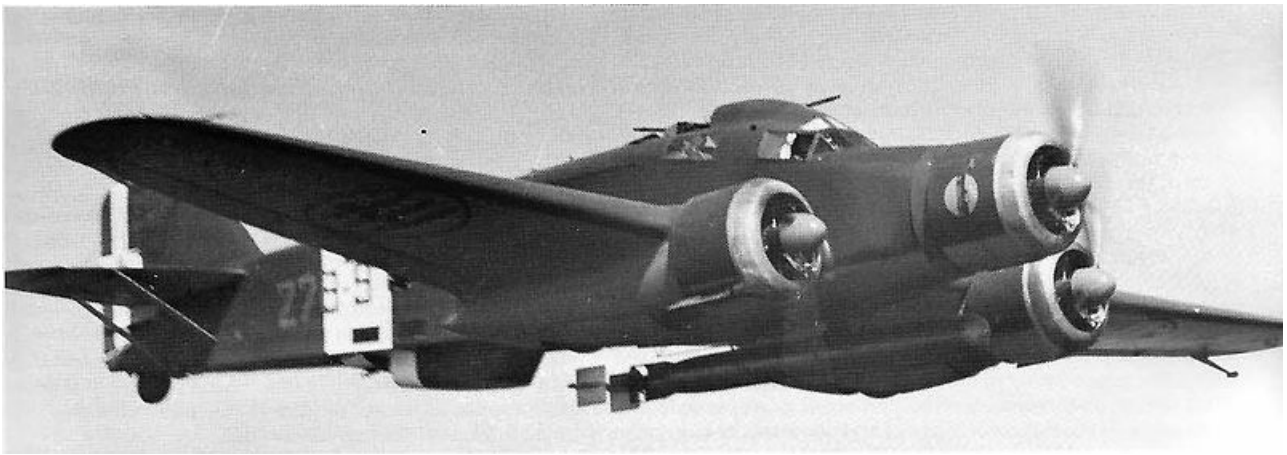
1 SM 79 DISPERSO IN MARE

RIMINI 13 MARZO 1944



Ricerca storica a cura di Daniele Celli
Aprile 2016

Settantadue anni fa, nel marzo 1944, un aerosilurante SM 79 ed il suo equipaggio, in volo sull'Adriatico, non è rientrato alla base. L'aereo stava volando da Perugia a Gorizia, e durante il volo sul mare è scomparso tra i flutti, portando con se i cinque membri dell'equipaggio. Ecco quanto è emerso dalle ricerche su quanto avvenuto in quei giorni.

RINGRAZIAMENTI

Voglio ringraziare le persone che mi hanno permesso di raccogliere informazioni che mi hanno consentito di ricostruire, in parte, cosa è avvenuto nella zona di Rimini quel giorno.
In primis una parte dello staff del forum di "*Archeologi dell'Aria*": Fabio Raimondi di Ferrara, Enzo Lanconelli di Bagnacavallo (RA), "Micky.38", "Freddy", "Franzisket";
di Roma: Maurizio De Angelis;
di Campomarino (CB): Giuseppe Marini;
di Rimini: Massimo Cicchetti, Davide Fabbri, Pierino Ricci;
di Riccione: Claudio Ugolini, Rodolfo Francesconi;
di Milano: Maria Daniela Ferrari Bravo e la figlia Barbara Balzarotti;
di Fucecchio (FI): Angela Mattaliano;
Inoltre il dott. Michele Tosca e tutto il gruppo di lavoro "www.laltraverita.it"

A tutti un grazie per il tempo dedicatomi

ALLEGATI

All. 1 Mappa Rimini
All. 2 Stralcio diario Rodolfo Francesconi
All. 3 Schema SM 79
All. 4 Foto Irnerio Bertuzzi
All. 5 Report del 3° Sqn R.A.A.F. 11/3/44
All. 6 Report del 1° Sqn S.A.A.F. 13/3/44
All. 7 Report del 3° Sqn R.A.A.F. 13/3/44
All. 8 Schema Ju 52
All. 9 Schema P 40 Kittyhawk
All. 10 Foto zona dell'aeroporto Cutella a Campomarino (CB)
All. 11 Foto Giuseppe Balzarotti
All. 12 Foto Giuseppe Balzarotti
All. 13 Foto Mauro Bellagamba
All. 14 Mappa ipotesi rotta Pergia/Gorizia
All. 15 Foto Giuseppe Balzarotti
All. 16 Stralcio elenco dei caduti della Repubblica Sociale
All. 17 Documento del Ministero delle Forze Armate

Nel rileggere una mia precedente ricerca svolta otto anni fa, relativa al periodo del passaggio del fronte nella zona in cui vivo, ho trovato lo spunto per iniziarne una nuova ed approfondire ciò che mi aveva raccontato un mio conoscente.
Questa persona si chiama Pierino Ricci "*Armora dla chesa nova*", classe 1928. Pierino allora abitava lungo la Via Flaminia, di fronte a Bellariva (**vedi All. 1**). Ecco cosa mi aveva raccontato:

> *"Ricordo di avere assistito, un giorno, all'abbattimento di un trimotore, penso potesse essere in aprile (1944) perché stavo facendo un taglio di erba medica per il bestiame della stalla. Stava volando verso Nord, quando gli sono piombati addosso sei caccia alleati che lo hanno colpito facendolo cadere in mare".*

Logicamente Pierino non aveva potuto entrare nei dettagli, come dirmi la data in cui era avvenuto quell'episodio ed il tipo degli aerei che aveva visto. Con una notizia del genere, viene lecito porsi una serie di interrogativi, ai quali sarebbe molto interessante riuscire a dare delle risposte:

> *Chi e quanti erano gli aviatori che avevano perso la vita a pochi chilometri dalla mia città? Saranno stati recuperati i loro corpi? Da dove veniva quell'aereo e di che nazionalità era? Era un velivolo da trasporto o da bombardamento? Che missione stava svolgendo? Chi lo aveva abbattuto?*

Cosa si può trovare oggi su quell'episodio? Leggendo un libro che mi aveva regalato Claudio Ugolini di Riccione, ho trovato un riscontro alla notizia sull'abbattimento di quell'aereo, avvenuto in mare di fronte a Rimini.
Quel testo si intitola "*In guerra ieri e oggi*" di Renzo Bagli, edito dall'Assessorato alla Cultura ed alla Pubblica Istruzione del Comune di Riccione nell'anno 1994. Alla pagina 87 vi è riportato:

> *"13/03/44 alle ore 15:00 una decina di caccia alleati abbattono tra Riccione e Rimini un trimotore tedesco, caduto in mare al largo del porto di Rimini".*

Una prima risposta è stata trovata, ora conosco il giorno e l'orario nel quale è avvenuto l'abbattimento, oltre alla precisazione della nazionalità del velivolo, ma quale era il modello dell'aereo tedesco? Poteva essere uno Ju 52 oppure uno Ju 88, i modelli della Luftwaffe con tre motori, maggiormente presenti sul teatro italiano.
In un primo momento, confesso che ero convinto che nel libro di Bagli vi fosse stato riportato un errore, perché in passato, su un altro testo, avevo letto una notizia che contrastava con questa. In quelle pagine si parlava di un aereo del Gruppo Aerosiluranti della A.N.R. (Aviazione Nazionale Repubblicana) abbattuto da caccia alleati, in mare di fronte a Rimini. Si trattava di un SM 79, un trimotore anche questo, che era decollato dall'aeroporto di Perugia con destinazione Gorizia. Ad una affrettata lettura, questa notizia poteva risultare in contrasto con la precedente, per quanto concerneva la nazionalità del velivolo; chi aveva ragione?
Qual'era stata la fonte di Bagli? Una testimonianza probabilmente, ma in questo caso la fonte sarebbe stata attendibile? La mia convinzione era suffragata dal fatto che all'epoca, tra la popolazione, non vi fossero molte persone che avevano l'esperienza per riconoscere un trimotore italiano da uno tedesco, che volava sul mare. In un primo momento ho pensato che fosse più fondata l'informazione sul velivolo italiano, invece …

Recentemente ho avuto il piacere di conoscere Rodolfo Francesconi, un riminese nato nel 1928. Durante la guerra ha fatto una cosa incredibile. Dopo il primo bombardamento della nostra città, la sua famiglia è sfollata a Misano, presso la colonia marina di Piacenza, dove sua nonna era custode.
Durante il periodo bellico, giorno per giorno, ha riportato su un quaderno tutto quello che ha potuto osservare in aria. Ogni combattimento aereo, ogni velivolo precipitato al suolo o in mare, veniva sistematicamente annotato tra i suoi appunti, con la precisazione della data e dell'orario, oltre all'indicazione del modello di aereo osservato.
Ci si potrebbe chiedere come facesse un ragazzino di sedici anni a riconoscere quegli aerei. La risposta a questa domanda è semplice, Rodolfo aveva avuto un valido maestro, lo zio materno Aurelio Angelini, detto Lulo, pilota da caccia della Regia Aeronautica, quindi è lecito supporre che fosse in grado di potere distinguere un velivolo da un altro.
In quelle annotazioni, gentilmente messe a mia disposizione, nella pagina relativa al 13 marzo (**vedi All. 2**), vi è riportato:

> *"Nel pomeriggio del 13 marzo 1944 XXII alle ore 15, dieci caccia inglesi dopo avere incrociato circa mezz'ora fra Riccione e Rimini abbattevano trimotore tedesco, caduto nel mare al largo del porto di Rimini".*

Vista la similitudine dei dati, è logico supporre che la notizia riportata sul libro di Bagli, provenga proprio dal diario di Francesconi, che a Riccione vi abita.
Se era stato abbattuto anche un aereo tedesco, allora gli aerei erano due.

LO SBARCO DI ANZIO

Vediamo innanzi tutto di farci un breve quadro del contesto storico di quel periodo, l'inverno 1943-44. L'esercito alleato, risalendo la penisola italiana era stato costretto ad arrestare la sua avanzata in corrispondenza della Linea Gustav, che si estendeva tra Ortona (Chieti) e la foce del fiume Garigliano, al confine tra Lazio e Campania. Le pessime condizioni invernali e la tenace resistenza dell'esercito tedesco, in corrispondenza del paese di Montecassino, uno dei luoghi più famosi in Italia dove si sono svolti duri scontri durante la Seconda Guerra Mondiale, avevano ostacolato il proseguimento delle operazioni. Per alleggerire la resistenza nemica, il 22 gennaio 1944 viene effettuata "*l'Operazione Shingle*", lo sbarco di Anzio e Nettuno. Gli alleati avevano colto letteralmente di sorpresa i comandi tedeschi, lo avevano dimostrato le cifre delle perdite del primo giorno dei combattimenti, tredici uomini. In serata, 27.000 americani e 9.000 britannici, con 3.000 veicoli, erano stati sbarcati sulla spiaggia, occupando una fascia larga venticinque chilometri e profonda cinque. In pochi giorni, le forze germaniche presenti nell'Italia centrale vengono raccolte e lanciate contro la testa di sbarco. A queste vengono a dare man forte anche alcuni reparti dell'Esercito e dell'Aviazione della Repubblica Sociale. Si trattava della fase più delicata per chi doveva contrastare gli attaccanti, se la testa di sbarco fosse stata consolidata, sarebbe divenuto molto più difficile ricacciare in mare gli assalitori.
Uno dei reparti aerei impiegati in queste operazioni, per affondare il naviglio presente in mare in attesa di poter sbarcare il proprio carico, è stato il 1° Gruppo Aerosiluranti "Buscaglia" A.N.R. (Aviazione Nazionale

Repubblicana), dotato di velivoli SM 79, aereo denominato dagli inglesi "*Gobbo Maledetto*" (**vedi All. 3**).
Il Gruppo è stato formato dopo l'armistizio sull'aeroporto di Firenze, poi in novembre il reparto è stato trasferito a Venegono (VA), per far svolgere agli equipaggi un periodo di addestramento. Nel marzo del 1944, raggiunto un livello di preparazione tale da reputare il reparto pronto all'impiego, viste anche le gravi necessità del momento, sono state date le relative disposizioni operative per farlo entrare in azione. L'8 marzo venivano designati sette piloti, tra quelli con maggiore esperienza, per la prima azione di combattimento. Delle tre squadriglie del gruppo, una veniva dislocata a Gorizia, mentre le altre due rimanevano sul campo di Venegono.
Per eseguire l'azione, prevista nella notte tra il 10 e l'11 marzo, i velivoli vengono trasferiti sul campo trampolino di S. Egidio (PG).
Quegli aviatori erano degli audaci. Provi il lettore ad immaginare per un solo momento di trovarsi ai comandi di un aereo, in volo a bassa quota sul mare, mentre vola diretto verso una nave, dalla quale con tutte le armi di bordo vi stanno sparando contro. Una miriade di scie luminose create dai proiettili traccianti, si dirige verso il vostro aereo, e nonostante tutto, proseguite il volo contro il bersaglio, ben consci che ogni attimo, potrebbe essere l'ultimo della vostra vita.
Uno scenario simile, lo si può vedere nei documentari di guerra relativi agli attacchi aerei suicidi, dei piloti giapponesi contro la flotta americana. I proiettili dell'antiaerea creavano attorno agli attaccanti, veri e propri muri di fuoco.
Rende benissimo l'idea di ciò, quanto ho trovato scritto nel libro "*Ali nella Tragedia*" di Giulio Lazzati, dove è riportato:

> *"10 marzo 1944 – Pochi minuti prima di mezzanotte, le navi angloamericane aprono il fuoco contro aerei sconosciuti che, provenienti da Nord Est, attaccano bassi sul mare. Il tiro delle armi di piccolo, medio e grosso calibro è imponente. Dalle navi si spara con alzo zero; ben presto ci si rende conto che l'attacco è portato da velivoli aerosiluranti, data la quota minima che essi tengono rispetto alla superficie del mare. Ma come fanno a volare così bassi nell'oscurità della notte, ma come fanno a non infilarsi in acqua? I serventi ai pezzi sparano e pensano che quelli devono essere dei pazzi. Intanto i pazzi, che sono poi sette trimotori del Gruppo Aerosiluranti, avanzano giostrando in mezzo a quella rete intessuta da migliaia di traccianti, si abbassano ancor più, e da quota minima e da distanza ravvicinata, mollano il siluro contro l'obiettivo prescelto; poi strappo sul volantino, manette dei motori sul più cento ed i 79 tirano su verso il buio nel cielo nella rotta di disimpegno. Di colpo un enorme globo di fuoco si accende sulla superficie dell'acqua: un piroscafo da carico è stato centrato da un nostro siluro e brucia violentemente. Da bordo dei velivoli in virata si osserva il rogo; esultanza ed orgoglio; ma non c'è tempo per ammirare lo spettacolo, la caccia notturna nemica arriva addosso improvvisamente ed è un susseguirsi di manovre violente, rotte di scampo a pelo d'acqua, di colpi di piede, di virate degne di un velivolo da caccia. I nostri trimotori dirigono verso la costa, verso l'entroterra ma uno non riesce ad arrivarci: l'SM 79 del Tenete Teta che, colpito dalle raffiche nemiche, si inabissa in mare. Gli altri sei apparecchi, al comando rispettivamente di Faggioni, Valerio,* ***Balzarotti****, Sponza,* ***Bertuzzi*** *ed Amoroso rientrano all'aeroporto di Perugia, usato come campo trampolino per l'esecuzione dell'attacco".*

Volare di notte, non assicurava agli aviatori italiani la certezza dell'invisibilità, perché gli alleati disponevano già da tempo di Squadrons dotati di strumentazione atta ad individuare, anche nell'oscurità, gli aerei avversari.

Nel libro "*Storia degli Aerosiluranti Italiani*", di Carlo Unia, sono riportati i nomi degli uomini che componevano l'equipaggio di Teta, abbattuto proprio da un caccia notturno alleato:

"10 marzo 1944, durante l'attacco condotto da sei SM 79 alle 22:40 lungo la costa di Anzio, un SM 79 (B2-07) fu abbattuto da un caccia notturno (l'equipaggio: Ten.pil. Giovanni Teta, Serg.M.pil. Poggini Alessandro, 1°av.marc. Rizzo Gino, 1° av.mot. Siolo Amilcare, Serg.arm. Nuvoli Andrea)."

La seconda missione contro le navi presenti ad Anzio, viene programmata per la notte tra il 13 e 14 marzo. I sette equipaggi designati, vengono trasferiti da Gorizia, sull'aeroporto di Perugia. Qui, durante i controlli precedenti alla partenza, gli specialisti si accorgono che il siluro agganciato sotto al velivolo B 05, quello del Ten. pil. Balzarotti, era difettoso, quindi l'aereo non avrebbe potuto partecipare alla missione. In conseguenza di ciò vengono impartite le disposizioni per il suo rientro alla base. Nella mattinata del 13 marzo, l'equipaggio di Balzarotti parte per Gorizia, dove però non sarebbe mai giunto.
Gli altri equipaggi, come programmato, in serata partono per la missione, nella quale danneggiano gravemente un mercantile da 5.000 tonnellate, un'unità militare d'appoggio ai mezzi da sbarco e due trasporti minori.
Alcuni giorni dopo, per dare una lezione all'irruenza dei piloti avversari, sia da caccia che degli aerosiluranti, il Comando alleato impartisce le disposizioni per colpire le loro basi aeree. Il 18 marzo più di 950 quadrimotori della XV Air Force attaccano gli aeroporti del Friuli (Villaorba, Udine, Lavariano, Maniago e Gorizia), distruggendo hangar, depositi, magazzini ed incendiando anche diversi SM 79.
Ripresisi dalla batosta, già all'inizio di aprile le squadriglie siluranti repubblicane sono nuovamente in grado di riprendere la lotta. Il **6 aprile**, undici SM 79, appesantiti dai siluri, decollano per il solito campo trampolino di Perugia, ma durante il volo, in prossimità di Firenze, vengono attaccati da quattro caccia P 47 Thunderbolt del 57° Fighter Group. La formazione italiana si divide in due gruppi; quello composto da sei velivoli viene attaccato dai caccia alleati. In pochi minuti, quattro aerosiluranti vengono abbattuti e danneggiati gli altri due, registrando la perdita di numerosi uomini tra gli equipaggi. Fu una vera e propria strage. Questi sono i loro nomi, rilevabili dall'elenco dei caduti della Repubblica Sociale:

Cap. pil. Giulio Cesare Albini, Cap. Sergio Amoroso, S.Ten. Vincenzo Minardi, S.Ten. pil. Ugo Cusmano, all.Uff. pil. Giovanni Rondalli, m.llo pil. Vittorio Antonio Daverio, m.llo Natale Pagella, serg.m. Augusto Arlotti, serg.m. Gualtiero D'Ubaldo, serg.m. Rodolfo Raffa, serg.m. Filippo Valentini, serg.m. Nicola Gaeta, serg.m. Bernardo Gigliotti, serg.m. Gino Gobitta, serg.m. Vincenzo Leggio, serg.m. Silvio (Stelvio)Magnelli, serg. pil. Giuseppe Fabbri, serg. Nicola De Tuglie, serg. Mario Omicini, 1° av. Francesco Benforti, 1° av. Giovanni Pasqualini Rodolfo, 1° av. Ugo Buccianti, av.sc. Renato Bettinardi, av.sc. Ferdinando Catalano, av.sc. Domenico Ferillo, av.sc. Vittorio Tondelli, av.sc. Mario Ferri, av.sc. Bruno Gaimarri, av.sc. Mantovani Raffaello.

Nonostante ciò, il Gruppo di volo si riorganizza e dopo pochi giorni esegue un'altra missione di attacco. Nel sito "*Aerei Perduti*", alla pagina

http://www.aereiperduti.net/approfondimenti/medesano.php

è riportato:

"La notte tra il 10 e l'11 aprile 1944 quattro SM 79 del Gruppo Aerosiluranti Buscaglia, decollati da Perugia, tentarono un'azione contro il naviglio alleato nel mare di Anzio Nettuno. Il testo che segue è tratto dall'opera di Nino arena "L'Aeronautica Nazionale

Repubblicana" - Ermanno Albertelli Editore: "Il 10 aprile (...) il Cap. Faggioni disponeva di 5 velivoli efficienti per portare a termine la prevista azione offensiva. Vennero prescelti i piloti e gli specialisti per gli equipaggi che furono così composti:
B1-06 Cap. Faggioni, S.Ten Gilardi, Serg. Magg. Scaramucci, 1° Av. Pianticelli, 1° Av. Gianni. B1-06 Cap. Valerio, M.llo Jasinski, 1° Av. Vio, Av. Sc. Ferrigno, Av.Sc. Gamba, Av. Sc. Roda. B2-07 Ten. Bertuzzi, Asp. Bellucci, Serg. Loretti, 1° Av. Cerino, 1° Av. Apicella. B2-02 Ten. Sponza, S.Ten, Giuliani, Av. Sc. Facchin, Av. Sc. Aghito, 1° Av. Traditi. B1-02 Ten. Pandolfo, M.llo Moschi, Av. Sc. Chiello, 1° Av. Raja, Av. AU Giroldi. Stabilite le modalità d'azione e i relativi ordini operativi, i cinque aerei lasciarono il decentramento alle 22 precise per portarsi alla testata della pista per le operazioni di decollo, in fase di rullaggio il B1-02 capitò in una buca e danneggiò il carrello lato destro. I danni subiti gli impedirono di prendere parte all'azione. Alle 22:15, i 4 trimotori superstiti erano in volo verso il mare in direzione di Civitavecchia sulla rotta Orvieto-Viterbo-Capo Linaro-Ponza. Nonostante le misure prese nella rotta di avvicinamento per evitare l'intercettazione radar, i velivoli giunsero nella zona che si trovava già in stato di allarme con i riflettori che sciabolavano nel cielo e i caccia notturni in volo di sorveglianza. Un violentissimo e preciso tiro contraereo accolse gli aerosiluranti al momento del loro arrivo nella zona di attacco. Partiti con decisione sulle navi avversarie, tre siluri su quattro raggiunsero i bersagli, fra i quali si trovava un piroscafo da 5.000 tonn. L'aereo di Faggioni, colpito dal tiro delle navi ormeggiate nella rada e dalle batterie terrestri si abbatteva lateralmente e, privo di controllo, s'inabissò a candela nel mare distruggendosi nell'impatto con la superficie. Il velivolo di Sponza venne gravemente colpito e fu costretto ad un ammaraggio di emergenza che comportò la cattura dell'equipaggio salvatosi miracolosamente sul battellino. Il Cap. Valerio e il Ten. Bertuzzi sfuggirono zigzagando al tiro contraereo filando a massima velocità verso il mare aperto, poi con una deviazione a NE si rimisero in rotta per rientrare al campo base di Lonate. Alle 02:43, dopo circa 5 ore di volo, Bertuzzi giunse a Lonate dove con l'ausilio del gonio campale, atterrò regolarmente dopo aver superato una zona temporalesca fortemente perturbata. Era l'unico superstite della sfortunata azione! L'aereo del Cap. Valerio che aveva incappato in una bufera atmosferica, rimase gravemente danneggiato e non più controllabile si rovesciò, precipitando al suolo nei pressi di Medesano di Salsomaggiore. Solo il M.llo Jasinski riusciva ad abbandonare il velivolo e a salvarsi col paracadute, rimanendo però ferito seriamente al momento dell'atterraggio. Questa la scarna relazione che fece il ***Ten. Bertuzzi*** *sulla sfortunata azione: At Stato Maggiore Aeronautica - P.d.C. 875 11.4.1944 - Gruppo Aerosiluranti Buscaglia - Giorno 10 aprile et ore 22:15 quattro velivoli SM 79 bis hanno decollato da Aeroporto trampolino per effettuare azione di siluramento nota località - Attacco est stato effettuato tra ore 23:45 at ore 24. Siluro est stato lanciato contro piroscafo da circa 5.000 tonnellate. - Sono stati osservati altri due scoppi di siluro. Reazione contraerea violentissima da parte di unità da scorta e da guerra di protezione - Da informazioni pervenute velivolo SM 79 bis MM. 23852 equipaggio: Capitano Valerio Giuseppe, Mar.llo pil. Jasinski, 1° Av. motor. Vio, Aviere Sc. Marcon, Aviere Sc. arm. Gamba et 1° Aviere fot. Roda, est precipitato località Medesano presso Salsomaggiore (Parma). Maresc. pilota Jasinski Enrico non gravemente ferito, resto dell'equipaggio deceduto. Indirizzi famiglie già comunicati Segreteria Stato Maggiore. Non ancora accertato rientro altri due velivoli - Un velivolo ha atterrato regolarmente su Aeroporto Lonate at ore 2:43."*

Irnerio Bertuzzi (**vedi All. 4**), classe 1917, era un mio concittadino al quale durante la guerra, per le audaci azioni svolte, gli sono state conferite tre Medaglie d'Argento al Valor Militare, una di Bronzo al Valor Militare, una Croce al Merito di Guerra, una Croce di Ferro di I classe ed una di II classe (Germaniche), vedi:

https://it.wikipedia.org/wiki/Irnerio_Bertuzzi

Epica l'azione di aerosiluramento alla base di Gibilterra, effettuata il 4 giugno del 1944, per la quale ha ricevuto la Croce di Ferro di 1ª classe.

Nel dopoguerra era divenuto il pilota personale di Enrico Mattei, il presidente dell'E.N.I. (Ente Nazionale Idrocarburi), con il quale perì "*nell'incidente*" aereo il 27 ottobre 1962.
Su wikipedia è riportato:

> *"A quattro mesi dall'accaduto, la prima inchiesta viene archiviata imputando la responsabilità del disastro alle condizioni psicofisiche del pilota ed a problemi tecnici. Nel 2003 le indagini del sostituto Pm di Pavia, Vincenzo Calia, appurano che la caduta dell'aereo è stata determinata dall'esplosione nella cabina di pilotaggio di una carica di circa 100 grammi di Comp B, sita probabilmente dietro il pannello degli strumenti, in corrispondenza dei comandi del carrello d'atterraggio. La sua salma riposa presso il Sacrario dell'Aeronautica Militare presso il cimitero del Verano, Roma".*

Dalla consultazione di alcuni siti sull'attività del 1° Gruppo Aerosiluranti, risulta che nelle azioni di marzo 1944 alcune navi erano state colpite. I dati rilevabili da varie fonti sono contrastanti: "... *danneggiano gravemente un mercantile da 5.000 tonnellate, un'unità militare d'appoggio ai mezzi da sbarco e due trasporti minori" ...* "*due unità da trasporto, una delle quali da 7.000 tonnellate di stazza*" ... "*riuscendo a silurare un piroscafo...*".
Nei vari resoconti non vengono mai indicati i nomi delle navi danneggiate o affondate, ma qualcosa doveva essere stato colpito. Svolgendo una ricerca in rete su questo specifico argomento, devo dire che ho trovato il nome di alcune navi affondate nel mese di marzo, ma mai nelle date in cui avvenuti gli attacchi italiani. Non trovando riscontri, mi sono rivolto agli amici di Milano, dell'associazione "AIDMEN" (Associazione Italiana di Documentazione Marittima e Navale),

http://www.aidmen.org/index.php?option=com_frontpage&Itemid=1)

Si tratta di un gruppo di appassionati di ricerche in ambito nautico, che mi avevano già aiutato in passato in un'altra ricerca. Lo stesso giorno dell'inoltro della mia richiesta di informazioni, Francesco De Domenico mi ha inviato una sintesi dell'attività del 1° Gruppo Aerosiluranti, redatta dal socio Francesco Mattesini, dalla quale ho appreso che anche a loro risulta che "*Nessuna nave alleata era stata colpita negli attacchi italiani nel periodo marzo del 1944*".
Le notizie diffuse dopo le missioni servivano per galvanizzare gli animi di chi ancora stava combattendo, ben consci delle sorti della imminente fine, ma nonostante tutto, come abbiamo letto nelle righe precedenti, con una forza d'animo notevole. Solo chi aveva un forte senso dell'onore, e credeva fermamente in quello che faceva, poteva avere la forza per continuare a lottare.
Ma torniamo all'aereo del Ten. Balzarotti, per sapere cosa era avvenuto durante il viaggio di rientro alla base. Le ipotesi che si possono fare su cosa sia successo a quell'aereo, sono varie. Poteva essere precipitato sulla terraferma lungo la rotta per raggiungere l'Adriatico o essersi inabissato in mare in conseguenza di un guasto meccanico, ma poteva anche essere stato abbattuto da caccia alleati.
Se l'aereo fosse caduto sulla terraferma, molto probabilmente qualcuno avrebbe osservato la cosa e l'avrebbe segnalata ai carabinieri, se invece fosse precipitato in mare, solo l'eventuale presenza di un natante in quella zona avrebbe potuto riportare notizie sull'accaduto.
E se fosse stato effettivamente abbattuto da caccia nemici?
Per avere maggiori dettagli su ciò che era avvenuto nella zona di Rimini il 13 marzo 1944, ho pensato di chiedere informazioni a chi, molto probabilmente poteva darmele. Mi sono rivolto a due amici, il solito Enzo Lanconelli di

Bagnacavallo e Fabio Raimondi di Ferrara, due grandi appassionati del settore.
Lanconelli, unitamente ai fratelli Fabrizio ed Andrea Raccagni, ha scritto l'interessante libro "*Aerei Perduti - Romagna 1942-1945*", nel quale i tre hanno censito e localizzato gran parte degli aerei che durante la II Guerra Mondiale, sono andati distrutti in Romagna (vedi sito: **Aereiperduti.net**).
Anche Fabio non è stato con le mani in mano, e nel 2009 ha creato il forum "*Archeologi dell'aria*", costituito da un gruppo di appassionati di ricerche storiche relative al mondo dell'aviazione. Questo è il biglietto da visita degli associati:

"Una comunità NO PROFIT e APARTITICA formata da appassionati accomunati da un' inguaribile ossessione: i relitti degli aerei della Seconda Guerra Mondiale. Sono i cacciatori di CRASH POINT, i siti dove si sono schiantati a terra i velivoli militari della seconda guerra mondiale. Non un semplice "hobby", ma una vera mania capace di togliere il sonno a questi uomini dai mestieri più disparati e dalla vita tranquilla che si trasformano nei week end in singolari "Indiana Jones" appassionati di relitti di aerei; una mania che li ha resi talmente bravi da diventare un punto di riferimento internazionale per la ricerca di aerei e piloti caduti durante i combattimenti nei cieli italiani. …"

forum: http://www.archeologidellaria.org

Durante le loro ricerche, sono riusciti ad individuare ed a recuperare i resti di numerosi aerei precipitati durante la II Guerra Mondiale nel Nord Italia, riuscendo a volte, a dare degna sepoltura agli aviatori che li pilotavano.
Fabio ha postato sul forum la mia richiesta:

"Da un ricercatore di Rimini ricevo e pubblico questa richiesta: Chi ha abbattuto il 13/03/44 alle ore 15:00 un SM 79 di fronte al porto di Rimini? Grazie"

Pochi giorni dopo nella mia casella di posta elettronica ho trovato questo messaggio:

"http://www.archeologidellaria.org/index.php?topic=2900.msg21154;topicseen#new
buona lettura, Ciao"

La curiosità era tanta e sono andato subito a leggere cosa era riportato a quel link. Il primo a rispondere è stato il ricercatore con nick name "**Micky.38**":

Vuoi vedere che è quello che andava a Gorizia (Gruppo Buscaglia)? Cito:
"... Nella notte tra il 13 e il 14 marzo (1944) fu effettuato un nuovo attacco con sette aerosiluranti che portò solo al danneggiamento di un piroscafo, un cacciatorpediniere e alcuni natanti minori. Due aerosiluranti nel corso delle due azioni furono abbattuti (tenenti Giovanni Teta e Giuseppe Balzarotti). Stando ad un'altra fonte, all'attacco del 13-14 marzo parteciparono solo cinque Sparviero (un sesto venne abbattuto mentre, prima dell'avvio dell'operazione, da Perugia si stava dirigendo a Gorizia per sostituire un siluro difettoso) e vennero colpite solo due navi. Oltretutto, non vengono menzionate perdite se non per il marconista Renzo Signorini (in particolare, la morte del tenente Giovanni Teta viene fatta risalire all'attacco del 10 marzo)"

Lo ha seguito poco dopo **Enzo**, con queste informazioni:

Il testo che segue è tratto dall'opera di Nino Arena "L'Aeronautica Nazionale Repubblicana" … sei aerei ricevevano l'ordine di raggiungere il giorno 13 (marzo) il campo trampolino per una nuova azione nella zona di Anzio. A Perugia i siluristi constatarono l'inefficienza del siluro agganciato al B2-08. Il velivolo ripartì per Gorizia per sostituire l'ordigno. Durante il volo di ritorno il velivolo venne intercettato al largo di Rimini da caccia Spitfires e abbattuto in fiamme. Perivano il comandante dell'aereo Ten. G. Balzarotti, il Serg. pil. T. Berni, il 1° Av. mot. V. Vezzosi, il Serg. Magg. marc. S. Bozzinelli, il M.llo elettr. M. Bellagamba. Era evidente

che la rotta Gorizia – Perugia era stata segnalata ai servizi informativi alleati e che era necessario adottare urgenti misure di sicurezza … Il Savoia Marchetti SM 79 "Sparviero" costituì il nerbo della forza da bombardamento della Regia Aeronautica prima e dell'A.N.R. poi universalmente riconosciuto come il miglior aerosilurante del teatro mediterraneo, fu soprannominato "Gobbo Maledetto" dagli inglesi.

"**Freddy**" ha scritto:

Credo che, riferendosi al 13 marzo 1944, sia stato mal interpretato il testo di Arena (lo deve aver fatto anche quel giornalista) il quale dice soltanto che era stato dato l'ordine ad altri sei S-79 di raggiungere Perugia. Da come è messo il testo (e con Arena la cosa non mi meraviglia affatto) sembra implicito che il 79 di Balzarotti fece il viaggio di ritorno il 13 marzo ma è invece molto più probabile che loro fossero già a Perugia e che per il 13 aspettassero gli altri sei per un'azione contro la zona dello sbarco. In realtà il B2-08 fu si abbattuto durante il viaggio di ritorno a Gorizia ma questo avvenne due giorni prima, l'11 marzo 1944. Ad intercettarlo, più per fortuna che per giudizio, furono cinque P-40 del 3° Squadron R.A.A.F. (**vedi All. 5**) *che stavano scortando un Cant Z dell'ICBAF nella ricerca dei naufraghi di un Wellington finito in mare al ritorno da una missione nella zona di Udine. Dal rapporto allegato risulterebbe che i P-40 avevano attaccato quattro Bf 109 che avevano incrociato lungo la loro strada e che, durante il combattimento, ne avevano danneggiato uno mentre gli altri si erano disimpegnati. Proprio in quel momento era arrivato sulla scena l'S-79 (più sfiga di così si muore) ma il pilota doveva essersi accorto della situazione abbastanza scomoda (considerato anche che aveva sotto la pancia un siluro guasto ma pur sempre pesante) per cui probabilmente aveva deciso di arrendersi subito senza ingaggiare il combattimento. Dal report del 3° Sqn RAAF, risulta chiaramente che al momento dell'abbattimento l' S-79 aveva le ruote del carrello estratte e gli sportelli del vano bombe aperti. Quali sportelli avessero visto gli australiani solo Dio lo sa ma resta il fatto che nelle convenzioni non scritte sul comportamento in una battaglia aerea, l'estrazione del carrello significa inequivocabilmente che il pilota intende arrendersi. Pare che questo non fosse stato capito dai piloti australiani tant'è che lo avevano immediatamente abbattuto con le conseguenze che sappiamo. La posizione data era WN3010 e cioè 44° 10' 34"N - 13° 07' 27"E, che è un punto a 25 miglia a E/NE di Rimini. A questo punto uno si chiede, non avevano veramente capito che l'aereo si stava arrendendo oppure lo avevano capito bene ma avevano ignorato le regole? Personalmente credo che, presi dalla foga del recente combattimento con i caccia tedeschi, avessero colpito senza pensarci troppo ma che se ne fossero poi accorti quando era troppo tardi. Per capire meglio quello che intendo dire proviamo anche ad esaminare un'annotazione presente nel rapporto di un altro Squadron, il 1° Sqn SAAF* (**vedi All. 6**)*, redatto di due giorni dopo. In esso si cita il fatto accaduto due giorni prima ma arricchito di un paio di particolari non presenti nel rapporto ufficiale del 3° Sqn RAAF e che, probabilmente, erano stati aggiunti nei racconti della vicenda che erano poi circolati a voce tra i vari reparti. Si dice, infatti, che "apparentemente" i Messerschmitt stavano scortando l'S-79 e anche che il mitragliere posteriore dello stesso aveva aperto il fuoco contro i P-40. Questo racconto pare proprio essere stato fatto girare appositamente per cercare di giustificare una "porcata" che forse solo più tardi si erano resi conto di aver fatto ma che in qualche modo avevano cercato di giustificare.*

1) Se fossero state vere le circostanze citate dal 1° Sqn SAAF allora non si capisce perché mai non fossero state descritte nel rapporto ufficiale redatto subito dopo il rientro.

2) Nel rapporto ufficiale vengono ben distinte le due azioni, quella dell'ingaggio con i Bf-109 con conseguente danneggiamento di uno e il successivo arrivo dell'S-79. La disposizione per l'attacco agli aerei tedeschi e il breve combattimento dovevano aver richiesto almeno qualche minuto, non meno di 3 o 4, e il riposizionamento per l'attacco all' S-79 almeno altri due. E' impensabile che quattro caccia di scorta volassero a tale distanza dall'aereo scortato, tanto che per coprirlo erano stati necessari 5-6 minuti. Da scartare anche l'ipotesi che avessero abbandonato l'aereo scortato per attaccare i P-40 dato che proprio nel rapporto di questi ultimi si dice chiaramente che avevano immediatamente

cercato di disimpegnarsi dirigendosi a ovest. E' abbastanza evidente, a questo punto che tedeschi e italiani volavano per proprio conto e che solo la sfortuna aveva combinato quel malaugurato appuntamento.

3) Nel rapporto del 3° Sqn RAAF non si fa alcun accenno ad una reazione da parte del S-79 ma solo del fatto che aveva il carrello estratto. Ora, il carrello non si estrae sopra il mare aperto a 45 Km dalla terraferma e quindi l'aereo italiano non stava cercando di atterrare da qualche parte. Un carrello estratto fa anche calare di molto la velocità e rende estremamente vulnerabili e quindi era evidente che il pilota del trimotore si stava arrendendo. In una tale circostanza certamente tutto l'equipaggio era stato informato oppure si era reso conto delle intenzioni del pilota e quindi sparare contro un numero soverchiante di nemici sarebbe stata un'azione da pazzi incoscienti. Ma ammettiamo pure che questo fosse successo, ma non lo credo per niente, sarebbero bastate alcune raffiche di avvertimento e quel mitragliere avrebbe desistito dall'impresa e avrebbero potuto scortare senza ulteriori problemi l'aereo fino al loro campo. Da quello che risulterebbe, invece, si erano accaniti in tutti con quello solo lento e indifeso. In sintesi, a mio parere, l'abbattimento di quel S-79 era stata una vera propria vigliaccata, peggio ancora se, come si potrebbe anche pensare, era stata fatta a ragion veduta e in piena coscienza. Non per niente, poi, per giustificarsi avevano fatto girare la voce della reazione del mitragliere. Per finire, però, va anche detto che il giorno 13 successivo (**vedi All. 7**)*, lo stesso 3° Sqn RAAF aveva abbattuto veramente un altro trimotore ma questo era un Ju 52 tedesco* (**vedi All. 8**) *ed era finito in mare proprio a due miglia al largo di Rimini come giustamente e senza alcuna imprecisione, riferisce Renzo Bagli.*

"**Franzisket**":

....se non ricordo male Arena parla anche di un altro SM 79 sparito l'11 dopo aver sorvolato Forlì verso l'Adriatico in rotta per Gorizia...stando così si parla di 3 trimotori??!!!

"**Freddy**":

Macchè, è sempre quello... (è tipico di Arena riproporre gli stessi casi in contesti diversi, ...)

"**Franzisket**":

... si conosco bene le "incongruenze" Areniane … fatto sta però che nel testo gli equipaggi caduti (citati per nome e grado) sono di due aeroplani e non di uno solo.....domani recupero il libro e trascrivo ...

"**Franzisket**":

... allora ... Arena dà il B2-03 disperso l'11 marzo dopo aver sorvolato Forlì in direzione dell'Adriatico ... equipaggio: S.T.pilota Galante, Serg.Magg.pilota M. Ermotti, Serg. G. Burelli, 1°aviere G. Quartarano, Av.Scelto A. Abbate.

Il 13 marzo dà abbattuto il B2-08 con equipaggio: Ten. G. Balzarotti, serg.pilota T. Berni, 1° aviere V. Vezzoni, Serg.Magg. S. Bozzinelli, M.llo M. Bellagamba ... conosco gli errori di Arena, però qui sono citati due equipaggi persi e non possono essere per forza di un aereo solo ... non è che l'episodio dell'11 marzo riguarda il B2-03?

"**Freddy**":

Hai perfettamente ragione. Ho cercato dappertutto ma di quell'aereo dell'11 marzo nessuno ne parla a parte il tanto deprecato Arena. Comunque entrambi gli equipaggi sono dispersi al completo. Purtroppo, anche se un giorno forse salterà fuori almeno uno dei due relitti temo che, vista la struttura in tubi e tela, ben difficilmente potranno essere recuperati i resti di qualcuno di quei poveretti. A questo punto pare proprio che gli australiani abbiano scambiato l'aereo di Balzarotti per uno Ju 52 a meno che ..., gli aerei non siano tre come ipotizzi tu. La ricerca non è ancora finita. Comunque è strano che l'aereo di Balzarotti non sia mai stato trovato dato che è andato giù a due miglia a sud est di Rimini e lì ci sono massimo 8/9 metri d'acqua. Chissà, forse dopo la guerra l'avranno anche recuperato ma per quanto risulterebbe i corpi sono ancora in mare.

"**Micky38**":

una Mis-identification me la sarei potuta aspettare dagli americani, non dagli australiani che con il Gobbo avevano una "frequentazione" di lunga data ... e poi velocità e sagoma sono completamente diverse ... c'è qualcosa che non va ... Non mi sorprende invece che non abbiano

trovato, ammesso che lo abbiano cercato, l'aereo di Balzarotti: si sarà sicuramente "sfatto" impattando con l'acqua, le parti leggere saranno andate alla deriva per chissà quanto finendo magari in Croazia, quelle pesanti, oltre ai dieci metri d'acqua, saranno sotto 3 o 4 metri di fango ...

"**Freddy**" ha concluso inserendo l'elenco degli aviatori presenti a bordo dei due velivoli italiani:

Giusto per completare ecco l'elenco dei componenti dei due equipaggi:

S-79 B2-03 2ª Sq. Gr. Aeros. "Buscaglia" disperso Mare Adriatico – Forlì 11/03/1944

Ten. pilota Galante Salvatore, nato a Acireale (CT) il 26/02/1920
Serg. Magg. pilota Ermotti Mario, nato in Svizzera il 04/01/1920
Serg. Burelli Gino nato a Cavriglia (AR) il 15/02/1918
1° Aviere Quartararo Giovanni, nato a Isnello (PA) il 23/05/1916
Aviere sc. Abbate Alessandro Tommaso, nato a Roccasecca (FR) il 15/04/1922

S-79 B2-08 2ª Sq. Gr. Aeros. "Buscaglia" disperso Mare Adriatico – Rimini 13/03/1944

Ten. pil. Balzarotti Giuseppe, nato a Milano il 14/09/1915
2M.llo Bellagamba Mauro, nato a Fucecchio (FI) il 29/01/1913
Serg. Magg. Buzzinelli Stanislao, nato a Gorizia il 03/05/1916
Serg. pilota Berni Tullio, nato ad Arezzo il 10/09/1920
1° Aviere Varroni Vero, nato ad Albano Laziale (RM) il 12/01/1918

Quindi nel breve lasso di tempo di due giorni, tra l'11 ed il 13 marzo ben tre trimotori, due italiani ed uno tedesco, erano precipitati in mare nella zona tra Rimini e Ravenna.

L'AEREO TEDESCO

Mentre per quanto concerne i dati sui velivoli italiani, è stato possibile raccogliere un certo numero di informazioni, sul velivolo tedesco, sino ad ora non ho avuto la stessa fortuna. So che volava verso Nord e che si trattava di uno JU 52, ma non conosco altri dati. Molto probabilmente era decollato dalla base di Iesi, aeroporto che mi risulta essere stato utilizzato spesso dalla Luftwaffe come scalo tecnico, per via della sua posizione geografica, specialmente durante il periodo del rischiaramento dell'aviazione tedesca in Sicilia, per le operazioni belliche effettuate contro l'isola di Malta. Essendo un aereo da trasporto, probabilmente stava trasferendo del materiale da una base all'altra, magari attrezzature che non volevano far cadere in mano nemica, visto l'incalzare delle truppe alleate.

GLI AEREI AUSTRALIANI

Da quanto raccolto sino ad ora, è emerso che i caccia che hanno abbattuto sia l'aereo tedesco il 13 marzo, che il SM 79 l'11 marzo, appartenevano al 3° Sqn RAAF (Royal Australian Air Force).
Nella poderosa rete di internet, dove con un po' di fortuna, a volte è possibile trovare importanti documenti, sulla storia di questo Squadron, è presente un bel sito:

http://www.3squadron.org.au

Tra queste pagine, è consultabile anche l'Operation Record Book, il registro nel quale sono riportate tutte le missioni svolte dal reparto durante il periodo bellico. Da ogni rapporto è possibile leggere interessanti informazioni su chi ha eseguito la missione, la base di partenza, l'obiettivo da colpire ed una sintesi dell'azione svolta.

Nel documento relativo al 13 marzo (**vedi All. 5**) è riportato:
TRADUZIONE

"Gli aerei hanno volato lungo costa a 15/20 miglia dalla spiaggia tra i 300 piedi e il livello del mare. Hanno virato verso Rimini guadagnando quota fino a 8.000 piedi e poi hanno picchiato verso l'aeroporto di Rimini dove tre grossi apparecchi con simboli bianchi sulle ali erano parcheggiati negli angoli. A 3000 piedi uno JU 52 è stato visto sul mare a Sud di Rimini ed è stato attaccato da F/L WATTS, F/O HOGG & F/O IRVING, incendiato si è schiantato in mare 2 miglia Nord Est di Rimini. Nessuno si è lanciato e non sono stati visti sopravvissuti. Hanno volato in direzione Sud a 9.000 piedi verso Urbino, Pergola, Fabriano e Macerata, virato a Sud fino ad incrociare la linea ferroviaria a Monte Martino. Tre aerei hanno fatto un passaggio mitragliando 4/5 vagoni ferroviari coperti a B5090. Sono stati visti colpi a segno, ma non sono stati dichiarati obiettivi colpiti o distrutti. F/L WATTS ha lasciato prima la formazione e rientrando, passando a Porto Sangiorgio, ha visto dieci vagoni ferroviari accoppiati sulla linea, 100 piedi a Sud della stazione ferroviaria. Aree irrigate 15 miglia a Nord Ovest di Rimini sono state inondate (probabilmente si trattava della zona delle saline di Cervia). Un aereo U/I (Utility/Intelligence) è stato avvistato in quota nel viaggio di andata con rotta verso Ancona. Rivendicato: 1 Ju 52 distrutto condiviso tra F/LT. WATTS, F/O HOGG, e F/O IRVING".

Il riferimento ad un velivolo U/I (Utility/Intelligence), si riferisce molto probabilmente ad uno degli aerei dei reparti di ricognizione della Luftwaffe. In quel periodo in Italia, con questo specifico incarico, era presente sicuramente l'Aufkl.Gr.122. Dalla lettura dei numerosi ed interessanti dati presenti sul documento, si evince che la missione di quel giorno era iniziata alle ore 12:05 con il decollo di dodici P 40 Kittyhawk (**vedi All. 9**) guidati dal comandante dello Squadron P.M. Nash. In quel periodo, la base di partenza dello Squadrone era l'aeroporto di Cutella, dove gli aerei erano poi rientrati alle 14:45. I velivoli, per effettuare la missione a lungo raggio, erano stati dotati di due serbatoi supplementari di carburante, esterni da 62 galloni, corrispondenti a circa 233 litri ciascuno. Il piano di volo prevedeva la rotta: Rimini, Pergola, Fabriano, Macerata, Ascoli Piceno. Dei dodici caccia decollati dalla base, due, pilotati da Funston e da Donaldson, erano dovuti rientrare in anticipo per problemi tecnici ai serbatoi. Nel rapporto viene indicata anche la situazione meteo osservata lungo la rotta: "*visibilità eccellente senza presenza di nuvole*".
Dalla lettura di questo documento si apprende che i piloti australiani hanno abbattuto solo il trimotore tedesco, mentre dell'aereo italiano non ve n'è traccia. Cosa può essere avvenuto? È stato abbattuto da caccia appartenenti ad un altro squadrone alleato che aveva operato in zona, o è precipitato improvvisamente in mare per problemi tecnici insorti durante il volo?

L'AEROPORTO DI CUTELLA

Nel sito del 3° Sqn RAAF, è possibile consultare anche il testo del libro "*From Alamein to Victory in Italy*". In questa pagina:

http://www.3squadron.org.au/indexpages/history3b.htm

è presente la terza parte, "*Part 3b of Neil Smith's No.3 Squadron History World War II*", che narra le azioni svolte nel teatro italiano. Qui si parla della base di Cutella, dove lo Squadrone era stato basato per cinque mesi, da gennaio a maggio del 1944. Questo aeroporto era ubicato in provincia di Campobasso, ed esattamente nel comune di Campomarino, livellando una zona limitrofa alla spiaggia. Scorrendo le varie pagine, ho trovato alcune foto che raffigurano la zona dell'aeroporto, come si trovava nel 2003. Le

immagini erano state inserite da Giuseppe Marini di Campomarino (CB), che ho contattato per chiedere se mi era possibile utilizzarne una nella mia ricerca. Marini è stato molto cortese, cosa che mi è stata gentilmente concessa (**vedi All. 10**). Pensando che il nome Cutella fosse relativo ad un toponimo della zona, ho chiesto a Marini dove si trovava esattamente quella zona, e lui mi ha risposto:

> *"Il nome Cutella ha origine dagli indigeni australiani. Qualcosa come aquila, non ne sono sicuro, ed é stato dato dalla RAAF. Saluti."*

Il 1° Sqn SAAF (South African Air Force) invece in quel periodo era basato sull'aeroporto di Trigno (CB).
Per dovere di cronaca riferisco che il 3° Sqn RAAF è tornato a Rimini anche il 27 marzo 1944, per attaccare l'aeroporto.

LA RICERCA DEI CADUTI

Conoscendo i nomi dei componenti dell'equipaggio e dei relativi dati anagrafici, ho pensato che potevo provare a mettermi in contatto con i loro familiari e magari riuscire ad acquisire una foto degli aviatori per completare la ricerca. Scrivere di alcune persone senza poterne vedere le loro fattezze mi sembrava una cosa incompleta.
Il 20 agosto 2015 ho iniziato la ricerca, iniziando a bussare a molte porte, a Milano, a Gorizia a Fucecchio, ad Arezzo e l'ultima ad Albano Laziale, illustrando ai miei interlocutori cosa stavo facendo, sperando in un magnanimo aiuto ed in un pizzico di fortuna. La ricerca non è stata semplice ma qualcosa di positivo è emerso.
Il primo contatto l'ho avuto con la zona di Milano. Alla mia mail delle 20:07, Barbara Balzarotti ha risposto alle 20:34. Si tratta della nipote di Giuseppe Balzarotti, il pilota dell'aereo.
Lei è stata molto contenta che qualcuno stesse svolgendo ricerche sull'episodio di guerra nel quale aveva perduto la vita Suo nonno. Ha sempre desiderato conoscere i dettagli su quella tragica giornata, ma sino ad oggi non Le era riuscito. In passato ha letto diversi libri, raccolti da Suo padre, nei quali vi erano degli accenni su quanto era avvenuto, ma non ha trovato mai approfondimenti specifici. Poi un giorno … Ecco come ha risposto alla mia mail:

> *"Buonasera, Che bello! Si mio padre diceva che mio nonno, tenente Giuseppe Balzarotti, pilotava un cacciabombardiere, ma mi risulta sia stato abbattuto vicino a Ponza, disperso, mai trovato il corpo. Mio padre ebbe quella notte un fenomeno di telepatia, aveva 4 anni e si svegliò dicendo a mia nonna che l'aereo era in fiamme e si era staccata un'ala. Mio nonna pensò ad un incubo. Il giorno seguente arrivò la notizia e trovarono solo un'ala dell'aereo sulla spiaggia. Anche mio padre diceva all'inizio che era al largo di Rimini. Poi attraverso articoli e ricerche disse che era al largo di Ponza. Quest'estate sono stata nella casa della mia bisnonna dove ci sono dei vecchi libri sugli aviatori ma non sono riuscita a trovare il passo dove c'è descritto il fatto. Mio padre ha lasciato una cartina con la posizione precisa, devo chiederla a mia madre e gliela farò avere con grande piacere! Grazie e a presto Barbara Balzarotti."*

In una successiva mail mi ha scritto delle parole che mi hanno reso felice:

> *"… mi ha davvero dato una gioia interiore immensa questo contatto, che ha a che fare con l'aspetto mistico della vita. Io cercavo informazioni e lei mi ha scritto …"*

È stata molto cortese e soprattutto disponibile, inviandomi nella stessa serata, alcune fotografie di suo nonno (**vedi All. 11 e 12**).

Il secondo contatto c'è stato con la zona di Arezzo, luogo dal quale mi è stato riferito che Tullio Berni aveva una sorella, Assunta, che si era sposata con il sig. Melli ma che si era trasferita molto tempo fa a Catania. Con quelle informazioni ho provato a fare delle ricerche sulle pagine bianche, ma il nominativo più vicino alla zona di mio interesse l'ho trovato nella città di Ragusa, era quello di Massimo Melli.
Ho provato a chiamarlo ma purtroppo nulla centrava con la famiglia che cercavo io, ma con mia grande sorpresa, ho scoperto che il sig. Melli era un riminese. Quando sua moglie me lo ha passato mi ha detto: "*A so enca me un Rumagnul*" (sono anche io un romagnolo), sono nato a Rimini". Ci siamo messi a parlare delle ricerche che svolgo e di ciò che Lui ha fatto e sta facendo, segnalandomi una ricerca, dal titolo "Il rifugiato", che ha pubblicato sul suo sito

https://massimomelliblog.wordpress.com/page/6/?pages-list

su quanto ricordava del periodo bellico, quando ha perduto Sua madre.
Il terzo contatto, c'è stato con la zona di Fucecchio (FI), dove era nato Mauro Bellagamba. Ha risposto al mio appello la signora Angela Mattaliano, classe 1939, moglie del nipote di Bellagamba. Anche lei è stata molto cortese, inviandomi la foto dell'aviatore (**vedi All. 13**).
Per quanto riguarda gli ultimi due nominativi, relativi alla zona di Gorizia (Serg. Magg. Stanislao Buzzinelli) e di Albano Laziale (1° Aviere Vero Varroni), ho inviato richieste di aiuto e, a tutt'oggi, sono in attesa di riscontri.
L'amico Maurizio De Angelis di Roma, presidente dell'associazione "*Ricerche Storiche*", mi ha fatto sapere che ad Albano Laziale è stata dedicata una strada alla memoria dell'aviatore Vero Varroni, l'immagine della tabella stradale è consultabile con "*street wiew*". Ho svolto una ricerca toponomastica nelle città di origine degli altri quattro aviatori ed ho potuto appurare che a nessuno di loro è stata dedicata una strada.
Mi sono chiesto quale rotta potrebbe avere seguito Balzarotti il 13 marzo per andare da Perugia a Gorizia. Sino ad ora non sono a trovare nessuna particolare nota su questi dettagli, così ho chiesto ad un amico, Davide Fabbri di Rimini, se mi poteva aiutare. A Davide, che ha preso il brevetto da pilota civile recentemente, ho chiesto quale rotta avrebbe tenuto se avesse dovuto pilotare lui quell'aereo. Il giorno seguente mi ha inviato una planimetria (**vedi All. 14**) con indicata la sua ipotesi di piano di volo. Immedesimandosi nella figura di Balzarotti, dopo il decollo, Davide si sarebbe diretto verso Rimini. Una volta raggiunto il nostro aeroporto, necessario punto di appoggio per ogni eventuale necessità, avrebbe poi proseguito seguendo la costa adriatica, tenendosi ad una certa distanza dalla terraferma, per avere sempre un riferimento certo della rotta seguita, e una volta raggiunto il Delta del Po, avrebbe virato a destra puntando direttamente su Gorizia.
Il 24 febbraio 2016 ho ricevuto una graditissima mail con un'altra foto di Giuseppe Balzarotti (**vedi All. 15**), la più bella di tutte quelle pervenutemi. Mi è stata inviata dalla madre di Barbara Balzarotti. Ecco cosa mi ha scritto:

> *"Sono la moglie di Andrea Balzarotti e mamma di Barbara, so che è in contatto con Lei per delle ricerche sul papà di mio marito e mi ha riferito che le ultime fotografie sono andate bene. Ho trovato una bella fotografia che ritrae Giuseppe Balzarotti in primo piano, spero che Le giunga con una buona definizione. Mio marito sarebbe stato felice per tutto questo. La saluto cordialmente Maria Daniela Ferrari Bravo."*

Queste sono le informazioni che ho raccolto nei successivi contatti con Barbara:

"Mio padre ebbe quella notte un fenomeno di telepatia, aveva quattro anni e si svegliò dicendo a mia nonna, Lina Vizzari, che l'aereo era in fiamme e si era staccata un'ala. Mia nonna pensò ad un incubo. Il giorno seguente arrivò la notizia e trovarono solo un'ala dell'aereo sulla spiaggia. Anche mio padre diceva all'inizio che era al largo di Rimini. Poi attraverso articoli e ricerche disse che era al largo di Ponza. Qust'estate sono stata nella casa della mia bisnonna dove ci sono dei vecchi libri sugli aviatori ma non sono riuscita a trovare il passo dove c'è descritto il fatto. Mio padre ha lasciato una cartina con la posizione precisa, devo chiederla a mia madre e gliela farò avere con grande piacere."

e con Sua madre:

"La mamma di mio marito mi aveva raccontato del sogno del bambino e che poi ha avuto conferma dell'accaduto, penso che inizialmente sia stato considerato disperso ed in seguito abbiano confermato la morte, ma non ne sono sicurissima. Per tanti anni mio marito aveva sempre sostenuto che l'aereo fosse precipitato al largo di Rimini, solo pochi anni fa facendo delle ricerche su internet, si era convinto che fosse caduto nel mar Tirreno, non so quale versione sia giusta, forse lei avrà possibilità di trovare dati più attendibili. In ogni caso le invio la mappa e l'articolo dal quale ha preso le informazioni. Mio marito aveva espresso il desiderio di far spargere le sue ceneri nel luogo dove era precipitato suo padre. Abbiamo fatto un'altra scelta, abbiamo messo le ceneri nel cimitero insieme alla nostra bambina di tre anni che abbiamo perso nel 1966 per un incidente. Mi aveva chiesto anche questo, perciò ho conservato un po' di ceneri per poter esaudire entrambi i desideri, vorrei solo la certezza di non sbagliare la località, anche se nel mare, essendo in perenne movimento, tutto si mescola ..."

Nel sito del Ministero della Difesa, alla pagina:

http://www.difesa.it/Il_Ministro/ONORCADUTI/Pagine/Amministrativo.aspx

è possibile eseguire ricerche sui militari caduti in guerra, inserendo i dati di Balzarotti è emerso:

Balzarotti Giuseppe nato a Milano il 14/9/1915, deceduto il 13/3/1944, luogo di decesso sconosciuto.

Ricordandomi che tempo addietro avevo scaricato dal sito:

http://www.laltraverita.it/elenco_caduti_e_dispersi.htm

l'elenco dei caduti della Repubblica Sociale durante la II Guerra Mondiale, mi correggo, una parte dei caduti, perché non sono ancora stati censiti tutti, sono andato a controllare se vi erano anche i nomi dei componenti dell'equipaggio di Balzarotti.

Erano presenti tutti e cinque; allego la pagina del capo equipaggio (**vedi All. 16**), dove è possibile leggere in fondo alla riga: "*Mare Adriatico (Rimini)".* Inutile dire che la stessa indicazione è riportata anche per gli altri quattro componenti dell'equipaggio. Ho pensato che se chi aveva gestito l'inserimento dei dati aveva indicato questa precisazione, probabilmente lo aveva fatto perché aveva trovato un documento che lo attestava.

Così ho inviato una mail alla direzione del sito, spiegando cosa stavo facendo e chiedendo la loro collaborazione, per sapere dove avevano trovato la

precisazione del luogo ove era avvenuta la morte dell'equipaggio di quel SM 79. Il giorno seguente all'invio alla mia richiesta, è giunta la risposta:

> *"Questo è il documento che abbiamo del Ministero della Guerra dell'epoca (l'originale è nell'Archivio Stato Maggiore Esercito). Cordiali saluti"*

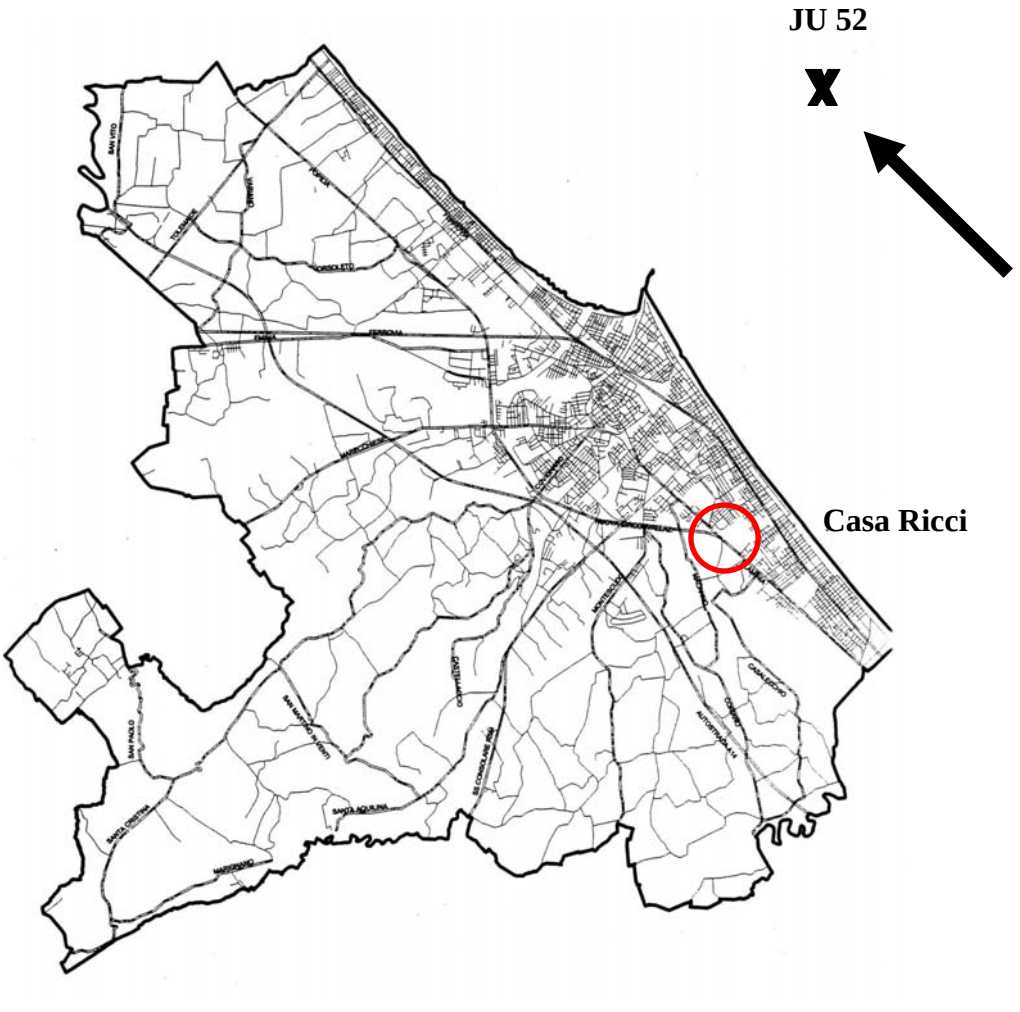
Alla mail era allegato il documento che avevano trovato al Ministero (**vedi all. 17**). Logicamente, appena mi è arrivata questa comunicazione l'ho inviata a Barbara Balzarotti e a Sua madre, chiedendo loro se erano d'accordo all'invio della foto di Giuseppe al sito dei caduti. Ottenuto il loro consenso, ho inviato la foto di Balzarotti al dott. Michele Tosca, del gruppo di lavoro "*www.laltraverita.it*", ringraziandoli tutti per la cortesia concessami.
Concludendo la ricerca, posso solo dire di avere dato una certezza alla famiglia Balzarotti sul luogo dove hanno perduto un loro caro, ma nulla di più sulle cause che ne hanno determinato la perdita.
L'aereo sul quale volava l'equipaggio di Balzarotti, potrebbe essere precipitato in mare per un guasto meccanico, oppure potrebbe essere stato abbattuto da un caccia alleato, cosa che era avvenuta solo due giorni prima, e più o meno nella stessa zona, all'equipaggio del Ten. pilota Salvatore Galante. Ogni ipotesi è plausibile. Chissà, magari fra qualche anno un altro appassionato di ricerche farà emergere da un faldone un documento che ci darà la risposta cercata, concludendo definitivamente anche questa storia.

"**ONORIAMO I NOSTRI CADUTI**"

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

ALLEGATI

All. 1 – Mappa Rimini

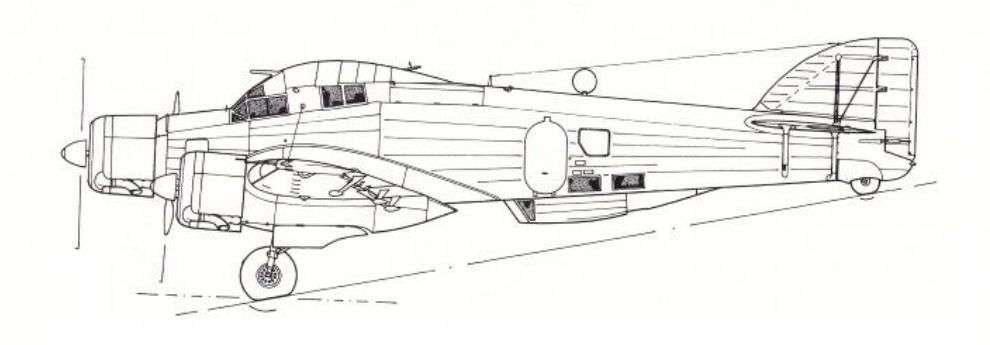


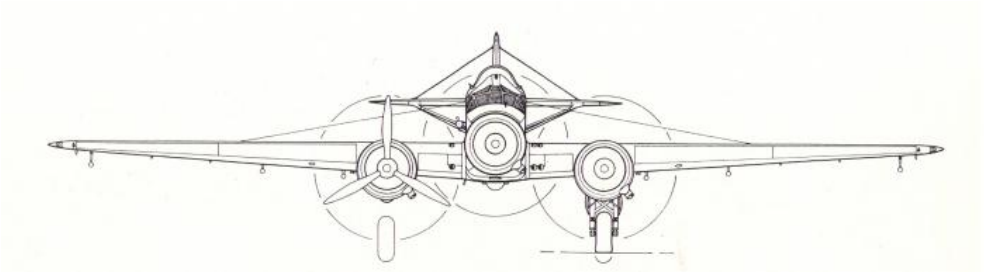
All. 2 – Stralcio diario di Rodolfo Francesconi

Nella giornata del I2/MARZO/I944,settanta apparecchi nemici di ritorno da un'azione in Toscana,di passaggio a bassa quota sulla località di MISANO MONTE lasciavano cadere sette bombe a un km. dalla località stessa;le bombe di cui solo due sono esplose sono cadute in aperta campagna senza arrecare danni. (ore I2,30)
Le bombe inesplose sonostate fatte scoppiare il giorno 8/4/44;

Nel pomeriggio del I3/MARZO/I944 XXII° alle ore I5,dieci caccia inglesi dopo aver incrociato circa mezz'ora fra RICCIONE e RIMINI abbattevano trimotore tedesco,caduto in mare al largo del porto di RIMINI.

All. 3 – Savoia Marchetti SM 79





Motori: Alfa Romeo 126 R.C.34
Potenza: 3 x cv. 750 a 2250 m.
apertura alare: m 21,20
lunghezza totale: m 15,60
altezza totale: m 4,60
superficie alare: mq 61,70
peso a vuoto: kg 6.945
peso a carico massimo: kg. 10.820
velocità massima: km/h. 430 a 4.000 m
velocità minima: km/h 130
tempo di salita: 13' 15" a 4.000 m
tangenza massima: m 6.500
autonomia: km 1.900
decollo: m 275 atterraggio: m 350
carico bellico: kg. 1.250
equipaggio: 6
armamento: 3 mitragliatrici da 12,7 mm, 1 da 7,7 mm - costo al 1939: Lit. 719.500

All. 4 – Cap. Irnerio Bertuzzi

All. 5 – O.R.B. 3° Sqn. R.A.A.F 11/3/44

Page No. 544.

Place	Date	Time	Summary of Events	References to Appendices
CUTELLA.	11.3.44. (Cont'd.)		1430 – 1730 hours. 5 Led led by S/L.NASH escorted CANT Seaplane searching for ditched Wellington reported at 44° 10"N., 13° 5" E. A/C covered CANT during her patrol about 15 miles N.W. of ANCONA. Shortly after the search commenced 4 S.E. aircraft were seen coming in from the W. at 800' F/L.WATTS identified them as 109s and led the attack, getting in four bursts which the E/A to omit white smoke as it climbed away slowly. F/L.WATTS claims 1 ME 109 DAMAGED. None on the E/A attempted to engage our A/C and were last seen flying W. A/C later sighted a 3 engined A/C coming from the W. and identified it as a SM 79 with its wheels down and bomb doors open. S/L.NASH, F/L.WATTS, and SGT.DONALDSON all attacked many strikes were seen, the E/A lost height rapidly bursting into flames as she hit the water at N 3010. Claim:- 1 SM 79 DESTROYED.	App "A" see page 7. App "B" attached App "B" attached
			1500 – 1645 hours. Six aircraft led by F/L.FUNSTON were briefed to attack an 800 ton ship in NUMANA harbour. A/C flew up coast at 10,000' reached NUMANA, but were unable to find any vessel. A/C raced the coast as far N. as ANCONA, but found no suitable target, returned to bomb railway bridge N. of PEDASO. One direct hit was scored on the N. end of the bridge and another about 100 yds. S. of the bridge on the railway lines. 4 near misses were also scored.	App "A" see page 8.
	12.3.44.		There was no operational flying to-day. F/L.FUNSTON flew FS 450 on test for 1.00. Sgt.Mahoney arrived on posting from No.458 Squadron. F/O.Watkins, W/O.Jennings, F/S.Field arrived on posting from 239 Wing Training Flight.	
	13.3.44.		There was one operation to-day between 1205 and 1445 hours. Twelve aircraft led by S/L.NASH gained height and flew up the coast to RIMINI. At 3,000 a JU 52 was seen crossing sea-wards S. of RIMINI was attacked by F/L.WATTS,F/O.HOGG and F/O. IRVING, set alight and crashed into the sea 2 miles S.E. on RIMINI. No one baled out and no survivors were seen. A/C crossed railway line at MONEMARTINO. 4/5 covered railway trucks were straffed at B5030 strikes were seen but no claims are made.	App "A" see page 9. App "B" attached
	14.3.44.		There was no operational flying today.	

Page No. 544.

Place	Date	Time	Summary of Events	References to Appendices
CUTELLA.	11.3.44. (Cont'd.)		1430 – 1730 hours. 5 Led led by S/L.NASH escorted CANT Seaplane searching for ditched Wellington reported at 44° 10"N., 13° 5" E. A/C covered CANT during her patrol about 15 miles N.W. of ANCONA. Shortly after the search commenced 4 S.E. aircraft were seen coming in from the W. at 800' F/L.WATTS identified them as 109s and led the attack, getting in four bursts which the E/A to omit white smoke as it climbed away slowly. F/L.WATTS claims 1 ME 109 DAMAGED. None on the E/A attempted to engage our A/C and were last seen flying W. A/C later sighted a 3 engined A/C coming from the W. and identified it as a SM 79 with its wheels down and bomb doors open. S/L.NASH, F/L.WATTS, and SGT.DONALDSON all attacked many strikes were seen, the E/A lost height rapidly bursting into flames as she hit the water at N 3010. Claim:- 1 SM 79 DESTROYED.	App "A" see page 7. App "B" attached App "B" attached
			1500 – 1645 hours. Six aircraft led by F/L.FUNSTON were briefed to attack an 800 ton ship in NUMANA harbour. A/C flew up coast at 10,000' reached NUMANA, but were unable to find any vessel. A/C raced the coast as far N. as ANCONA, but found no suitable target, returned to bomb railway bridge N. of PEDASO. One direct hit was scored on the N. end of the bridge and another about 100 yds. S. of the bridge on the railway lines. 4 near misses were also scored.	App "A" see page 8.
	12.3.44.		There was no operational flying to-day. F/L.FUNSTON flew FS 450 on test for 1.00. Sgt.Mahoney arrived on posting from No.458 Squadron. F/O.Watkins, W/O.Jennings, F/S.Field arrived on posting from 239 Wing Training Flight.	

All. 6 – ORB 1 Sq. S.A.A.F.

MARCH 13. TRIGNO.

Last evening the Meteorological Section's prediction came true. A gale blew during the night, accompanied by ~~very~~ heavy rain. None of our a/c suffered as they were all securely picketed, and only a couple of tents came to grief. It seemed unbelievable that we should operate today, but the gale blew itself out during the night and this morning dawned clear. There was still a fairly stiff breeze blowing, but it was down the runway. Four a/c took off at 06.00 hrs. on a weather recce of RIETI & TERNI, but Hastie had to land almost immediately with engine trouble. The remaining 3 a/c went on, and reported the entire area clear of cloud.

At 08.40 hrs. 4 a/c went off as cover to 6 of 4 Sqn., carrying out an armed recce along the route AVEZZANO-CARSOLI-TIVOLI-N. to RIETI-AQUILA. Our 8's flew at 11000 ft. but went down to 7000 when 4 Sqn. dived to strafe a solitary gharri. Knowing what he may expect, Jerry lies low on clear days.

At 09.40 hrs. 4 more a/c went off to give high cover to 24 Baltimores bombing just West of TIVOLI. Four 5's of 4 Sqn. gave medium cover. Our pilots flew at 14000 ft., and saw the Baltimores start a fire with much black smoke. The air was so clear that from TIVOLI they could see CAPRI, 120 miles away.

The day before yesterday 5 Kitties of 3 Sqn. R.A.A.F., escorting a Cant seaplane to pick up a Wimpie crew in the drink N.E. of ANCONA, ran into 4 Me.109's apparently escorting a S.M.79. The rear gunner of the latter opened fire on the Kitties, so they hacked it down in flames. It had fasces on the wings and no markings on the fuselage. They also damaged a 109, whereupon the remaining 3 Me.109's pushed off. Today the same Squadron, in the same area, clobbered a Ju.52. It is thought that these E/A come from IESI A/D, a few miles S.W. of ANCONA, so a fighter-sweep was arranged to go over that area this afternoon. We put up 8 Spit.8's on this sweep at 15.40 hrs., Major Seccombe leading. They flew out at 13000 ft., but went down to 4000 over IESI. There was not a single a/c on the deck, though some may have been concealed in the hangars. There was also nothing on FALCONARA MARITTIMA A/D, 7 miles.W. of ANCONA. On the way down the coast, flying at 3000 ft., a stationary train of about 10 trucks was seen in SAN BENEDETTO station. The engine had steam up and the train was facing North. Our a/c got intense and accurate H.A.A. here. It was too late in the afternoon for strafing a/c to be sent out to attack the train. It was disappointing that the sweep, of which we had such high hopes, met no enemy aircraft.

In the No.1 M.O.R.U. Intelligence Summary for yesterday they said, "Two scrambles were ordered off in an attempt to catch a Me.210, which was first seen by a WU post, travelling South at 50 ft. In spite of 1 Squadron's magnificent effort in getting airborne in 30 seconds of being ordered off no contact was made with the enemy aircraft."

Total Ops Flying: 26.50 hrs.

(Pilots on Operation a Lts. Davies, Kayser, Landman.
b Lts. Wikner, Brown, Gilson, Homer, Lts. Hastie, Richards. (d) Major Seccombe, Capt. Odendaal,
c Major Seccombe, Capt. Odendaal, Lts. Davies, Spencer, Capt. Biden, Lts. Harriss, Brebner, Freeman.)

Reference:- AIR 27 11

TRADUZIONE: L'altro ieri cinque Kittyhawk del 3° Sqn R.A.A.F., di scorta ad un aereo Cant, alla ricerca dell'equipaggio di un (wimpie) Wellington a Nord Est di Ancona, hanno incrociato quattro Me 109 che apparentemente scortavano un SM 79. Il mitragliere posteriore aprì fuoco sui Kittyhawk, così loro lo tirarono giù in fiamme. Aveva fasce sulle ali e nessun segno distintivo sulla fusoliera. Loro hanno danneggiato anche un Me 109, i rimanenti tre Me 109 si sono allontanati.

All. 7 – O.R.B. 3° Sqn. R.A.A.F 13/3/44

OPERATIONS RECORD BOOK
DETAIL OF WORK CARRIED OUT
By No.3 Squadron, R.A.A.F.
For the Month of March, 1944.

Appendix "A"

R.A.F. Form 541

SECRET

Page No.9

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight	References
13.3.44.	1st Operation.					Aircraft flew up coast 15/20 miles off shore between 300 feet and sea level. They did a turn opposite RIMINI gaining height to 8,000' and then made land fall at RIMINI L.G. where three large with white wing markings were parked at the corners. At 3,000 a JU 52 was seen crossing sea-wards S. of RIMINI and was attacked F/L.WATTS, F/O HOGG & F/O IRVING, set alight and crashed into the sea 2 miles N.E. of RIMINI. No one baled out and no survivors were seen. A/C reformed and flew S. at 9,000' to URBINO, PERGOIO, FABRIANO, & MACERata, turned S. and crossed railway line at MONEMARTINO. Straffed 4/5 covered railway trucks at B5090, three A/C making one run. Strikes were seen but no claims were made F/L WATTS left formation earlier and, returning past PORTO-SANGIORGIO saw ten railway carriages coupled on the line a 100' S. of the railway station. Irrigation area's 15 miles N.W. of RIMINI were flooded. A U/I aircraft was seen on the outward journey at deck level making for ANCONA. Claim : 1 JU 52 Destroyed shared between F/Lt. WATTS, F/O.HOGG, and F/O.IRVING.	
	FS 468	S/L. P.M.NASH		1205	1445.		
	FS 424	SGT.DONALDSON,D.J.					
	FL 348	F/L. W.K.WATTS	Recce RIMINI -PESOLA. FABRIANO-MACERATA-ASCOLI.				
	FS 436	F/O.R.W.ROWE.					
	FS 455	F/O.W.D.HOGG					
	FL 332	F/O.K.G.IRVING.					
	FS 462	F/L.N.J.FUNSTON.	Long Range tanks.				
	FL 311	W/O.STEEL,J.	Weather :- vis. excellent no cloud.				
	FS 433	F/O.V.M.THOMAS	E/A :- 1 JU 52.				
	FS 467	F/O.H.J.SHIPLEY	Ammo :- 2,750 x .5				
	FS 407	F/O. J.L.DOEG.	Bombs :- Nil.				
	F/Lt FUNSTON & SGT.DONALDSON returned early with long range tank trouble.		L.R.Tanks:- II x 62 gals.				
14.3.44.		There was no operational flying to-day.					
15.3.44.	1st Operation.					A/C flew due W. gaining height to 10,000feet, recce AVEZZANO at 9,000' and main road to ARSOLI at 6/7,000' thence to PALSTRINO and on towards ROME. Four aircraft on the bottom section bombed W. to E. from 7,000' to 1,500' between F9760 & F G0058. F/O.MATTHEWS got a direct hit on two M/T and damaged the house alongside which they were parked W/O.SHORT claims 2 M/T damaged by his bomb. All M/T were heading towards ROME. A/C reformed over PALESTRIENO and red section searched for a reported dump and damaged a car and a truck and also claim 1 staff car smoker from straffing. At PALLAVICINA a light railway line with twelve small tip trucks and a dump of drums were bombed by 4 A/C which scored 1 direct hit on the road, 1 hit on the drums and two hits on the pits. Two aircraft made straffing runs but make no claims.	
	FS 450	F/L.N.J.FUNSTON.					
	FL 320	F/S.STEELE,R.A.	Armed recce AVEZZANO-CARSOLI-ARSOLI-PALESTRIENO.	0650	0800		
	FS 462	F/O.R.L.MATTHEWS.					
	FS 436	W/O.SHORT,D.E.					
	FS 420	F/L.W.K.WATTS					
	FL 311	W/O.STEEL,J.					
	FS 433	F/O.K.A.RICHARDS					
	FS 424	SGT.DONALDSON,D.J.					
	FS 455	F/O.M.C.HAYES.					
	FS 467	W/O.MACDONALD,A.					
	FS 468	S/L.P.M.NASH					
	FL 332	F/O.K.G.IRVING.					

1500 – 1645 hours. Six aircraft led by F/L.FUNSTON were briefed to attack an 800 ton ship in NUMANA harbour. A/C flew up coast at 10,000' reached NUMANA, but were unable to find any vessel. A/C recced the coast as far N. as ANCONA, but found no suitable target, returned to bomb railway bridge N. of PESARO. One direct hit was scored on the N. end of the bridge and another about 100 yds. S. of the bridge on the railway lines. 4 near misses were also scored. App "A" see page 8.

12.3.44. There was no operational flying to-day. F/L.FUNSTON flew FS 450 on test for 1.00. Sgt.Mahoney arrived on posting from No.458 Squadron. F/O.Watkins, W/O.Jennings, F/S.Field arrived on posting from 239 Wing Training Flight.

13.3.44. There was one operation to-day between 1205 and 1445 hours. Twelve aircraft led by S/L.NASH gained height and flew up the coast to RIMINI. At 3,000 a JU 52 was seen crossing sea-wards S. of RIMINI was attacked by F/L.WATTS,F/O.HOGG and F/O. IRVING, set alight and crashed into the sea 2 miles S.E. on RIMINI. No one baled out and no survivors were seen. A/C crossed railway line at MONEMARTINO. 4/5 covered railway trucks were straffed at B5090 strikes were seen but no claims are made. App "A" see page 9. App "B" attached

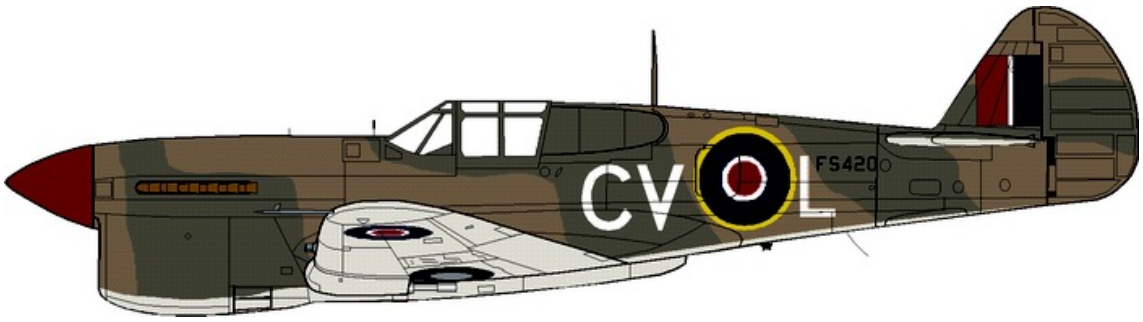
14.3.44. There was no operational flying today.

All. 8 – Junkers Ju 52

Motori: 3 Radiali BMW 132 A-3 da 725 cv
apertura alare: m 29,25
altezza totale: m 5,55
peso a vuoto: kg 5.720
velocità massima: km/h 275
tempo di salita: 13' 15" a 4.000 m
autonomia: km 1.300
carico bellico: kg 500
armamento: 2 mitragliatrici da 7,92 mm

lunghezza totale: m 18,90
superficie alare: mq 110,50
peso a carico massimo: kg 10.500
velocità minima: km/h 130
tangenza massima: m 6.500
decollo: m 275 atterraggio: m 350
equipaggio: 3

All. 9 – P 40 Kittyhawk



Motore: Allison V-1710-81 da 1.377 cv
apertura alare: m 11,38
altezza totale: m 3,23
peso a vuoto: kg 2.812
velocità massima: km/h 563
autonomia: km 545
armamento: 6 mitragliatrici da 12,7 mm

lunghezza totale: m 10,16
superficie alare: mq 21,93
peso a carico massimo: kg 5 170
tangenza massima: m 9.450
carico bellico: 1 bomba da kg 227

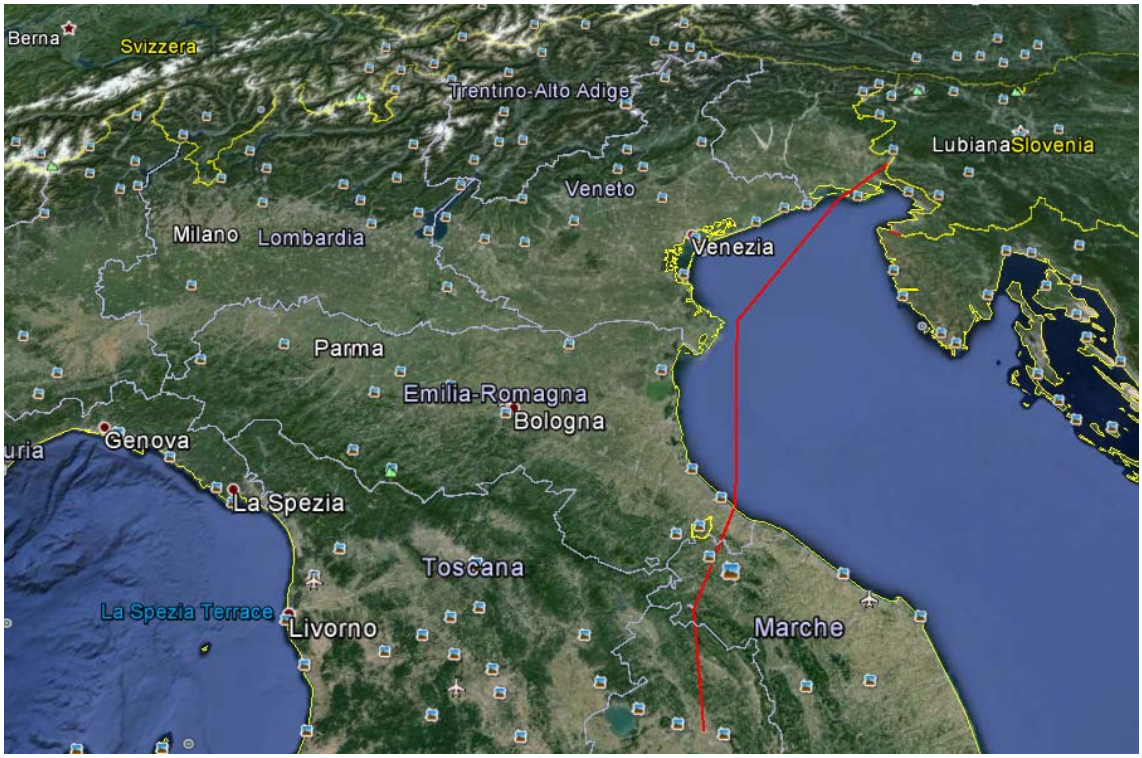
All. 10 – Foto zona aeroporto di Cutella
(Archivio Giuseppe Marini di Campomarino - CB)

All. 11 – Giuseppe Balzarotti

All. 12 – Giuseppe Balzarotti

All. 13 – Mauro Bellagamba

All. 14 – piano di volo di Davide Fabbri



All. 15 – Giuseppe Balzarotti

All. 16 – Stralcio Elenco Caduti della Repubblica Sociale

Balustro Mariano Alfonso	Artigliere	A.N.R.	Flak		di Bartolomeo, n. a Capriata d'Orba (AL) il 19/01/1927	D	05/06/1945	Novi Ligure	AL
Balutto Valis	Civile			casalinga	nata a Torreano (UD) nel 1923	D	07/10/1943	Torreano	UD
Balzani Arnaldo	Milite	G.N.R.	CP.NO-603^		di anni 19	F	19/05/1945	Verbania-Unchio	NO
Balzani Nino Silvio	Civile					F	16/07/1944	Civitella-S.Paolo	FO
Balzano Attilio	Alpino	Rgt.Tagliamento			di Angelo, n. a Tarcento (UD) il 17/09/1926, ivi resid.	F	17/05/1945	Tricesimo	UD
Balzano Pietro	Cap.le Magg.	Rgt.Tagliamento	2^Btg.(Vipacco)		di Angelo, n. a Tarcento (UD) il 02/03/1912, ivi resid.	C	05/09/1944	Montespino-Ville Montey	GO
Balzano Rinaldo	V. Brig.				di Massimiliano, n. a Tavagnacco (UD) il 26/12/1920, ivi resid.	B	04/10/1944	Pordenone	PN
Balzaretti Sergio	Serg.	3^ Div. fanteria di marina San Marco	III Gr. esplorante		di Andrea, n. a Vercelli il 14/03/1925	F	05/12/1944	Mombaldone	AT
Balzarini Ernesto	Marò	3^ Div. fanteria di marina San Marco	5° Rgt. 105^ Cp. anticarro		di Giovanni, n. a Varese il 05/07/1923, resid. Cremona	D	12/03/1945		SV
Balzarini Franco	S.Ten.	G.N.R.	Sc.Modena		di Egidio, n. a Cisano Bergamasco (BG) il 14/03/1925	C	07/10/1944	Premana-Val Varrone	LC
Balzarini Maddalena	Civile		P.F.R.		residente a Cossogno (VB)	F	set-44	Cossogno	NO
Balzarotti Giuseppe	Ten. pil.	A.N.R.	Gr. aerosiluranti		di Virginio, n. a Milano il 14/09/1915	D	13/03/1944	mare Adr. (Rimini)	RN
Balzi Alfonso	Serg.	BB.NN.	4^Mob.		di Mauro, n. Cava Manara (PV) il 20/01/1919	F	10/03/1945	Mompaiano	CN
Balzi Benvenuto	Milite	G.N.R.	86^ Leg. CC.NN		nato a Pescia (PT) il 20/05/1904	D	10/07/1944	Balcani	EE
Balzi Gianfranco	S.Ten.	G.N.R.	Strad.		di Domenico, n. a Morciano di Romagna (FO) il 20/09/1926	F	23/11/1944	Piovene Rocchette	VI
Balzini Antonio	Artigliere	A.N.R.	Flak - 386° Gr.			B	29/05/1944	Frosinone	FR
Balzini Balzino	Av. sc.	A.N.R.	II Btg. par. Nembo		di Ettore, n. a Firenze il 14/07/1921, resid. a Gorizia	C	04/06/1944	Acquabona-Ardea	RM
Balzoni Arturo	Civile					F		Poviglio	RE
Bamazza Giosuè	Pioniere	E.N.R.	Btg. Pionieri 5		nato a San Donà di Piave (VE) il 12/08/??	D	04/04/1945		XX
Bambini Ruggero (dr.)	Civile			Veterinario	di Alessandro, nato a Castelnovo Sotto (RE) il 24/07/1882	D	30/04/1945	Castelnovo Sotto	RE
Bampi Aldo	Cap.	G.N.R.	M.D.T.-1° Rgt.		di Riccardo, nato a Pergine di Trento il 31/07/1909	D	20/05/1945	Monfalcone	GO
Bampi Eugenio	Marò	X^ MAS	Btg.Fulmine		nato a Merano il 30/01/1928	C	20/01/1945	Tarnova d.Selva	GO
Ban Guido	Civile				di Giovanni, n. a Rozzo (PL), di anni 30	D		Rozzo	PL

All. 17 – Doc. del Ministero delle Forze Armate
(Archivio del gruppo di lavoro "www.laltraverita.it")

16. 6. 45

MINISTERO DELLE FORZE ARMATE
- Gabinetto -

SOTTOSEGRETARIATO DELL'AERONAUTICA

UFFICIALI DISPERSI

Grado	SPECIALITA'	COGNOME E NOME	CIRCOSTANZE	LOCALITA'	DATA	REPARTO CUI APPARTENEVA IL DISPERSO
Tenente	Pilota	TEITA Giovanni	Azione aerosiluramento	Avanti Nettuno	11/3/1944	Gruppo Aerosiluranti Buscaglia
S. Tenente	"	GALANTE Salvatore	Azione bellica	Adriatico	11/3/1944	" " "
Tenente	"	BALZAROTTI Giuseppe	Abbattuto in mare	Dinanzi Rimini	13/3/1944	" " "
Capitano	"	FAGGIONI Carlo	Azione Aerosiluramento	Davanti Nettuno	10/4/1944	" " "
S. Tenente	"	GIULLINI Luigi	" "	" "	10/4/1944	" " "
S. Tenente	"	GILARDI Dorino	" "	" "	10/4/1944	" " "
Tenente	"	SPANZA Ottone	" "	" "	10/4/1944	" " "
S. Tenente	"	RUSSINO Oreste	Trasporto in volo	Aviano Klagenfurt	1/10/1943	Gruppo Trasporti Germanici
S. Tenente	"	PAVOLERI Italico	" " "	Perugia Gorizia	16/10/1943	" " "
Capitano	"	TREVISINI Wilfredo	" " "	Lonate Pozzolo	4/3/1944	1° Gruppo caccia
Tenente	"	TALAMINI Renato	Esercitazione alta quota	Udine	10/4/1944	" " "