



Publio Magini, *L'uomo che volò a Tokio*, Mursia, pp. 308, euro 19

Nell'estate del 1942 un trimotore italiano S.75 vola da Roma a Tokyo e ritorno per 25.000 chilometri, in gran parte su territorio nemico. Ma l'impresa è segreta, se ne sa poco e non resta nella memoria collettiva. Non si sa - per esempio - che soltanto l'aereo italiano riesce là dove tedeschi e giapponesi falliscono. Non si sa che la rotta e l'avvicinamento al campo sono dettati dal nuovo sestante aeronautico e da due orologi speciali. Per questo la testimonianza del navigatore che li progettò costituisce un documento di notevole interesse storico e tecnico. **Publio Magini** era il navigatore dell'impresa e, tornata la pace, passato all'aviazione civile come consulente della Boeing, Magini sarà il promotore dei primi accordi di collaborazione industriale con la Finmeccanica-Aeritalia.

Quelle pubblicate da Mursia sono le sue memorie (*L'uomo che volò a Tokyo. Storia di un aviatore del XX secolo*), in cui viene narrata la vita dell'aviatore fino ai giorni nostri. Publio Magini, classe 1910 (è scomparso nel 2002), è stato chimico-fisico e soprattutto un pilota e grande tecnico del volo senza visibilità e della navigazione aerea. È stato un uomo dai tanti interessi, amante dell'archeologia e dell'arte contemporanea. Ma quella che si racconta nel libro è principalmente l'avventura di un uomo che ha dedicato l'intera vita all'aviazione. Dai biplani degli anni Trenta, emozionante è il racconto del suo primo volo, tenuto in segreto come momento magico e mistico nel contempo, al volo Roma-Tokyo-Roma, per poi passare ai quadrigetti degli anni Sessanta ed alla collaborazione tra le industrie aeronautiche italiana e americana.

Ma veniamo all'epica storia del volo tra Roma e Tokyo.

Con l'entrata in guerra del Giappone (7 dicembre 1941) diviene concreta l'esigenza di collegamenti con l'altro capo del mondo, letteralmente. Già il 29 gennaio 1942 il Comandante **Coop**, per conto del Nucleo comunicazioni delle Linee aeree transcontinentali italiane (Lati), consegna una relazione in merito alla possibilità di questo collegamento da effettuarsi su tre eventuali rotte (una settentrionale e due meridionali) non appena saranno approntati i Fiat G12 Ga (grande autonomia). Provvisoriamente si conta di effettuare un primo collegamento sperimentale impiegando un SM.75Ga, in corso di approntamento presso la Savoia Marchetti. **Mussolini** si dimostra entusiasta del progetto che è anche appoggiato dallo Stato maggiore della Regia aeronautica. Le autorità giapponesi sono portate a conoscenza del progetto attraverso la nostra ambasciata a Tokio e tramite l'addetto militare nipponico a Roma, colonnello **Moriakira Shimizu**. I giapponesi si dichiarano interessati alla realizzazione del volo e della linea successiva, per motivi politici, e per avere un continuo canale di scambio di informazioni tecniche e militari con gli alleati europei. Progettato anche dai tedeschi, il collegamento con l'estremo Oriente è sospeso per l'opposizione del maresciallo Goering che sostiene di non poter distogliere un solo aereo dallo sforzo bellico prima della vittoria sulla Russia.

La missione italiana dovrebbe svolgersi lungo la "più corta" rotta settentrionale (10mila km. di volo, di cui 6.200 senza scalo su territori nemici e con non prevedibili condizioni atmosferiche).

Per il volo, Magini mette a punto un calcolo per il volo astronomico basato su un apposito goniometro mobile e su una mappa della volta celeste installata sulla parete della cabina di pilotaggio, alle spalle del marconista. La preparazione della missione viene però interrotta da una missione speciale: il 9 maggio 1942, annuale della proclamazione dell'impero, il velivolo effettua un lancio di volantini tricolori con la scritta «Ritorneremo» su l'Asmara. Alle ore 21,30 del 9 maggio l'SM.75G atterra all'aeroporto di Ciampino, concludendo un volo senza scalo di eccezionale regolarità della durata di 28 ore. Due giorni dopo il velivolo verrà distrutto in un atterraggio di fortuna vicino a Frattocchie, e Magini, ferito nell'incidente, volerà con una gamba ingessata fino all'anca.

La preparazione del volo nipponico riprende con l'equipaggio formato dal tenente colonnello **Antonio Moscatelli**, dai capitani pilota **Mario Curto** e

Publio Magini, dal sottotenente radio-aereologista **Ernesto Mazzotti** e dal maresciallo motorista **Ernesto Leone**.

Il 12 giugno, il volo di rodaggio sulla linea Roma - Siviglia - Lisbona.

Il giorno precedente il colonnello Shimizu ha intanto posto le prime difficoltà al generale **Giuseppe Casero**, Capo di gabinetto del sottosegretario all'Aeronautica, chiedendo che sul velivolo non sia portato assolutamente alcun elemento che lo riconduca al Giappone, questo perché una discesa forzata dell'aereo su territorio sovietico non possa guastare le relazioni tra Giappone e Urss legate da un patto di neutralità firmato il 13 aprile 1941 e che durerà fino all'8 agosto 1945. Per tutto giugno continua la preparazione del volo, con particolare riguardo ai problemi dell'assistenza radio, delle previsioni meteorologiche, dei rilevamenti radio-goniometrici. Molto delicata è la scelta e l'impiego dei cifrari per le comunicazioni tra il velivolo e la rete di assistenza a terra a causa del lungo sorvolo di territori nemici. Per le comunicazioni a carattere meteorologico si adotta un nuovo cifrario Gala basato sul *Dizionario italiano-inglese* edito nel 1934 dalla Bietti. Per la difesa individuale sono presenti a bordo dell'aereo due fucili mitragliatori Beretta mod.38/A con mille colpi ciascuno, ottenuti in prestito dalla Polizia Africa italiana (Pai). Intanto a Saporoshje (oggi Zaporizžja, in Ucraina), il Comando aereonautica del Corpo di spedizione italiano in Russia (Csir) concentra oltre 12mila litri di carburante per il rifornimento del velivolo. A fronte delle sollecitazioni italiane di una successiva pubblicizzazione del collegamento, i giapponesi continuano a rispondere chiedendo la massima segretezza del volo e l'assenza a bordo dell'aereo di elementi che rivelino la sua destinazione. Il 27 giugno, il ministro degli Esteri **Galeazzo Ciano** comunica con rammarico al ministero dell'Aeronautica che salta l'ipotesi **Chandra Bose**, già sindaco di Calcutta, imprigionato dagli inglesi 11 volte, quindi presidente del Congresso indiano e massimo esponente della destra ultranazionalista. Nuovamente arrestato e poi fuggito in Germania nel 1941, dalle stazioni radio tedesche Bose aveva incitato gli indiani alla rivolta armata contro gli inglesi; più volte Bose aveva espresso il desiderio di giungere in Giappone e da lì trasferirsi in Birmania per dirigere personalmente l'azione insurrezionale anti-inglese: ma i giapponesi non avvallano il suo imbarco sull'SM.75 RT. Il 28 giugno, l'addetto aereonautico Italiano a Tokio, magg. **Riccardo Federici** comunica che i giapponesi hanno rilevato forti disturbi e false trasmissioni effettuate dai

russi sulle onde radio normalmente utilizzate tra Tokio e Roma. Questo fa ritenere che il programma e la data del volo siano trapelati, in Italia o in Giappone, oppure a Pechino e Shanghai ove sono state predisposte misure di assistenza.

Finalmente alle ore 5,26 del 29 giugno 1942, l'equipaggio di Moscatelli decolla da Guidonia. Alle ore 14,10 dopo 2.030 km. di volo, l'SM75 RT atterra felicemente a Saporoshje.

Alle ore 20,06 del 30 giugno 1942 l'SM75 RT, stacca il carrello dalla pista dell'aeroporto di Saporoshje, il volo sull'Urss è iniziato.

L'aereo non porta con sé materiali, documentazione a carattere militare o tecnico, nemmeno un documento ufficiale scritto in quanto l'equipaggio troverà a Tokio, mandato via radio, il messaggio personale di Ciano da leggere al Primo ministro e ministro della Guerra **Hideki Tojo**.

Il sorvolo delle linee russe si rivela pericoloso in quanto l'apparecchio viene fatto oggetto di intenso e impreciso fuoco antiaereo; nei pressi di Voroscilovgrad (oggi Luhans'k, sempre in Ucraina) incrocia un aereo nemico; è cercato dai riflettori fin oltre il Volga. L'equipaggio, in silenzio radio per le prime dieci ore di volo, riporta la sensazione che il nemico sia al corrente dell'orario di partenza e della rotta dell'SM75 RT. Per oltre mille km. oltre Stalino (oggi Donec'k, in Ucraina) vengono sorvolate città e nuclei industriali illuminati e facilmente bombardabili.

L'SM75 RT procede comunque nel suo volo: la rotta continua regolare sulla costa nord del Mar Caspio, passando per il lago d'Aral, il lago Balkash, i monti Tarbagatai, il deserto del Gobi. Le condizioni meteorologiche sono tranquille per buona parte del volo e solo sul Gobi si incontra atmosfera molto agitata con tempeste di sabbia fino a 3mila metri di quota. La cartografia utilizzata per il volo rivela varie inesattezze. Il volo continua con regolarità e l'aereo si comporta ottimamente anche con tempo cattivo. Alle ore 17,20 del 1° luglio (6mila km. percorsi in 21 ore e 14') l'SM75 RT atterra felicemente a Pao-tow-chen (oggi Baotou, in Mongolia) ove un generale dell'aviazione nipponica dà il benvenuto insieme a due ufficiali italiani (il tenente di vascello **Roberto De Leonardis** ed il capitano **Enrico Rossi**) dal 17 giugno trasferiti da Tokio in questa località per coordinare l'assistenza da parte nipponica. Con partenza verso le ore 7 del 3 luglio sono percorsi gli ultimi 2.700 km. lungo la rotta Pechino - Dairen - Seul - Yonago - Tokyo. La capitale nipponica è raggiunta alle ore 17,04. L'aereo, che nell'ultimo scalo ha

adottato per esigenze di riconoscimento le insegne dell'aviazione nipponica, trasporta anche un capitano pilota giapponese ed il capitano Rossi in funzione d'interprete. All'atterraggio a Tokyo sono presenti l'ambasciatore **Indelli**, i nostri addetti militari, numerosi ufficiali giapponesi.

Dopo pochi giorni, alle ore 5,20 del 16 luglio 1942, l'SM.75 RT decolla da Tokyo per il ritorno attraverso la rotta inversa. Alle ore 11 del 20 luglio giunge a Guidonia, dove Mussolini è ad attendere la conclusione del volo. Moscatelli e Magini avanzano di grado per meriti di guerra, Curto ottiene la medaglia d'argento al Valor militare sul campo, Mazzotti la medaglia di bronzo, Leone la promozione a sottotenente motorista per meriti di guerra. Dopo il volo l'equipaggio formula alcune raccomandazioni tecniche quali la possibilità di navigare a quote di 6mila metri, cabina riscaldata al posto delle tute individuali che non hanno dato buona prova, un dispositivo antighiaccio per i bordi d'attacco dell'ala e dei piani di coda, un ulteriore potenziamento delle installazioni per il calcolo astronomico ecc.

Per i carichi trasportabili, si suggerisce di prelevare in Giappone importanti materiali strategici per la nostra industria aeronautica. Ma prima di pensare ad un secondo collegamento, data prevista agosto 1942, rimane aperta la questione della propaganda al volo che i giapponesi continuano a negare e che gli italiani vogliono invece fare per impressionare l'opinione pubblica interna ed internazionale.

un giornale romano del 25 luglio 1942 che annuncia il lungo volo Roma - Tokio, condotto al disopra di «territori occupati dagli inglesi». Il 26 luglio, Ciano comunica alle autorità giapponesi che la notizia è stata pubblicata in quanto, avuto sentore della sua comparsa sulla stampa svizzera, non si poteva ammettere che questa fosse la prima ad annunciarla all'opinione pubblica anticipando la stampa italiana. Il 1° agosto 1942 Federici comunica da Tokio che i giapponesi chiedono l'abolizione di ogni ipotesi di rotta settentrionale (cioè su territorio sovietico) per il secondo volo R - T da condurre in agosto avanzato e che insistono nuovamente per la sua segretezza. Ovviamente lo studio e la preparazione di una rotta meridionale fanno saltare la possibilità di effettuare il secondo volo in agosto. La rotta sud comportava un tragitto di 13.200 km. (passando per Rodi) o di 14.100 km. (passando per l'oasi libica di Gialo) con un

incremento della massima tappa senza scalo, diventata di circa 7mila km. (Rodi - Rangoon). In questo caso si sarebbe volato a sud della Bulgaria, a nord della Turchia, a sud del Caucaso, si sarebbe passati per il mar Caspio, l'Iran nord orientale e l'Afghanistan centrale, passando a sud dell'Himalaya, sul golfo del Bengala e fino all'estremità meridionale della Birmania.

Il collegamento sarebbe stato più impegnativo non solo a causa delle percorrenze maggiori ma anche per i presidi della Raf nel cielo indiano. Nel dicembre 1942 si ritiene che la Regia Aeronautica abbia più gravi problemi da affrontare in Africa rispetto alla preparazione del volo per Tokio.

Scheda del volo

- Guidonia – 29 giugno 1942 5.30 - Zaporoskje (Ucraina) stessa data ore 14.20
- Zaporoskje – 30 giugno 1942 18.00 Gmt - Pao Tow Chen (Mongolia) 1 luglio 15.30 Gmt. A Pao Tow Chen l'aereo fu ridipinto con le insegne giapponesi per esigenze di riconoscimento e per evitare che eventuali spie sovietiche scoprissero il raid.
- Pao Tow Chen 3 luglio 10.35 Gmt - Tokyo (Giappone) stessa data ore 20.00 Gmt. Le autorità giapponesi evitarono di dare pubblicità al volo e, dopo pochi giorni, richiesero all'equipaggio di tornare in Italia
- Tokyo 16 luglio alle prime luci dell'alba (12.20 Gmt) - Pao Tow Chen 147 luglio 00.40 Gmt.
- Pao Tow Chen 18 luglio 21.45 Gmt (l'S.M.75 aveva ripreso le insegne di nazionalità italiane) - Odessa (Romania) 20 luglio 02.10 Gmt
- Odessa 20 luglio 11.00 Gmt - Guidonia (Roma) stessa data ore 17.50 Gmt.