

Luiss
Libera Università Internazionale
degli Studi Sociali Guido Carli

NOVANTA SECONDI SU TOBRUK

Come morì Italo Balbo

7 febbraio 2025

LUISS 



Obbiettivo

Ricostruire gli eventi del 28 giugno 1940
separando i fatti dalle leggende
come base per la discussione successiva



- I. Introduzione
- II. Cosa successe il 28 giugno 1940
- III. Cosa sappiamo
- IV. Cosa è smentito
- V. Cosa non sappiamo
- VI. Conclusioni

Le fonti principali

Archivio Balbo (ora in ACS)

- > Inchiesta LeVi (Pitassi Mannella)
- > libretto di volo

Archivio Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica

- > fasc. Italo Balbo, fondo Medaglie d'Oro
- > LT3, B2-12
- > Diario Storico 46° Gruppo BT
- > Diario Storico 1° Gr APC
- > Rullino foto

Archivio Centrale dello Stato

- > Relazione Perino, 1° luglio 1940 (SPD/CR, f. 362/R)
- > Carte Graziani, b. 58

Archivio Ufficio Storico Marina

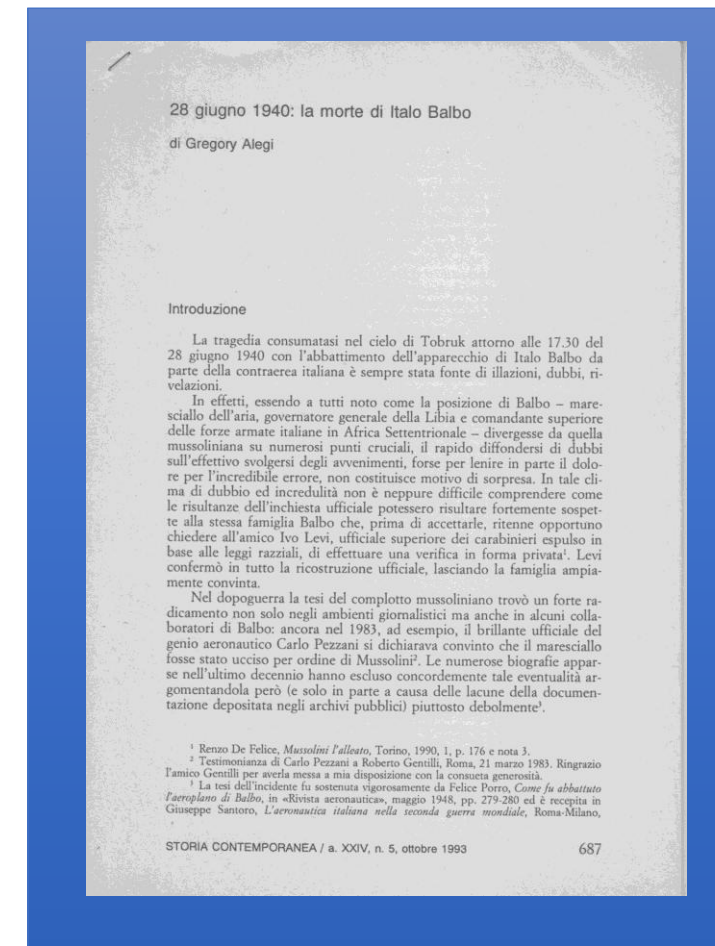
F. Porro, "Come fu abbattuto l'aeroplano di Balbo", *Rivista aeronautica*, maggio 1948

A. Aquarone ("Nello Quilici e il suo 'Diario di guerra'", *Storia Contemporanea*, giugno 1975

Memorialistica varia

Bibliografia generale di riferimento

Rassegna stampa quotidiana



Storia Contemporanea, ottobre 1993

Il contesto

- Dichiarazione di guerra 10 giugno 1940
 - > Balbo contrario
- Complessiva impreparazione
- Balbo governatore della Libia
 - > Comandante Superiore delle FF.AA. in Africa Settentrionale
 - > interforze tramite comandante, non integrazione
- Necessità di successi militari
- Sostegno al morale dei soldati



21 giugno 1940: l'antefatto

- Azione B Squadron / 11th Hussars zona Bir el Gobi
 - > molto fastidioso per
- Morris CS9 del TSM Howarth in panne
 - > attaccato da L.3
 - > si arrende
 - > equipaggio catturato da 2a Divisione Libica
- Balbo vede dall'aria
 - > incontra inglesi catturati
 - > blindo esposta a Tobruch
- Perché non tendere una trappola?
 - > racconto di Porro del 1948
 - > “allora andremo a prenderceli”



Cosa successe il 28 giugno 1940

28 giugno 1940

- Al mattino Balbo è a Derna
 - > prevista ispezione a 2^a Div Libica a Sidi Azeis
 - > arriva 9.10 Klinger con S.75, poi riparte 12.45
 - > Protesta con Com Aer Libia per impiego errato aviazione
- In realtà secondo Porro (1948) è prevista trappola per blindo
 - > ottime condizioni
 - > appuntamento alle 15
 - > pranzo
 - > h14 il 46° Gruppo comunica risultati azione Marsa Matruh
- Gen. B.A. Silvestri in avanscoperta con Ca.309
 - > prima T.2 per avvertire di arrivo Balbo
 - > riparte per Sidi Azeis con scorta tre CR.42
 - > parte da Derna c. 16, T.2 16.45-16.55, Sidi Azeis c. 17.40



Si formano gli equipaggi

Con Balbo

Magg. pil. Ottavio Frailich

Cap. mot. Gino Capannini

m.llo RT Giuseppe Berti

Nello Quilici

console generale MVSN Enrico Caretti, segretario federale di Tripoli

Claudio Brunelli, Ente Turistico Alberghiero della Libia

Ten. Lino Balbo

Ten. Francesco "Cino" Florio

Con Porro

Cap. pil. Alberto Leardi

mot. ?

RT ?

Gen. d. Giuseppe Tellera, CSM CS FFAA Africa Settentrionale

Gen. b.a. Egisto Perino, inviato CSMA F. Pricolo

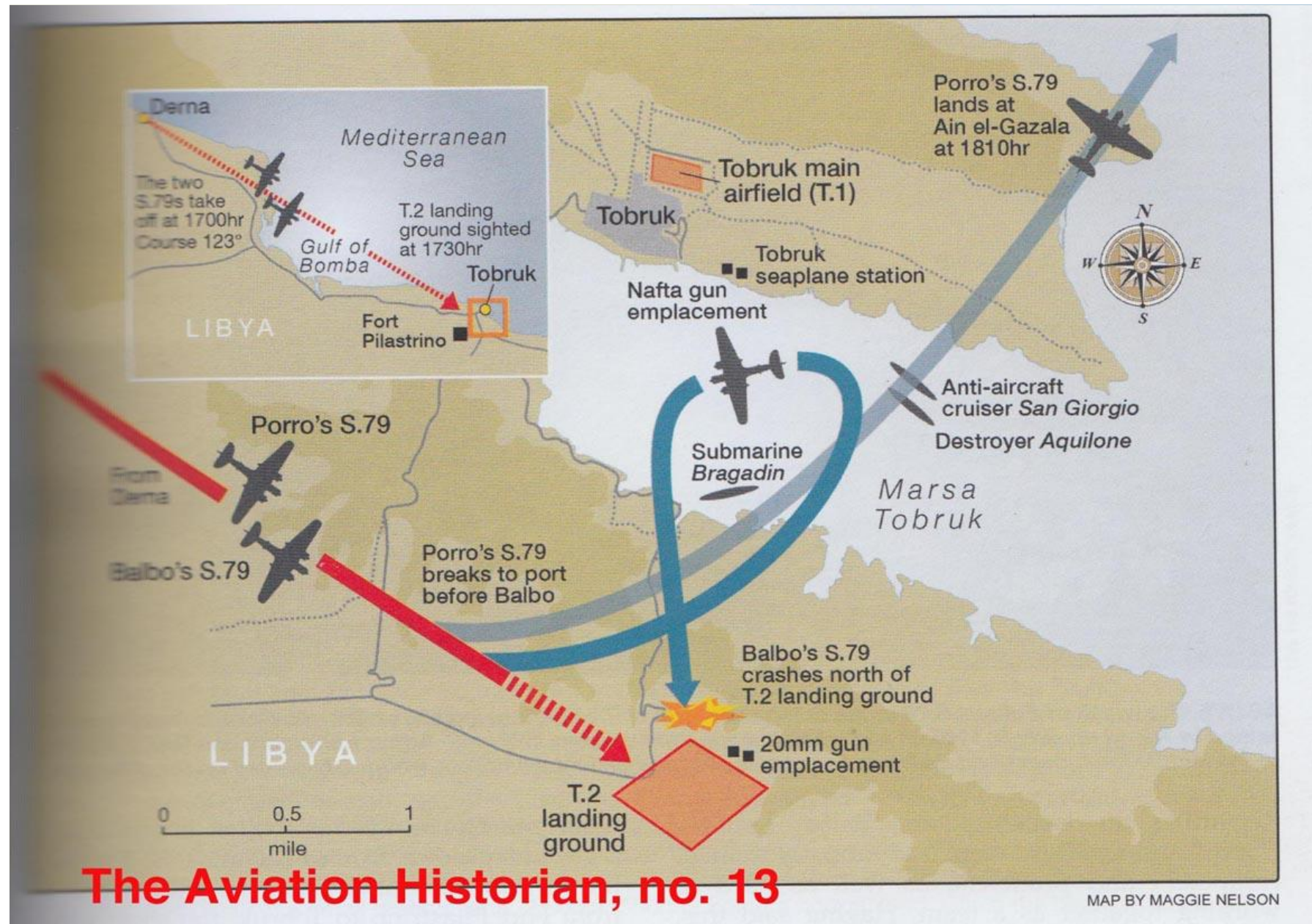
t. col. Rosario Sorrentino, Capo Uff Op CS FFAA Africa Settentrionale

Fotografo Arrigo Goldoni



Il volo

Decollo da Derna: 17
Balbo leader
Porro in ala sx
Prua: 123° (Porro)
Sale a 1.200 m
Scende a 300 m ca.
T.2 in vista dopo 30'



II T.2

“Campo segreto armato” per dispersione Tobruk
Ospita

- > 2° Stormo CT (CR.32, CR.42)
- > 50° Stormo Assalto (CR.32, Ba.65, Ca.310)
- > X Gruppo del 4° Stormo CT (CR.42)
- > 127^a Squadriglia OA (Ro.37bis)

Privo di attrezzature

Privo di radio

1710-1720

Attaccato da “Blenheim” RAF

Contraerea apre fuoco

c. 20 morti, 51 feriti,

Aerei danneggiati

Nessun cessato allarme?

Colonne di fumo visibili a distanza



Il momento cruciale

- Avvicinamento al T.2
- Avvistamento colonne di fumo (e delle bombe?)
- Virata 90° e passaggio su porto
- Porro si avvicina e gli fa segno di cambiare rotta
- «egli nulla vide in quanto guardava fissamente verso il campo bombardato»
- Inizia il tiro contraereo
- Porro verso il mare, Balbo verso terra
- Porro pelo acqua > atterra ad Ain Gazala
- Balbo configura per atterraggio
 - slat
 - trim a scendere
 - flap
 - carrello estratto a 170 km/h (20")
- Posizione stimata 2 km da campo
- Quota stimata 100-150 km

Colpito



Le testimonianze coeve

- Riconosciuto a Forte Pilastrino (c. 8 km)
- Avviso inviato via telefono ma filo interrotto da attacco inglese
- Colpito a 100-150m quota (ten. Vittori, 50° Stormo)
- Aereo già in fiamme (t. col. Rossanigo)
- Si impenna, ruota su un'ala, precipita (Rossanigo, t. col. Vercelli, cap. Fratini, cap. Magrone)



Convergenti

Le inchieste

- Nessun apparato grafico
- Nessun rilievo sistematico
- Nessuna fotografia
- 29 giugno: Tellera (cronologia, cautela)
- 1° luglio: Perino (dopo rientro a Roma)
- 7 luglio: Berti trasmette a Graziani la Pitassi-Mannella
- Originale non trovato
- ? Famiglia Balbo riceve copia da Levi



Levi/Potassi Mannella disponibile dal 1992

Cosa sappiamo

La difesa aerea

- Milizia DICAT
 - Tonno, Tortora, Topo (37/54)
non Tordo
- Comando Marina
 - San Giorgio (6 colpi 100/47, 90x13,2)
Porta Sollum
Nafta (60 colpi contro Porro)
Aquilone?
- Difesa di punto T.2
 - Schwarzlose 8 mm (600 m portata)
Mitragliatrici 20 mm

Collegate via filo



Un aviatore esperto

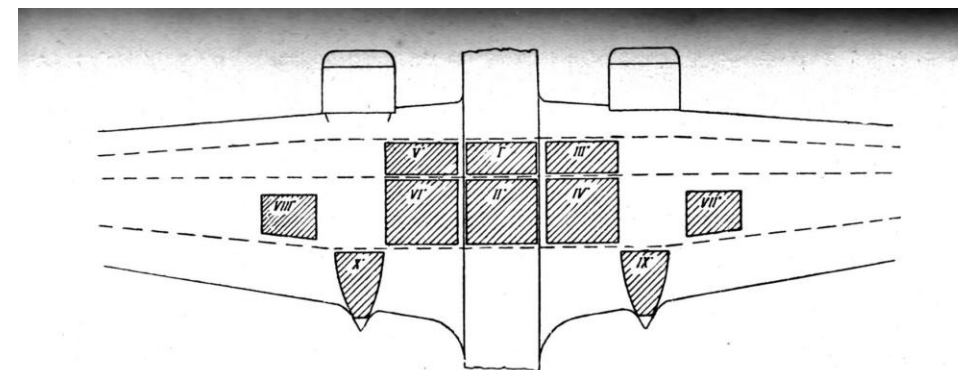
- Brevetto pilota giugno 1927
- Attività totale al 28 giugno 1940 2.739h 19'
- Attività nel 1940 254h 10'
- Attività nel giugno 1940 33h 45'
- Primo volo su S.79 1° giugno 1936
- Attività regolare su S.79 da aprile 1938
più S.83 (analogo) da aprile 1939



Current and proficient

Il carico

- Benzina 87 ottani
carico max 3.300 litri
consumo stimato 550 l/h per motore (30' = 850 l)
residuo stimato 2450 l/1750 kg
- Munizioni di bordo
> 1350 colpi da 12,7 mm
> caricatori per 7,7 laterali
- Armi per azione Sidi Aziz
> bombe a mano
> armamento individuale con munizioni



Serbatoi		I	II	III-V	IV-VI	VII-VIII	IX-X
Capacità	lt.	210	580	200	505	150	410
Peso	Kg.	23,300	46,900	22,500	42,700	22,600	50,000
Misure di ingombro	mm.	415x	550x	415x	475x	350x	900x
		620x	1115x	550x	1115x	765x	1000x
		1140	1230	1240	1240	1070	1150

Disposizione serbatoi benzina nell'ala (fig. 61).

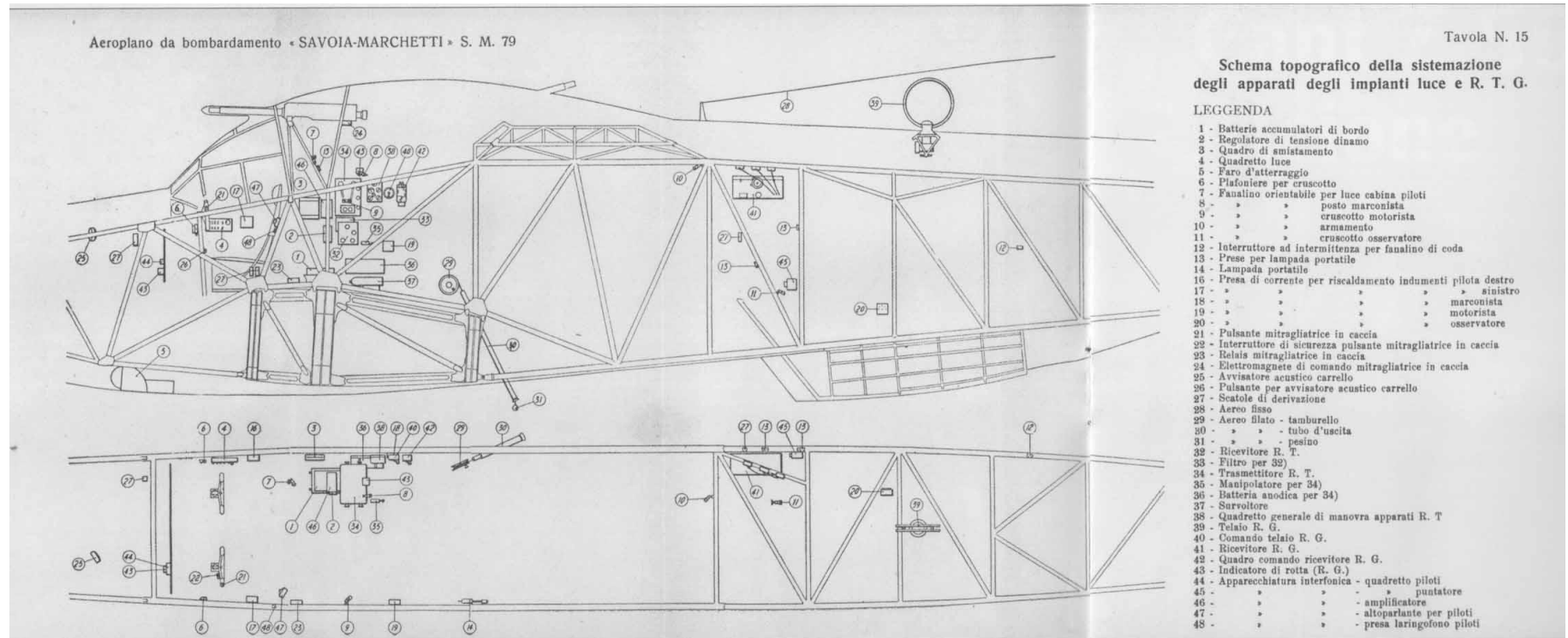
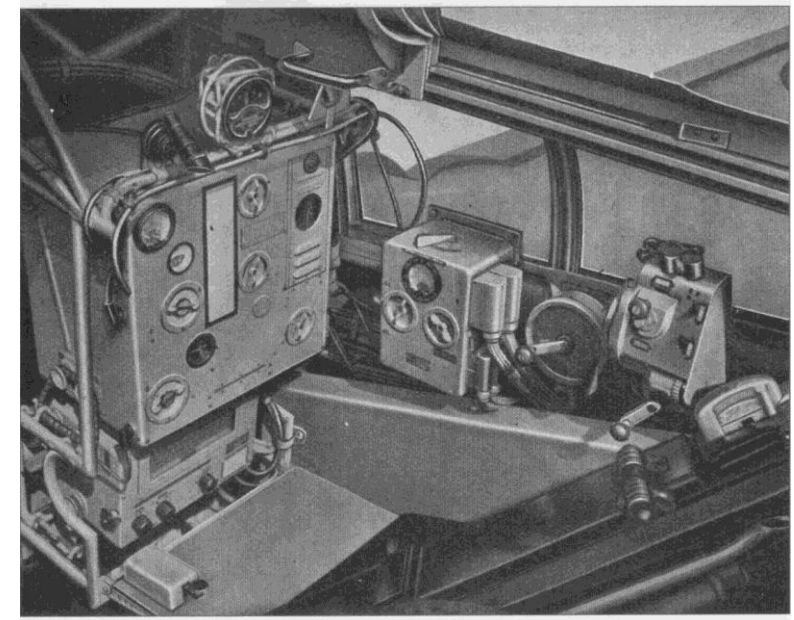
Condizioni di carico					Centramento	Esaurim. serbatoi
Peso a vuoto	kg.	6800	6800	6800	6800	I serbatoi 4 e 5 devono essere inseriti in circuito solo a terra, il rapporto peso coda / peso totale, per qualsiasi distribuzione di carico, deve essere inferiore a 0,11.
Carico di bombe	"	1250	1000	500	—	
Benzina	"	1520	1770	2220	2450	
Olio	"	150	150	200	230	
Equipaggio	"	320	320	320	320	
Equipaggiamenti (R.T., armi, foto, varie)	"	460	460	460	700	
PESO TOTALE	Kg.	10500	10500	10500	10500	La benzina dei serb. 9 e 10 deve essere travasata appena possibile nei serb. 2.

Schema disposizione carico benzina		Schema comandi rubinetti sul collettore principale -	
Letture ai televel { Scala rossa in volo Scala nera a terra	I cerchietti O indicano le posizioni normali delle manette all'inizio del volo, con completo rifornimento di benzina.		

E il baricentro?

Le radio

- Trasmettitore RA 350/1
 - > 350 W potenza
 - > sintonia continua > instabilità
 - > fonia possibile solo in teoria
- Interfono A.22 (pilota+puntatore), poi A.21 (pilota, puntatore, marconista)
 - > laringofono
- Ricevitore AR.5 o AR.8



Cosa è smentito

«Volava sull'I-MANU»

- Ca.310 MM. 20814 (ottobre 1937-aprile 1939)
- S.83T MM.399 (aprile 1939-gennaio 1940)
- S.75 MM.421 (immatricolato il 20 gennaio 1940 poi passato a Graziani come I-NEGH)



Non c'è mai stato alcun S.79 I-MANU

«L'ho ucciso io»

- Golfiero Colonna (1949)
- CV Gino Del Pin, direttore tiro San Giorgio
- Claudio Marzola, 202° Rgt (1997)
- Gaetano Rinaldi, San Giorgio (2000)
- Antonio Percovich, CT Turbine (2000)
- Casimiro Fois su CT Turbine
- Crescentini, CT Aquilone (2006)



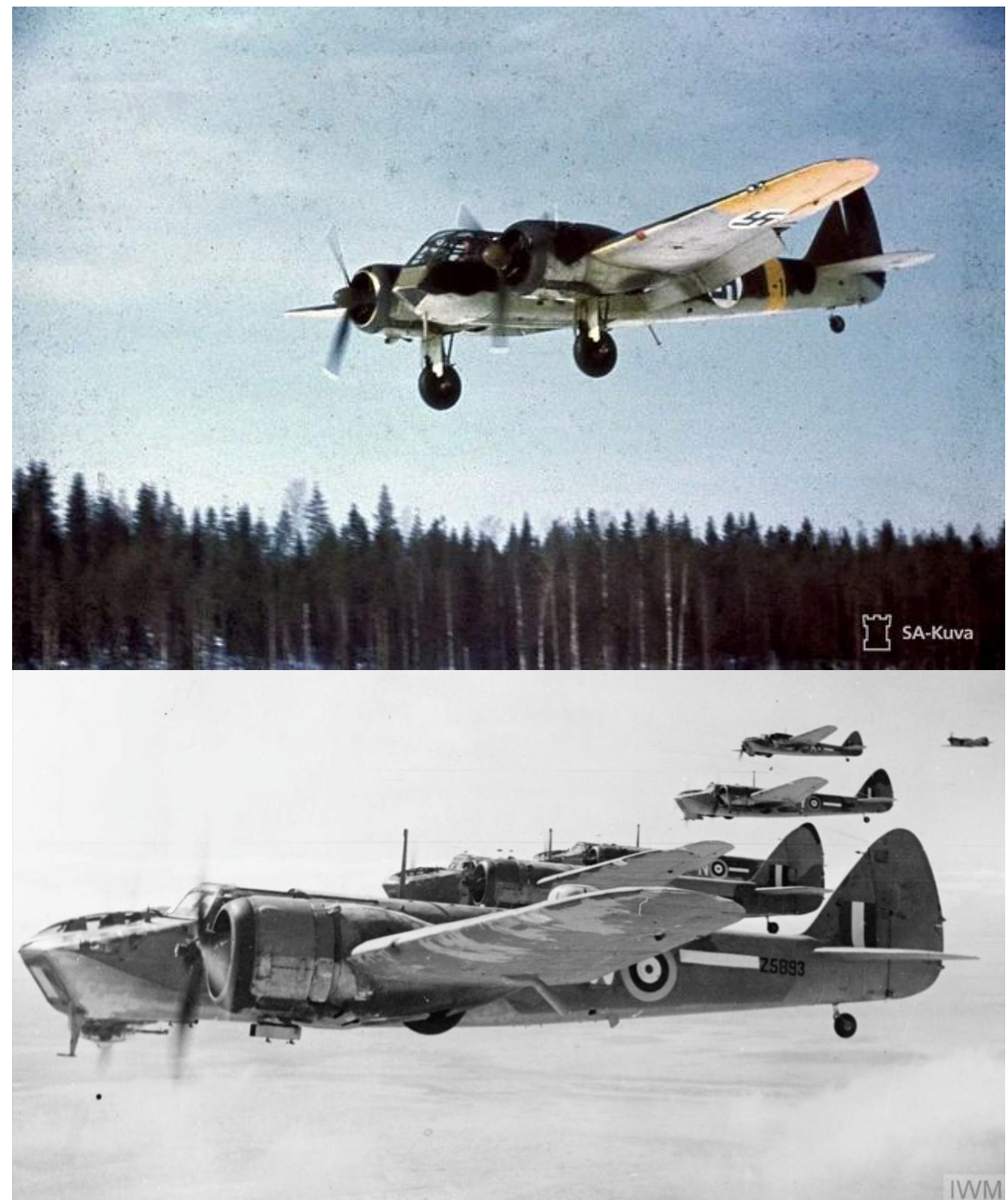
Molteplicità di rivendicazioni non verificate

Cosa non sappiamo

L'attacco inglese

- Quale reparto
 - > Forse 113° Squadron, che attacca Tobruk il 29 giugno?
- Quale tipo
 - > Blenheim I o IV
- La versione britannica (orari, danni, foto ...)

Limiti documentazione



Chi sparò?

- Esiste documentazione generale
- Conferma mancanza di coordinamento (C2)
- Mancano dettagli delle singole navi/batterie
 - > in particolare la San Giorgio

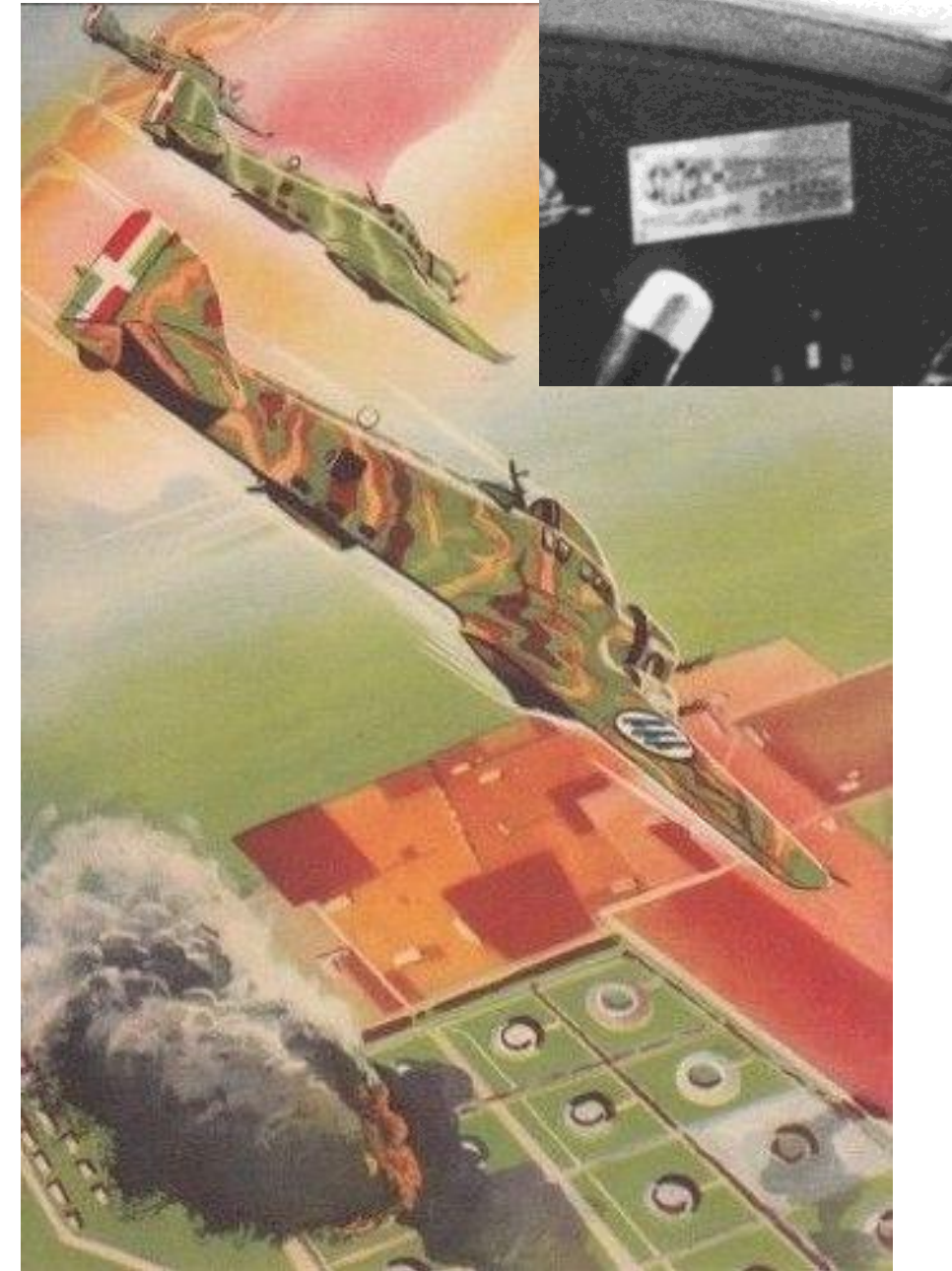
Pitassi: spararono tutti



Quale S.79?

- Esemplare (MM)
 - > idem per l'aereo di Porro
- Configurazione esatta
 - > militare, armato (Quilici)
- Ore di funzionamento cellula e motori
- Eventuali avarie nei giorni precedenti
- Esatto carico
 - > Massa al decollo
 - > Centraggio

Limiti inchiesta “di polizia”



Conclusioni

Conclusioni generali

- Nessuna evidenza di complotto
 - > testimonianze orali non supportate
 - > impressioni e illazioni
- Non ci fu un singolo responsabile
- Documentazione ampia ma frammentata
 - > registri voli 1° Gruppo APC
 - > altre lacune
- Tendenza della stampa al sensazionalismo
 - > amplificazione anziché verifica

Fattori possibili

- Organizzativo
 - > comunicazioni
 - > procedure
 - > difesa aerea locale
 - > complessità operazione?
- Umano
 - > molta pressione > stress
 - > limitata esperienza combattimento
 - > limitato addestramento batterie AA
- Tecnico: indeterminato

Parafrasando Porro ...

«Ho tenuto a porre in rilievo quanto sopra ad evitare che, come avviene spesso in queste circostanze, si attribuisca a complotto quella che è colpa o mancanza di istruzioni o di attenzione o di coscienza.»

Grazie!

galegi@luiss.it

