

UN AEREO IN FONDO AL MARE



Un porto è un varco sulla linea di confine tra due mondi. E in ogni porto, c'è un posto dove si ritrovano o si conoscono persone che vivono in uno dei due mondi, e qualcuno in entrambi.

Tra questi, da sempre, si infiltrano sfaccendati e spettatori, strani personaggi che Conrad avrebbe definito "di bassi fondali".

Uno di questi, un giorno, raccontava di aver scoperto qualcosa nel Golfo di Salerno, e mostrava una lampadina come "prova". Il mare è una dimensione talmente unica, che raccontarla a chi non la conosce sembra impossibile senza usare l'esagerazione, di cui si abbonda sempre. Il racconto era assurdo e confuso, ma decidemmo che valeva la pena andare a dare un'occhiata. La posizione era vaga, ma conoscevo abbastanza il fondale della Costiera, coperto da praterie di Posidonia, da sapere che il "ritrovamento" poteva essere avvenuto, se mai era avvenuto, solo in una fascia ristretta di profondità e distanza dalla costa.

Dopo un'ora e più di gommone, lungo la Costiera Amalfitana, arrivammo nella zona, ancorammo, e iniziammo la ricerca.

Sarà stata fortuna, abilità o quel sesto senso che a volte spinge nella direzione giusta, ma dopo pochi

minuti trovammo qualcosa che confermò una parte del racconto del collezionista di lampadine: l'inconfondibile ala di un aereo, lunga una decina di metri e larga circa due.

Il Golfo di Salerno era stato teatro del sanguinoso sbarco degli Alleati proprio l'8 settembre 1943, 5 giorni dopo l'armistizio. I capi militari italiani avevano tanta paura dei loro alleati nazisti che avevano tenuto segreta la capitolazione, lasciando che soldati italiani e Alleati continuassero ad uccidersi per cinque giorni, per organizzare la propria fuga. Il risultato fu che militari, navi e aerei italiani furono mandati a contrastare lo sbarco di quelli che non erano più nemici, e invece furono sorpresi dalla reazione nazista, altrimenti prevedibile.



L'aereo che giaceva sul fondo davanti a noi, quindi, era probabilmente una vittima di quelle furiose e confuse giornate in cui solo la supremazia aerea e navale alleata riuscì ad impedire un disastro, e fu imparata una lezione che avrebbe dato i suoi frutti in Normandia.

Ma subito sorse il primo problema: osservando tra le incrostazioni sulla semiala non ancora coperta dalla sabbia, si riusciva a distinguere chiaramente la coccarda tricolore dell'Aeronautica Militare Italiana.

Durante la Seconda Guerra Mondiale il marchio di identificazione della Regia Aeronautica fascista era, appropriatamente, una coccarda

bianca con tre fasci littorii neri al centro. Nel periodo della co-belligeranza, dall'ottobre 1943 in poi, fu adottata la coccarda tricolore, già usata nella Prima Guerra Mondiale.



Dovevamo presumere che l'aereo non fosse caduto prima del 1943, forse nemmeno per eventi bellici.

L'ala aveva ancora i resti di un carrello aperto, che rientrava nell'ala verso l'interno della carreggiata, a differenza della maggior parte dei caccia dell'Asse.

Perplessi, ci allontanammo per cercare altre parti del relitto, e fummo di nuovo fortunati: il motore stellare dell'aereo, troppo piccolo per appartenere ad altro che ad un caccia, era isolato nella sabbia, ad un centinaio di metri di distanza dall'ala.

E sorse un secondo problema: l'ala era metallica, interamente d'alluminio, appartenente ad un aereo costruito dopo la metà degli anni '30, ma l'elica del motore stellare era bipala. Tutti i caccia moderni, dal 1936 in poi, avevano un'elica tripala, adatta alle alte velocità raggiunte dai motori.

Allontanandoci ancora, trovammo un traliccio in tubolari di alluminio, con pulegge e flangie che, almeno ai miei occhi, lo identificavano certamente come una parte della fusoliera, anzi, del cockpit, con ancora resti dei comandi e del seggiolino del pilota.

Quando riemergemmo, ci avvicinammo ad un pescatore, che sembrava abbastanza vecchio da ricordare i bombardamenti degli Zeppelin, e gli chiedemmo informazioni.

Ricordava benissimo la caduta dell'aereo, anche se non ricordava se fosse avvenuta durante la guerra ("La Seconda...!" specificammo) o prima, o dopo. Però ci assicurò che ci eravamo sbagliati: l'unico aereo che ricordava era caduto almeno due miglia più al largo ("Ma era piccolo, c'era una sola persona!"), e il pilota era stato salvato dai pescatori locali.



Dopo un'altra ora di gommone, ritornammo al nostro porto, e la stagione finì. L'inverno fu lungo e tempestoso, e non ci fu occasione di immergersi. Incontrai un ufficiale dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica, che si entusiasmò alla notizia del ritrovamento, che doveva essere già noto all'A.M., ma ci assicurò che non potevamo aver visto un'elica bipala. Cercai su libri e riviste un caccia che potesse avere le caratteristiche e le dimensioni del relitto. Avevamo misurato accuratamente la semiala, che era di 6,40 metri, ma sfortunatamente quelle dimensioni sembravano essere molto comuni.

Una parte del mistero fu risolta: sempre in uno di quei fumosi ritrovi di gente di mare, di porto e di bassi fondali, riuscii a farmi raccontare la storia di una paranza che in una notte di strascico illegale si era

ritrovata un aereo quasi intero nel sacco della rete, e si era salvata solo andando ad appoggiare il "pescato" su un basso fondale, tagliandolo a pezzi e riuscendo a salvare buona parte della rete. Naturalmente, i pescatori non avevano fatto pubblicità alla loro avventura.



Molti mesi dopo, ritornammo sul posto, per filmare il relitto. Ma la bassa profondità e la vicinanza alla costa lo avevano reso accessibile a troppi: tutto quello che era stato possibile asportare o rompere era sparito, e addirittura qualche geniale subacqueo della domenica aveva imbracato la semiala con una catena, agganciandola al carrello, e aveva tentato di sollevarla ancora immersa nella sabbia. Il carrello era stato strappato, l'ala lacerata e la catena spezzata, ma sarebbe stato divertente vedere i "cacciatori di relitti" alle prese con un'ala di dodici metri in superficie, appesa ad un pallone di sollevamento, o meglio ancora ad un verricello...

Il motore, che era più lontano, apparentemente non era stato disturbato, e così i resti della fusoliera.

Le riprese restarono nel cassetto, e continuammo a fare ricerche, a tempo perso.

Chiesi informazioni all'Ufficio Storico dell'A.M., che però rispose che non faceva ricerche per conto terzi, e mi invitò ad utilizzare la biblioteca

dell'A.M., previa domanda di consultazione. Allora sottoposi le immagini del video ad un sito di ricerche sulla storia dell'aeronautica italiana, che non riuscì ad identificare l'aereo, ma finalmente propose l'ipotesi, per esclusione, che potesse trattarsi di un aereo da addestramento, forse non necessariamente monoposto, viste le condizioni della fusoliera.

E fu la chiave magica: Internet era cresciuta, ora c'erano Google e Wikipedia. Identificai facilmente il motore come un *Pratt & Whitney R-1340 Wasp*, che era stato montato su una enorme varietà di aerei, ma uno solo era stato in forza alla A.M., a partire dal 1945, con le caratteristiche del nostro relitto: il *North American AT-6 "Texan"*, detto anche, giustamente, "*Harvard*", per la sua popolarità come aereo biposto da addestramento fino agli anni '70.



(foto tratta da http://it.wikipedia.org/wiki/North_American_T-6_Texan)

Non sappiamo come, né quando sia caduto, anche se sicuramente l'incidente era noto alle autorità competenti, e nemmeno la storia dell'aereo, la cui identificazione era impossibile, se non forse per il numero del motore, che non abbiamo trovato. Ma un pezzo di storia, ignorato dai cacciatori di souvenir, era capitato sotto i nostri occhi, per delle chiacchiere di porto.



SOME RIGHTS RESERVED

(Piero Castellano)