l'isola di Marettimo (Sicilia) e si è portata ad un'altezza di 20 - 50 metri sopra del mare con rotta su Capo Farina perché l'area di Capo Bon era considerata molto pericolosa. Gli Ju 52 volano sulla destra, i Me 323 sulla sinistra. Approssimativamente a metà strada tra la Sicilia e la Tunisia, i Me 323 si sono separati dalla formazione, contrariamente agli ordini ricevuti. Il motivo sul perché il Gruppenkommandeur del II/KG.z.b.V 323, che volava sul Gigant C8+AR, abbia ordinato questo cambiamento di rotta non sarà mai noto. La maggior parte dei caccia di scorta decollati dalla Sicilia sono rimasti con la formazione degli Ju 52 e non hanno seguito i Me 323.

Aerei da caccia alleati hanno intercettato i grossi aerei da trasporto. La formazione alleata, composta dagli aerei del 1° Squadron SAAF (South African Air Force) e dal 145° Squadron RAF (Spitfire) ha impegnato i Bf 109 del II. / JG 27, che volano ad un'altitudine di circa 2400 metri, e li ha costretti a stare lontano dagli aerei da trasporto. Ciò ha consentito alla seconda formazione, composta da 38 P 40 Kittyhawks del 4° e 5° Squadron SAAF di attaccare alle 09:25 i Gigant tra Capo Bon e l'isola di Zembra.

L'Oblt. Biedermann ha osservato l'attacco ai Me 323 da lontano, mentre la sua formazione di Ju 52 ha raggiunto Capo Farina indisturbata. L'arrivo dei caccia alleati non era stato casuale. Un trasmettitore segreto che era stato scoperto quello stesso giorno, aveva trasmesso informazioni agli Alleati su tutti i movimenti aerei da Trapani. La radio era nascosta in un confessionale in una chiesa sul Monte Giovanni sopra Trapani. In queste circostanze, non era un problema per i caccia alleati intercettare e distruggere le unità di trasporto, tanto più che la carenza di personale ed aerei ha fatto sì che essi erano di solito debolmente scortati.

.... Gli enormi ed ingombranti trasporti avevano poche possibilità di raggiungere la costa africana. Di solito erano in grado di sostenere una grande quantità di colpi, ma con un carico di carburante e munizioni, dopo pochi colpi i Gigant esplodevano. I caccia di scorta provenienti da Tunisi quando hanno raggiunto gli Ju 52 erano troppo lontani per poter intervenire in difesa dei Me 323.

Il tenente pilota Edwards del 260° Squadron RAF (Kittyhawks) è arrivato sulla scena verso la fine del massacro ed ha avvistato l'ultimo Me 323 che era riuscito a sfuggire all'attacco sino a quel momento. Con altri due piloti ha aperto il fuoco sul Gigant, che ha preso fuoco e si è schiantato in mare.

Così scrisse sull'azione il Capt. Du Toit: "... il 22 Aprile gli enormi aerei a sei motori stavano trasportando indubbiamente un carico di combustibile. Gli aerei scoppiavano in fiamme nell'impatto con l'acqua, dando l'impressione che il mare fosse infuocato".

Tutti i 14 trasporti sono stati abbattuti. Tra i 138 membri dell'equipaggio, 19 sono sopravvissuti a quella terribile tragedia.

Era il Giovedì Santo della Pasqua, ricordato come il giorno più nero per i Me 323 ed i loro equipaggi. Ho consultato un interessante sito dove è stata ricostruita artisticamente quella tragica missione

<http://www.sas1946.com/main/index.php?topic=24593.0>

Dopo questo disastro i grandi convogli diurni vengono sospesi. Si adottano nuove strategie, prevedendo voli notturni di piccole formazioni, a bassissima quota per evitare i radar alleati, sia quelli a terra sia quelli dei micidiali *Beaufighter*.

In Italia di questo tipo di velivolo ne sono stati perduti pochi, uno di questi nelle vicinanze dell'isola di Caprera, interessante notizia che ho trovato, navigando in rete, sul sito:

<http://www.rainews24.rai.it/it/news.php?newsid=169275>

Riporto una sintesi di quella pagina:

Nel Settembre 2012 nell'arcipelago della Maddalena, in Sardegna, è stato rinvenuto il relitto di uno dei più grandi aerei da trasporto tedesco utilizzato dalla Luftwaffe, il Messerschmitt Me 323 "Gigant". Fu abbattuto dagli inglesi il 26/07/43. Il relitto, che si trova a 64 metri di profondità, è stato individuato da Cristina Freglieri, milanese, subacquea, scrittrice, e soprattutto appassionatissima di storia militare. Il ritrovamento è stato possibile grazie all'aiuto di Dino Pagano che è riuscito a recuperare il piano di volo del *Beaufighter* che lo colpì. Ecco la cronaca di quel giorno:

"Erano le 11:50 del 26/07/43 quando due esamotori Messerschmitt Me 323 "Gigant" appartenenti alla 3/a Staffel del I./TG 5 (Luftwaffe) decollano dall'aeroporto di Venafiorita in Sardegna, diretti a Pistoia. Venti minuti dopo i velivoli militari tedeschi vengono intercettati dagli inglesi. Attaccati simultaneamente, il primo, colpito in coda, tenta l'ammiraglio, getta in mare un gommone di salvataggio prima di affondare con gran parte dell'equipaggio, mentre l'altro cerca la fuga verso terra, esplodendo nell'impatto al suolo a Mongiardino sull'isola de La Maddalena. Si salvano solo dieci membri dell'equipaggio, mentre gli altri muoiono carbonizzati".

Stavo per ultimare la stesura di questa storia quando Palmetti mi informava di avere trovato un'altra persona che abitava vicino a casa sua che aveva visto il grosso aereo bruciare poco lontano da casa sua. Quella persona si chiama Domenico Del Maestro classe 1924. L'ho contattato telefonicamente e mi sono fatto raccontare i suoi ricordi su quell'avvenimento, con nuovi dettagli.

Da ragazzo abitavo a Colombarone, una frazione di Pesaro presente lungo la Flaminia alle pendici della collina di Gabicce. Un giorno mentre mi trovavo in casa mia, ho sentito un botto e sono subito uscito per andare a vedere cosa era successo. Arrivato sul posto ho visto i resti di un aereo in fiamme a circa un chilometro dalla Flaminia. Dicevano che era un aereo con sei motori, un modello che aveva progettato un ingegnere donna. Anche il giorno dopo sono tornato sul posto. Era arrivata una squadra di militari italiani, 6 o 7, per recuperare i corpi carbonizzati dei 10 militari deceduti nell'incidente. Avevano due barelle sulle quali venivano caricati poi a piedi li portavano fino alla strada dove era parcheggiato il loro camion. Erano presenti anche alcuni ufficiali tedeschi che supervisionavano le operazioni. I resti dell'aereo sono rimasti su quel campo per più di un mese prima di essere recuperati. Essendo nato nel 1924 per non essere richiamato sotto le armi mi sono iscritto alla Todt. Ho lavorato a Montecchio e ai fortini realizzati a Gabicce Mare. A Montecchio ero di servizio proprio nel periodo in cui è stato fatto saltare dai partigiani il deposito delle mine che ha distrutto il paese e ha causato la morte di molte persone. Quella sera in paese c'era una festa dove si ballava ed alcuni miei compagni di lavoro volevano rimanere chiedendo anche a me di partecipare. Io ho deciso di tornare a casa dalla mia "morosa". Chissà cosa mi sarebbe successo se fossi rimasto là?

Si conclude con queste ultime notizie la presente ricerca, un altro piccolo tassello è stato inserito nel grande mosaico della "storia".

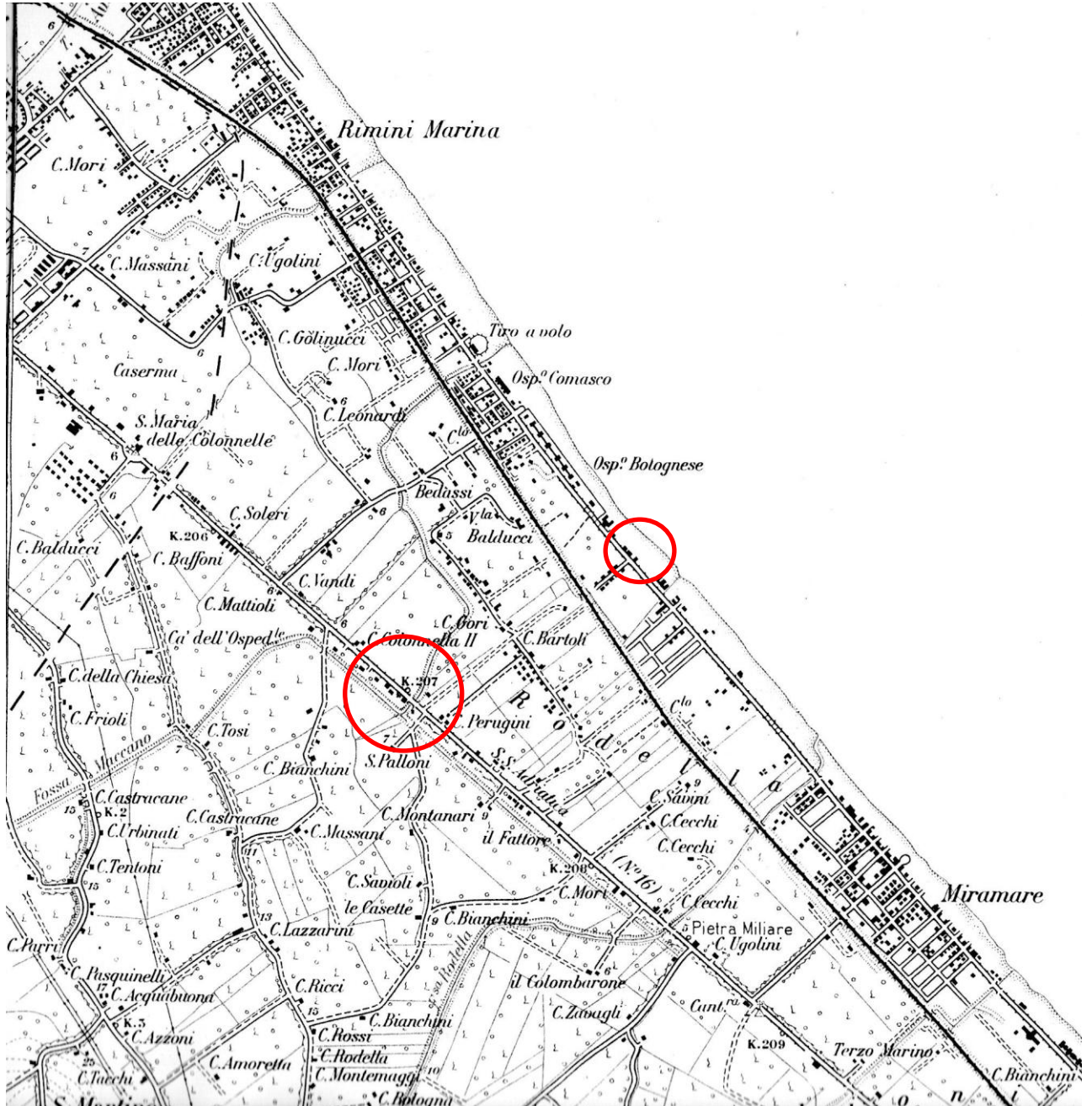
Rimini 12/12/2012

Daniele Celli

Celli Daniele, Via Macanno n° 137/C, Rimini – tel. 0541-394620 e-mail: celli.dssf@gmail.com

ALLEGATI

All. 1 - Mappa zona Sud di Rimini





All. 2 - Giuseppe Fabbri, Bruno Baldelli, Umberto Palmetti



All. 3 - Il porto di Vallugola

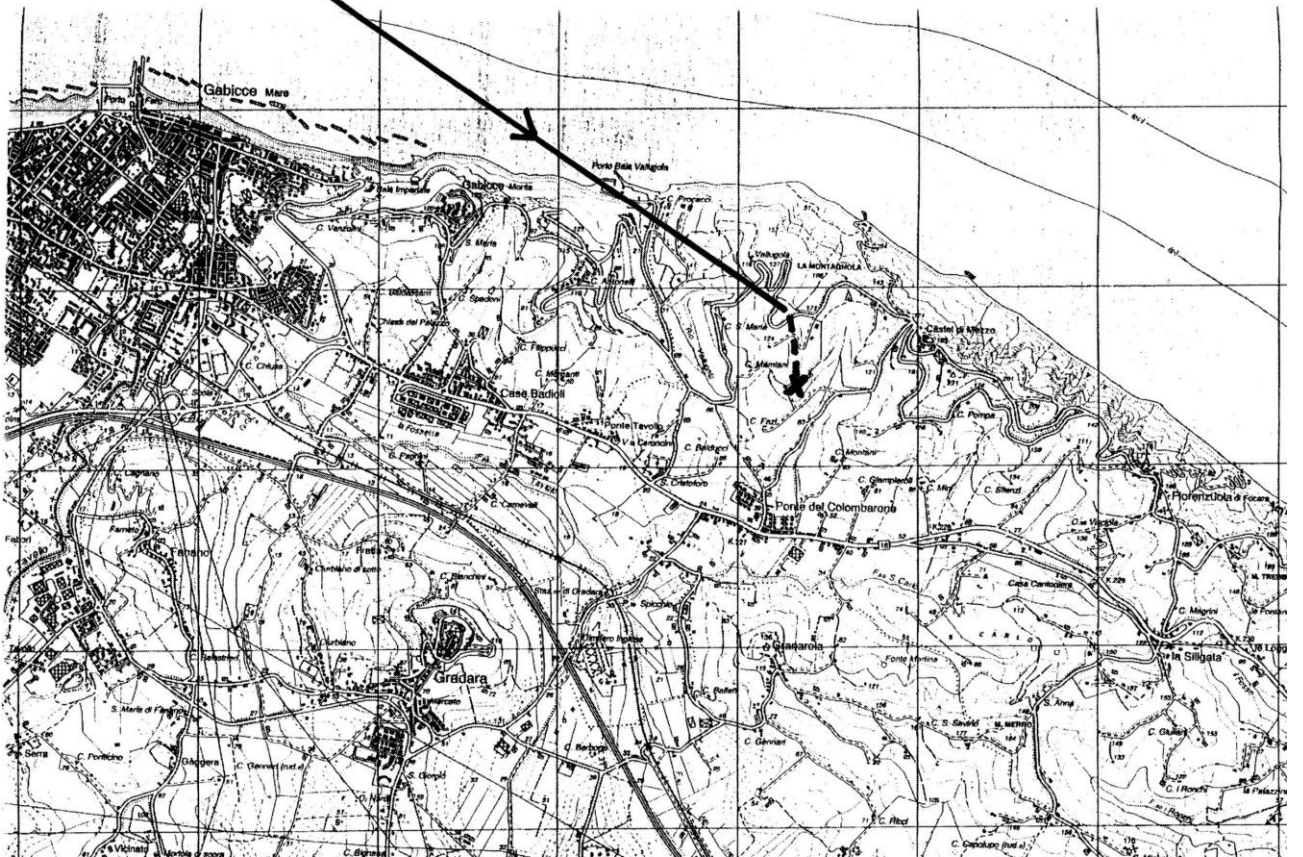


All. 4 - Bruno Baldelli



*All. 5 - Vecchio faro di Casteldimezzo
(foto fornita da Bruno Baldelli)*

All. 6 - Mappa Gabicce





All. 7 - Il campo da Golf Vallugola



All. 8 - Enzo Lanconelli



All. 9 - Fabrizio Raccagni



All. 10 - Reperti del Me 323



Deutsche Kriegsgräberstätte Futa-Pass / Italien

All. 11 - Cimitero della Futa



All. 12 - Cimitero della Futa

da ottima
tico figura-
vorano alla
nzionati dal
nica ed ec-
vissima sic-
saurito »

Fabiano
lla madre
ullo
RIANO, 19
to, la cele-
za della Ma-
vrà luogo il
l Natale. La
luta da una
ad inizia-
nile, si svol-
SS. Biagio

Lombardo
e »
ente succes-
gli spetta-
ompagnia C.
« La Danza
l Paese dei
mizza » sono
e per il suc-
sti e del cor-
la messa in
itarsi; nume-
ols.
furto
S. è stato
pregiudicato
seppe perché
anni del fo-
elli al quale,
e effrazione
dello studio
setto, rubava
arte della rē-
perata. Il Pa-
rcere da po-
eva scontato

i tessere
a Mezzanotte
lichele di que
arrto in un
lla nostra cit-
Chi le avesse
erano poste
Chi le avesse
a buona con-
o di Polizia

er oltraggio
enico Lazzari
elletta, impu-
reggente dello
Fabiano della
fascista degli
condannato
esi quattro di
beneficio della
gamento delle

Tutta la vita del popolo ita-
liano è oggi un'unica grande giorna-
ta di fede, giornata che darà
a noi e a tutte le genti più sere-
no e fecondo domani.
Questo, nella loro semplice au-
stera fierezza hanno voluto dire i
riti austeri di oggi.

**Solenni onoranze a camerati
della Lutwaffe**

Stamane si sono svolti i fune-
rali di alcuni camerati tedeschi
della Lutwaffe Caduti nell'adem-
pimento del dovere che sono ri-
sciti veramente imponenti.

I feretri avvolti in bandiere te-
desche ed italiane erano stati tra-
sportati fin da ieri nella Cappella
Votiva dei Caduti in Guerra
dove soldati della Lutwaffe, nostri
avieri e soldati delle varie armi,
prestavano servizio d'onore.

Alle ore 11,30 si è svolto poi un
servizio religioso alla presenza di
tutte le autorità civili e militari
con a capo il Prefetto, il Federa-
le, il Podestà, il Generale Coman-
dante del Raggruppamento Scuo-
la Aeronautica, un Ufficiale della
Lutwaffe ecc, nonché donne fasci-
ste e rappresentanze.

Ha celebrato il cappellano mil-
itare Don Pietro Damiani che al
termine della funzione ha impar-
tito l'assoluzione alle salme.

E' seguito il trasporto al Cimitero
e nonostante la giornata pio-
vosa, una folla immensa gremiva
le adiacenze della Cappella Voti-
va ed ha fatto ala, con commo-
sa reverenza, al passaggio dell'im-
ponente corteo.

I feretri sempre avvolti nelle
bandiere tedesche ed italiane, so-
no stati collocati su alcuni auto-
carrì militari e quindi il corteo
si è mosso sfilando per la piazza
Vittorio Emanuele, Via S. Fran-
cesco, Viale Cialdini e via Flami-
nia, aperto da una lunga teoria
di bellissime corone, di fiori re-
cate a braccio. Seguivano un plotone
di tamburini della GIL, reparti
armati della Scuola Allievi
ufficiali di artiglieria con ban-
diere, e della scuola allievi uffi-
ciali piloti, due cappellani mili-
tari e quindi gli autocarrì con i
feretri, fiancheggiati da avieri ita-
liani e germanici e i soldati delle
varie armi.

In gruppo compatto venivano
poi tutte le autorità militari e
civili, un folto gruppo di
ufficiali dell'Esercito, Marina, A-
viazione e Milizia, gerarchi del
Partito, donne fasciste e quindi
larghe rappresentanze di tutte le
Associazioni combattentistiche e
d'arma con labari e i gagliardet-
ti, le organizzazioni sindacali ecc.
Il lunghissimo corteo era chiuso
da plotoni semplici ed armati del-
la GIL e del Collegio di Villa Ma-
rina.

Al cimitero, dopo il rito fasci-
sta collettivo compiuto dal Gene-
rale Comandante l'Aeronautica,
l'Ufficiale tedesco ha porto alle

Jesi il dic
Alle ore 14
conforti rell
Benedizione
spegneva la
Frances
fu I
Ne danno
moglie Regi
li: Erminio
Galavotti e
lio con la ar
e figli; R
Tommasa I
la moglie I
glie; le sore
Nazzareno
sola ved, M
marito Cesa
ria ved. C
parenti tut
Ancona, ;
Il traspor
lunedì 21 c
do dalla al
te n. 388
chiale di P
brata la M
Serve la
zione perso
Non fiori
La famig
moria dell
Per intesta
l'Ospedale
to I
Pro feriti c
Per i pove
chia di P
Pro Istitu
Giovagnon
Pro Ospizio
Pro Assoc
trasfusione
Impr. Pon

SALUTE DEI CAMERATI IL SALUTO
DELLA PATRIA E DELLA LUTWAFTE

All. 14 - Stralcio del registro cimitero di Pesaro città

110	Carmaria	Marianna	Paolo	Chevalere	67	"	29	"	30	"	15	167
111	Demouhi	Federico	+ Giuseppe	Gates	53	"	27	"	1	Aprile	15	163
112	Bertuccioli	Ferdinando	Pietro	Comba	22	"	25	"	9	"	"	"
113	Hoffman	Wilhelm		Beckenberg	25	1862	16	Dicembre	9	Marzo	10	"
114	Cheo	Paolo		Donabruch	22	"	"	"	"	"	"	5
115	Gerhard	Johann		Eitner	27	"	"	"	"	"	"	1
116	Marchis	Solhar		Hambach	35	"	"	"	"	"	"	3
117	Willy	Rutner		Wieder bei Berlin	42	"	"	"	"	"	"	5
118	Anton	Muller		Farsten	21	"	"	"	"	"	"	9
119	Walter	Johann		Wagereiter	23	"	"	"	"	"	"	4
120	Wentzel	Johann		Mayerhof	20	"	"	"	"	"	"	6
121	Leutz	Cheobald		Mannheim	19	"	"	"	"	"	"	10
122	Buda	Ciriaco	+ Ferdinando	Comatini	67	1863	1	Aprile	2	Aprile	19	174
123	Baiocchi	Luigi	+ Celeste	Lano	67	"	2	"	5	"	15	173
124	Tarotiani	Giulio	+ Giuseppe	Canolera	42	"	4	"	6	"	19	175
125	Rossi	Ida	+ Luciano	Prina a Mare	56	"	3	"	7	"	9	176
126	Alberini	Costante	+ Aristarco	Marinello	56	"	5	"	6	"	18	177
127	Carozza	Caterina	+ Giovanni	Comba	57	"	5	"	6	"	10	179
128	Inhof	Andrea		Mizza	39	"	5	"	6	"	15	178
129	Omicioli	Eugenio	Giuseppe	Loncone	27	"	4	"	10	"	9	"
130	Enassi	Maria	Valentino	Colbordolo	34	"	6	"	10	"	16	229
131	Traccini	Nicola	+ Domenico	Pesaro	21	"	9	"	11	"	10	180
132	Comucci				21	"	2	"	"	"	"	"

All. 15 - Me 323

