

*Ugo Passanisi*

## "LADY BE GOOD"

*UNA STORIA DI GUERRA*

Novembre 1942. Le vicende belliche della Seconda Guerra Mondiale volgono ormai a sfavore delle potenze dell'Asse. L'incapacità di Hitler e dello Stato Maggiore Tedesco di comprendere l'enorme importanza strategica che avrebbe avuto una vittoria in Nordafrica, aprendo alla Germania l'accesso ai pozzi petroliferi del Medio Oriente, ha spinto il Reich ad impegnare tutte le risorse belliche disponibili in una insensata aggressione all'Unione Sovietica dove, dopo le prime folgoranti vittorie, si sono fuse e dissolte come in una fornace centinaia di divisioni tedesche e dei Paesi suoi alleati, fino alla disfatta di Stalingrado che ha segnato il momento della definitiva svolta delle sorti del conflitto.

Negli stessi giorni, a causa dei mancati rifornimenti alle truppe dell'Armata d'Africa italo-tedesca, l'VIIIa Armata britannica, forte della enorme massa di armamenti forniti dagli Stati Uniti, sfondava le difese avversarie ad El Alamein ed iniziava la sua marcia vittoriosa che l'avrebbe portata fino a Tripoli ed oltre.

Dopo trent'anni, dall'alto pennone del Castello di Tripoli, il tricolore italiano veniva ammainato per l'ultima volta ed al suo posto veniva issato l'Union Jack mentre le truppe inglesi del Maresciallo Montgomery sfilavano orgogliose della loro vittoria, tra gli applausi degli arabi libici e lo sgomento e le lacrime dei residenti italiani.

Mentre il giorno 8 di quello stesso mese di novembre gli anglo-americani davano inizio alla grandiosa "Operazione Torch", lo sbarco in forze in Marocco e in Algeria, che avrebbe portato alla definitiva distruzione dell'Afrika Corps del Generale Rommel, a Bengasi, nella lontana Cirenaica, gli squadroni dei "Liberator" e delle "Fortezze Volanti" americani continuavano implacabili i loro raid di distruttivi bombardamenti sulle città del Meridione d'Italia.

Negli anni '40 *Lady be good* era stato un *musical* di grande successo negli Stati Uniti e tra le truppe americane e per questo motivo era stato il motto prescelto dall'equipaggio di un bombardiere Consolidated B29s "Liberator", giunto il 18 marzo del '43 direttamente dal Kansas all'aeroporto di Benina (Soluch), nella Cirenaica occupata dalle truppe britanniche, che lo aveva dipinto sulla fusoliera, com'era allora consuetudine - e com'è ancora oggi - nell'aviazione degli Stati Uniti.

Il velivolo, nuovo di fabbrica, era stato assegnato, col numero 64 dipinto sulla prua, al 376° Gruppo da bombardamento pesante. Il suo equipaggio era composto da nove uomini, addestrati in fretta e furia negli Stati Uniti per sopperire alle pressanti richieste del fronte africano, che non avevano alcuna esperienza né di combattimento né di volo notturno.

Ma, già il 4 aprile, aereo ed equipaggio furono impegnati nella loro prima azione di guerra sul porto di Napoli. Il B29s *Lady be good*, insieme agli altri tredici "Liberator", che costituivano la seconda ondata di quell'azione di bombardamento, decollò da Benina alle tre del pomeriggio mentre infuriava una violenta tempesta di sabbia, il famigerato *ghibli*, e volando sopra le nuvole si diresse sul Mediterraneo.

Subito dopo il decollo, il forte vento, l'incombente oscurità e probabilmente, l'inesperienza dell'equipaggio impedirono al velivolo di riunirsi alla formazione degli altri tredici bombardieri e pertanto il pilota, Tenente W.J. Hatton, decise di proseguire comunque il suo volo verso l'obiettivo.

Nel suo complesso, la missione si risolse in un fallimento perché la maggior parte dei velivoli fu costretta a scaricare le bombe in mare aperto prima di aver raggiunto Napoli o prima di rientrare alla base di Soluch, per i guasti ai motori causati dalla tempesta di sabbia.

Anche il *Lady be good* nel suo volo solitario, poco prima di giungere a Napoli invertì la rotta per la completa mancanza di visibilità o forse per qualche problema ai motori. Poco dopo la mezzanotte comunque il pilota avvertì la base di Benina che il pilota automatico era fuori servizio e chiese assistenza per il volo di rientro. Gli furono comunicate, con un messaggio che non si sa se sia stato ricevuto a bordo, le coordinate della base, fu illuminata la pista d'atterraggio e furono lanciati razzi illuminanti per facilitare al pilota la localizzazione dell'aeroporto. Passate circa due ore e non essendo rientrato alla base il velivolo, fu anche inviata da Soluch una missione aerea di ricerca sul Mediterraneo, nell'ipotesi che l'aereo fosse precipitato in mare ma sembrava che quel velivolo fosse ormai svanito nel nulla. Quindi fu dato per disperso e di esso non si seppe più nulla.

Il 1957 è l'anno in cui in Libia viene scoperto il petrolio. Le prime trivellazioni erano già state effettuate, senza successo, l'anno precedente, e fu solo il 27 dicembre del '57 che la Esso Standard Libya perforò il primo pozzo che diede petrolio abbondante e di ottima qualità. Così ebbe inizio il più grande boom petrolifero dell'epoca moderna: le Compagnie di tutte le nazioni - americane, francesi, inglesi e l'Agip italiana - si precipitarono in Libia per ottenere concessioni e permessi di ricerca.

Ben presto i ritrovamenti fortunati si susseguirono e si scoprì che il deserto della Libia non era affatto quello "scatolone di sabbia", come era stato definito ai tempi della nostra conquista coloniale, ma era un unico, immenso serbatoio di petrolio che attendeva solo di essere estratto.

Con la scoperta del petrolio ebbe inizio l'esplorazione sistematica dello sterminato deserto libico; nel mese di maggio del 1958 giunse a Tripoli la straordinaria notizia che un aereo della D'Arcy Oil Company aveva casualmente avvistato il relitto di un aeroplano non identificato in una spianata sassosa ai margini del mare di sabbie mobili del Calanshiò, a circa 700 chilometri a sud di Bengasi. La notizia di quell'avvistamento fece il giro del mondo e provocò ovviamente grande scalpore nella comunità internazionale di Tripoli.

Per un anno non fu possibile effettuare alcun tentativo di identificare quel velivolo ma il 26 maggio del 1959 una squadra di recupero, inviata dalla base aerea americana di Wheelus Field nei pressi di Tripoli, riusciva a raggiungere il luogo impervio dove si trovava il rottame, identificandolo senza alcun dubbio come quello del Consolidated B29s "Liberator" *Lady be good*, scomparso misteriosamente oltre quindici anni prima.



Al momento del ritrovamento, il velivolo, benché spezzato in due tronconi, era praticamente intatto: le armi e la radio di bordo funzionavano ancora perfettamente ed all'interno vennero ritrovati viveri ed acqua in abbondanza: perfino un thermos pieno di thé, ma nessuna traccia dell'equipaggio. Mancavano anche i paracadute ed i giubbetti autogonfiabili di salvataggio, i famosi "Mae West".



Iniziarono immediatamente in quella sconfinata distesa di pietre e di sabbia le difficili ricerche di ciò che poteva essere rimasto dei corpi dei componenti l'equipaggio. Ricerche che si protrassero per vari mesi.

Infine furono avvistati e recuperati i corpi, già mummificati, e fu trovato il diario tenuto - dal 5 al 12 aprile 1943 - dal 2° Pilota Robert Toner. Il diario consentì di ricostruire i tragici avvenimenti avvenuti la notte del rientro alla base.

Dopo aver lanciato il drammatico segnale di soccorso all'aeroporto di Benina, il pilota aveva continuato a volare per altre due ore fin quando, alle 02.00 di notte, esauritosi il carburante, tre dei quattro motori si erano fermati, uno dopo l'altro. A quel punto l'equipaggio, convinto di trovarsi ancora sul mare aperto, si era lanciato con il paracadute portando con sé solo i salvagente ed abbandonando il velivolo al suo destino. L'aereo, lasciato a sé stesso, aveva continuato il volo con un so-

lo motore, planando lentamente per altri sedici chilometri prima di atterrare - spezzandosi in due tronconi, ma per il resto quasi intatto - nel deserto della Libia.

Resisi finalmente conto di trovarsi sulla terraferma, otto degli uomini, appena giunti a terra con il paracadute, si riunirono chiamandosi nel buio, lanciando razzi di segnalazione e cercando inutilmente il nono membro dell'equipaggio, il 2° Lt. John S. Woravka, morto subito dopo il lancio per l'impatto sul terreno a causa del paracadute che si era aperto solo parzialmente.

Perse le speranze di ritrovare il loro compagno, e nella convinzione di trovarsi a breve distanza dalla costa del Mediterraneo, gli otto superstiti avevano perciò deciso di avviarsi subito verso nord, portando con sé solo una borraccia d'acqua e poche razioni di viveri di sopravvivenza, commettendo in tal modo quel tragico errore che li avrebbe portati alla morte. Il diario ritrovato nella tasca della tuta del 2° Pilota descriveva con terribile crudezza il loro coraggio, le loro sofferenze, le loro preghiere e la loro disperata ricerca della salvezza.

Per otto interminabili giorni gli otto superstiti marciarono giorno e notte, percorrendo oltre 160 chilometri di deserto, dove a mezzogiorno si raggiunge la spaventosa temperatura di 55 gradi per poi scendere di notte sotto lo 0°, senza alcuna possibilità di riparo. Lungo il cammino lasciarono parte del loro abbigliamento sul terreno, come segnale per gli eventuali soccorritori, che invece, come abbiamo visto, non ci furono per la logica convinzione che l'aereo fosse precipitato in mare.

I primi cinque, dopo aver percorso 130 chilometri in condizioni terribili, ormai disidratati e troppo stanchi per poter proseguire, si fermarono aspettando insieme la morte. Gli altri tre, con la forza della disperazione, avevano deciso di proseguire il cammino verso nord: percorsi altri 27 chilometri, due di essi cessarono di vivere a qualche chilometro di distanza l'uno dall'altro mentre l'ultimo, il Sergente V.L. Moore, non essendo stato più il suo corpo ritrovato, si può presumere che abbia continuato ancora per qualche tratto il suo cammino, trascinandosi con le sue ultime forze nel disperato tentativo di salvarsi.

Nei mesi successivi i corpi vennero ricondotti ai paesi d'origine per una dignitosa sepoltura. Gli effetti personali degli sfortunati aviatori, tra cui un orologio da polso ancora funzionante, furono restituiti alle famiglie.

Parte dei rottami del *Lady be good* ed un motore furono recuperati ed inviati alle Case costruttrici per essere esaminati: oggi si trovano all' Air Force Museum e all' Army Quartermaster Museum negli Stati Uniti.

Altre parti divennero preda dei cercatori di "souvenir" ed infine quanto restava dello sfortunato velivolo fu recuperato nel 1994 da una missione militare del Go-

verno Libico e trasferito in una caserma militare di Tobruk, al sicuro da ulteriori devastazioni.

Le cause del disastro furono attribuite all'inesperienza dell'equipaggio impegnato nella sua prima missione notturna di guerra, al frettoloso e superficiale addestramento, ai forti venti di coda, che avevano spinto il velivolo all'interno del deserto della Libia per ben 700 chilometri senza che i piloti se ne rendessero conto. Ed ancora al tragico errore di valutazione dell'equipaggio, che - se dopo la discesa nel deserto si fosse incamminato verso sud anziché a nord - avrebbe potuto ritrovare a poca distanza il relitto dell'aereo con la sua riserva d'acqua e di viveri, che avrebbe potuto consentire a quegli uomini una lunga sopravvivenza, mentre la radio di bordo, ancora perfettamente funzionante dopo quindici anni, avrebbe loro consentito di chiedere e di dirigere le operazioni di soccorso e di recupero.

Questa tragica vicenda, che a suo tempo fece molta impressione specialmente in Libia e nei paesi anglosassoni, ha dato lo spunto nel tempo alla pubblicazione di vari libri (almeno due negli Stati Uniti ed uno in Libia) ed articoli di giornali e di riviste; inoltre al film di fantasia "Il volo della Fenice" più volte trasmesso dalla Televisione italiana.

Essendo io vissuto in Libia nel periodo coloniale e bellico e quindi trovandomi in quella terra quando avvennero i fatti che ho narrato e dai quali sono rimasto particolarmente coinvolto emotivamente, ho voluto ad essi dedicare un intero capitolo nel libro "Noi, quelli della Quarta Sponda" che ho scritto per raccontare quel periodo.

*Ugo Passanisi*

*fine*

*Ringrazio l'autore dell'interessante articolo sopra riportato per avermi consentito di pubblicarlo in questo sito e - per chi volesse approfondire l'argomento - riporto la copertina del libro, che ne contiene il testo originale.*

Il Webmaster

