



## *Alla ricerca di un MC.202 nel deserto libico*

*di Giuseppe Pesce*

All'inizio del 1943 in Africa Settentrionale le truppe italo-tedesche si stavano ritirando dalla Tripolitania e si stavano rifugiando in Tunisia; il 20 gennaio 1943 il maresciallo Rommel abbandonò Tripoli per spostarsi ad est. Pochi giorni prima il 4° Stormo Caccia era stato rimpatriato ed aveva ceduto i suoi MC.202 al 13° Gruppo del 2° Stormo schierato a Misurata Sud. Il 22 gennaio il Comando 5ª Squadra Aerea, agli ordini del generale Bonomi, lasciò la sua sede di Tripoli e si rischierò ad El Hamma (Tunisia); in detta giornata tre SM.79 trasportarono il gen. Bonomi ed il suo Stato Maggiore alla nuova sede con la scorta di alcuni Macchi 202 del 13° Gruppo, recanti ancora le insegne del 4° Stormo.

Alle ore 07.55 dello stesso 22 gennaio dodici caccia tipo Kittyhawk II del 3° Squadron australiano, al comando dello Squadron Leader R.H. Gibbes, decollarono da Sirru Main insieme ad altri dodici Kittyhawk del 450th Squadron della R.A.F. per effettuare una ricognizione offensiva lungo la strada Zuara-Pisida che corre lungo il litorale, nei pressi del confine fra Libia e Tunisia.

Alle ore 09.20 di detto giorno, a 4000 metri di quota, a nord dell'isola di Pisida, i dodici Kittyhawk australiani ingaggiarono combattimento con i sei Macchi 202 del 13°

Gruppo di scorta agli S.79 di Bonomi. Gibbes attaccò in coda il Macchi del cap. Savoia e lo vide scendere in picchiata e quindi atterrare nel deserto; altri due Macchi, quello del maggiore Viale, comandante del 13° Gruppo, e quello del serg. magg. Rovero Abbarchi furono colpiti e costretti ad un atterraggio forzato nel deserto. Nei giorni successivi, nel corso dell'avanzata delle truppe britanniche, lo Sq. Ldr. Gibbes andò con una camionetta alla ricerca nel deserto dei Macchi 202 abbattuti e trovò quello da lui colpito in coda; tracce di sangue in cabina denotavano che il pilota era stato ferito. Gibbes scattò alcune fotografie ed asportò il terminale della cloche, cioè quella parte in alluminio che reca il grilletto delle armi ed il pulsante dei freni. Al termine della guerra Mr. Gibbes, accreditato di dieci vittorie aeree sicure (tre G.50, un MC.202, tre Me.109 ed altri tre velivoli tedeschi) e cinque probabili, fu insignito della Distinguished Flying Cross; egli inoltre fece fortuna, acquistò un yacht ed ogni anno, nella buona stagione, tornava nel Mediterraneo, a Malta, ove teneva il catamarano, ed effettuava una crociera di un mese.

Saputo che lo scrivente aveva fondato un Museo Aeronautico a Vigna di Valle, venne a cercarlo a Roma; egli raccontò di essere in possesso della cloche di un Macchi 202

da lui abbattuto in Libia e disse di essere desideroso di conoscere l'identità del pilota; egli era intenzionato a ricercare la famiglia del pilota e ad offrire aiuto finanziario, in caso di necessità.

Lo scrivente accompagnò Mr. Gibbes a Vigna di Valle e gli consentì di sedersi al posto di pilotaggio di un Macchi 202 con le insegne del 4° Stormo.

Nell'estate successiva lo scrivente fu in grado di riferire che il pilota del velivolo abbattuto era il capitano Giorgio Savoia, sepolto a Cucciago di Corno nella tomba di famiglia; alla memoria di detto pilota era stata tributata la massima onorificenza (Medaglia d'Oro al V.M.) per avere egli sacrificato la vita per difendere il comandante la 5ª Squadra Aerea ed il suo Stato Maggiore. Savoia, del Corso "Rex" dell'Accademia, era stato compagno del generale di S.A. M.O.V.M. Giulio Cesare Graziani; egli mi raccontò che Savoia non era di alta statura e pertanto era uso sedersi su alcuni cuscini posti sul seggiolino del pilota per poter avere una migliore visibilità anteriore; in tali condizioni le sue spalle sopravanzavano lo schienale blindato del seggiolino; un colpo di cannone lo aveva così raggiunto alla spalla destra passando sopra lo schienale blindato. Savoia era stato recuperato ed era stato portato in volo all'ospedale di Catania, ai primi di marzo 1943. Cata-



nia subì vari bombardamenti aerei; durante uno di detti bombardamenti Savoia si alzò da letto e corse al rifugio antiaereo; si procurò così una emorragia che lo uccise, il 12 marzo 1943. Queste ultime informazioni mi sono state fornite dal comandante Costantino Petrosellini, mio collega all'8° Gruppo Caccia, il quale vide Savoia all'ospedale di Catania.

Lo scrivente informò Mr. Gibbs il quale tornò in Italia nell'estate successiva con una troupe televisiva australiana e si recò a Cuccia a filmare la tomba ed i familiari del capitano Savoia. In quella occasione, il 16 giugno 1983, il 32° Stormo Caccia di Brindisi, organizzò una solenne cerimonia; l'ex maggiore Lorenzo Viale, mio coregionale di Alessandria, a settantacinque anni di età, venne a Brindisi in macchina e si incontrò con Mr. Gibbs; è stato un incontro commovente fra due persone di grande coraggio, di grande spirito e di grande passione aeronautica, che si abbracciarono come due vecchi amici scambiandosi spiritosi complimenti. In quella occasione Mr. Gibbs donò a Lorenzo Viale la cloche del Macchi 202 di Savoia; Lorenzo Viale, a sua volta, passò allo scrivente la cloche da conservare al Museo di Vigna di Valle; la televisione australiana realizzò un documentario che purtroppo non mi è mai pervenuto.

Mr. Gibbs, proprietario di un aereo personale, più di una volta, volando dalla Germania all'Australia, sorvolò il deserto libico a sud di Pisida e scoprì che il Macchi 202 era ancora sul posto; egli promise a se stesso di andarlo a recuperare, ma la



**In alto, lo Squadron Leader R.H. Gibbs in posa a fianco del Macchi da lui abbattuto nell'azione descritta nell'articolo ed a fianco, una foto ufficiale dell'allora tenente Giorgio Savoia (foto via Gen. G. Pesce)**

situazione politica della Libia non glielo consentì.

Lo scrivente sperò sempre di poter tornare in Africa Settentrionale per recuperare eventuali cimeli storici da portare al Museo; l'occasione si presentò nel 1988 allorché il nipote era direttore dei lavori per la costruzione dell'aeroporto di Sirte; fu così invitato a recarsi in Libia come ingegnere della società costruttrice per fare un sopralluogo sulla zona bombardata dagli F-111 americani al fine di presentare un progetto di lavori di riparazione.

Non senza preoccupazioni lo scrivente si recò in Libia e visitò sotto scorta armata gli impianti di Sidi Bilal, sede dell'Accademia militare e del centro di addestramento dei sabotatori, ubicati sulla costa ad est di Tripoli; l'occasione fu propizia per visitare tutta la Tripolitania, ma non vi erano più cimeli aeronautici; neanche nella nota oasi di Sorman, ove esisteva una S.R.A.M. del periodo della guerra, non vi erano più tracce di aeroplani. Restava sempre il dubbio che il Macchi 202 del capitano Savoia fosse ancora nel deserto, protetto dalla sabbia.

Il giorno 9 dicembre 1988 fu presa la decisione di percorrere il litorale da Zuara a Pisisa per poi entrare all'interno del deserto nei pressi del confine tunisino per ricercare il Macchi 202 che Mr. Gibbs asseriva di avere visto dall'alto poco tempo prima. Mentre lo scrivente, con un fuori strada guidato da un pakistano, ottimo conoscitore della lingua inglese e di quella araba, si stava inoltrando nel deserto, fu fermato da un poliziotto vestito con la "galabia"; l'autista mi suggerì di non parlare in quanto avrebbe pensato lui a districare la matassa parlando arabo. Nel suk di Tripoli i venditori con la barba bianca parlavano ancora correttamente l'italiano; i giovani libici erano stati educati a parlare unicamente l'arabo ed a mantenere sempre un atteggiamento ostile verso gli italiani. Il momento era particolarmente difficile; ero un generale e non un improvvisato ingegnere, ero in possesso di carte geografiche e di macchina fotografica, entrambe proibite, mi trovavo fuori zona. Il pakistano riuscì a superare l'empasse e così potemmo ritornare a Tripoli; l'unica soluzione accettabile era quel-



Mr. Gibbs ed il gen. Giuseppe Pesce a Vigna di Valle (foto via Giuseppe Pesce)

la di prendere il primo aereo e di tornare in Italia.

Mr. Gibbs non si è fatto più sentire, ma ritengo che il velivolo del capitano Giorgio Savoia, ubicato in una zona non percorsa da macchine o da cammelli, possa essere ancora in loco; per il momento lo scrivente si accontenterebbe di vedere la cloche del

Macchi 202 esposta in una bacheca del Museo Storico dell'Aeronautica con la dovuta didascalia per ricordare, oltre ai velivoli d'epoca, anche i personaggi che hanno dato lustro ed onore alla storia della nostra Aeronautica.

Giuseppe Pesce

### **E' ORA DI RINNOVARE L'ISCRIZIONE AL GAVS!**

*Per i versamenti si può utilizzare il conto corrente postale n° 38435103, intestato ad "Associazione Gruppo Amici Velivoli Storici-GAVS, Gestione Soci". E' inoltre possibile effettuare un bonifico bancario, con la stessa intestazione e le seguenti coordinate: ABI 07601, CAB 01000, numero del conto 38435103.*

### **PER CONOSCERE LA PROPRIA POSIZIONE**

*Non ricordi qual è stata l'ultima volta che hai versato la quota d'iscrizione? Chiarimenti in proposito, variazioni di indirizzo, mancati recapiti, arretrati, possono essere richiesti per posta ordinaria a:*

*GAVS, Gestione Soci, C.P. 7138, 00100 Roma Nomentano o per posta elettronica a: [gestionsoci@gavs.it](mailto:gestionsoci@gavs.it)*