

RIAFFIORANO LE PROVE DI QUELLO CHE ERAVAMO

SE PENSATE CHE IL PILOTA DI QUESTO AEREO FOSSE UN FUTURO DISSIDENTE VI SBAGLIATE. CREDEVANO IN QUELLO CHE FACEVANO E DECOLLAVANO DA UNA CORAZZATA PER DARE ALLA FLOTTA UN ANGOLO DI VISUALE SUPERIORE ALLA LINEA DELL'ORIZZONTE. PILOTI DI MARINA, EROI DIMENTICATI, «MARE» ESISTE ANCHE PER QUESTO...

Storia



LA STORIA CI SFIDA: STRAPAZZATO DALLE RETI DEI PESCHERECCI, MARTORIATO DAL TEMPO E DAL MARE GRAZIE ALLE TECNOLOGIE DEL "COMFORDRAG" COMANDO DELLE FORZE DI CONTROMISURE MINE, UN REGGIANE 2000 CATAPULTABILE RITORNA A NOI, ECCO LA SUA STORIA

si ringrazia Mariano Alberto Vignali



La «Papera» era dipinta sulla coda di tutti i Reggiane 2000 imbarcati

Aviazione da mare

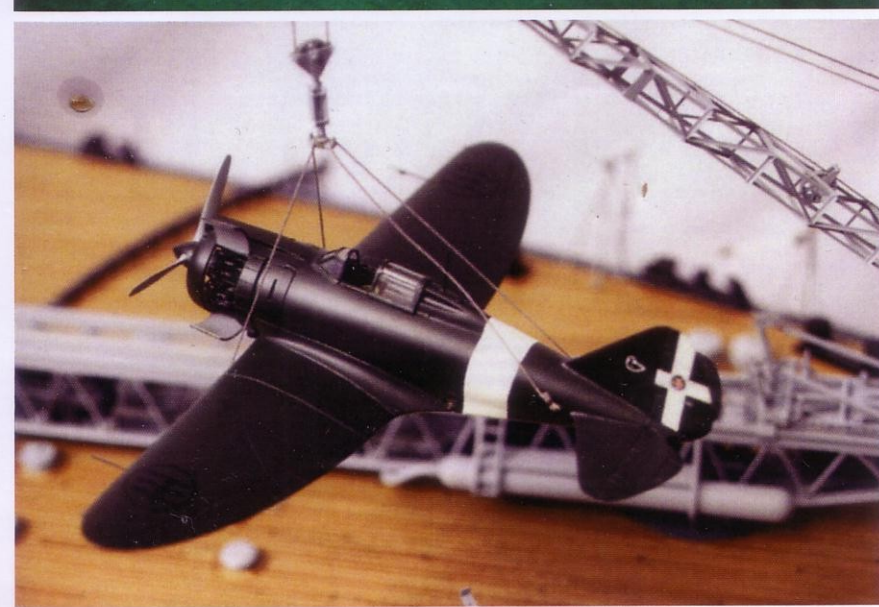
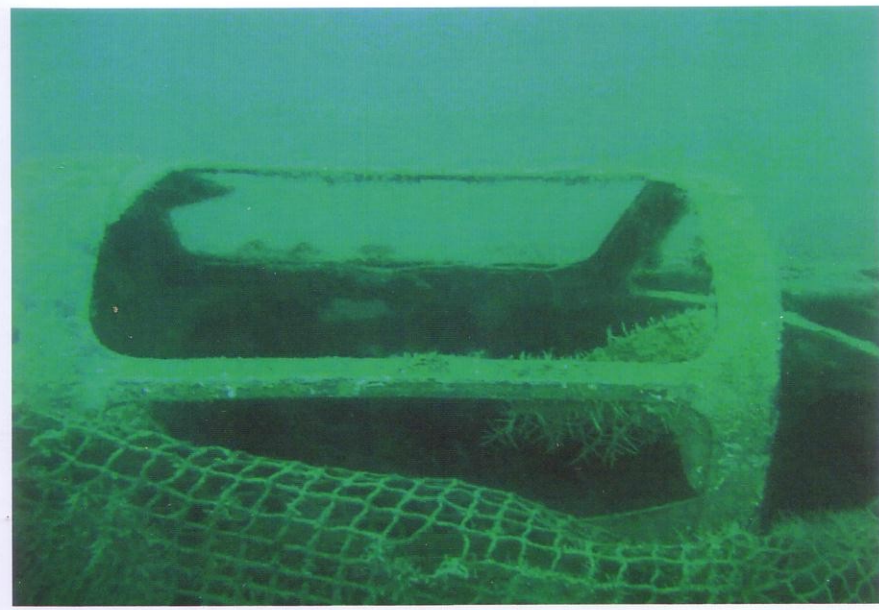
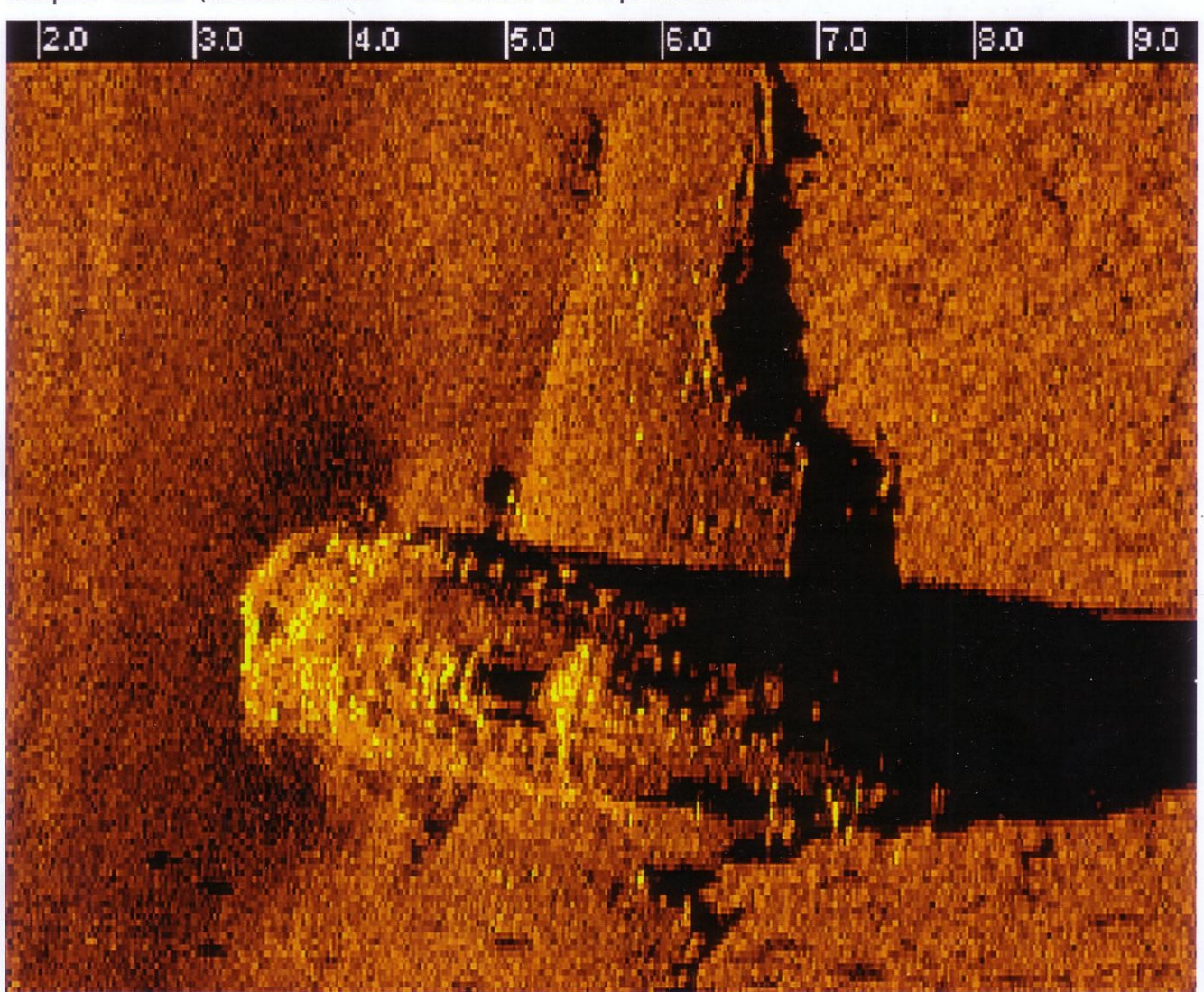
di Alessandro BUSONERO

Lunedì 2 aprile 2012 una missione condotta da un team di palombari di COMFORDRAG (Comando Forze di contro misure Mine) ha portato alla localizzazione del relitto di un aereo della 2ª guerra Mondiale in prossimità della costa denominata «le Nere» non lontano da Punta Mesco, tra le Cinque Terre e Porto Venere.

Il relitto è stato individuato, in circa 30 minuti, dal sonar del veicolo subacqueo «Remus» (Remote Environmental Measuring Units) che è un mezzo in grado di scandagliare il fondale con accuratezza e restituire immagini con una elevata risoluzione di tutte le asperità e difformità del fondale marino. I dati così raccolti sono stati analizzati dai palombari del Team REMUS che hanno potuto constatare che il contatto acquisito era proprio quello del relitto segnalato. Dopo il riscontro dei dati, una squadra di 6 palombari si è immersa per circa un'ora ad una profondità di 22

metri per raccogliere informazioni sul contatto, rilevando tra l'altro le dimensioni del velivolo e i particolari costruttivi tramite rilievi fotografici. Dalle immagini dei palombari sono emersi i contorni dell'aereo che hanno confermato che il relitto era

Sotto, il relitto così come è stato fotografato dal Remus del ComForDrag della Marina Militare Italiana. Nella pagina seguente due immagini del tettuccio aperto dell'aereo, sotto un modellino dello stesso aereo mentre viene sistemato sulla catapulta

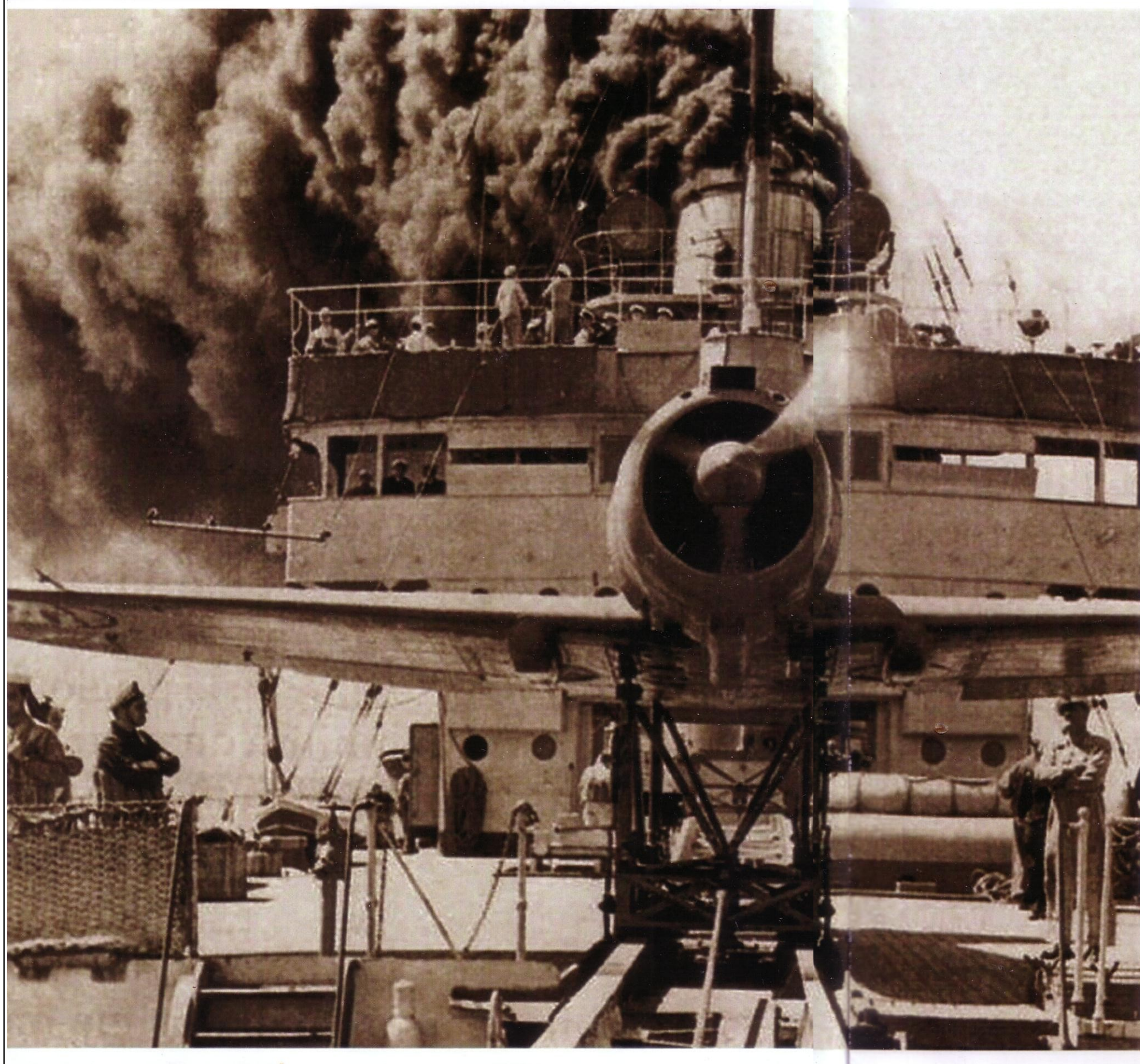


un velivolo monoposto attorno al quale, nel corso degli anni erano rimaste impigliate le reti di chissà quanti pescherecci che pescavano a «strascico» in quella zona di mare o magari il velivolo potrebbe essere stato «inocciato» dalle reti ad una certa distanza dalla posizione del ritrovamento e trasportato in prossimità della costa, per porlo fuori delle rotte solite dei pescherecci che praticano la pesca a strascico.

A seguito di un'attenta disamina delle immagini fotografiche del relitto e con l'intervento di un appassionato ricercatore storico, Giampiero Vaccaro, originario di Piombino, interessato al riconoscimento del velivolo, si è potuta avanzare un'ipotesi e ricostruire la vicenda, molto vicina alla realtà storica. L'aereo in ottimo stato di conservazione, risulterebbe essere un Reggiane Re 2000, un caccia italiano, uno tra i primi aerei imbarcati della nostra Regia Marina. Progettato e costruito durante la Seconda Guerra Mondiale fu impiegato sia da bordo che da terra. In particolare il Re.2000 veniva lanciato in volo dalle navi da battaglia attraverso la spinta di una catapulta posizionata sul ponte. Il velivolo ritrovato Reggiane Re, matricola 8281 faceva parte della 1ª Squadriglia di Riserva delle Forze Navali da Battaglia ed era un velivolo unico nel suo genere: costituiva il prototipo di una serie di dieci esemplari modificati per poter essere lanciati dalle catapulte delle navi della Regia Marina.

Al mondo risultano esistere ancora due esemplari del Reggiane Re2000: uno in Svezia esposto al Flygvapenmuseum di Linköping e uno in Italia in attesa di restauro presso il Museo Caproni di Trento.

Il pilota era il Maresciallo spezzino dell'epoca ventisettenne, Luigi Guerrieri che alle 11,53 del 16 aprile del 1943 si alzò in volo dalla nave da battaglia Vittorio Veneto sul quale era imbarcato, ancorata alla Spezia, insieme ad altri due velivoli provenienti dalla RN Littorio e dalla RN Roma per un'esercitazione di difesa della Squadra Navale. La formazione dei tre «caccia» era guidata dal Capitano Donato Tondi. Il mare era calmo e la visibilità era scarsa a causa della foschia, ma ciò non impedì ai tre piloti di svolgere il proprio compito:



Sopra, una vignetta che simboleggia il ComForDrag della MMI. A fianco un Reggiane 2000 imbarcato sta per essere lanciato. Sotto, un gruppo di piloti della Regia Marina. Certo che per lanciarsi da quella catapulta ci voleva un bel coraggio.

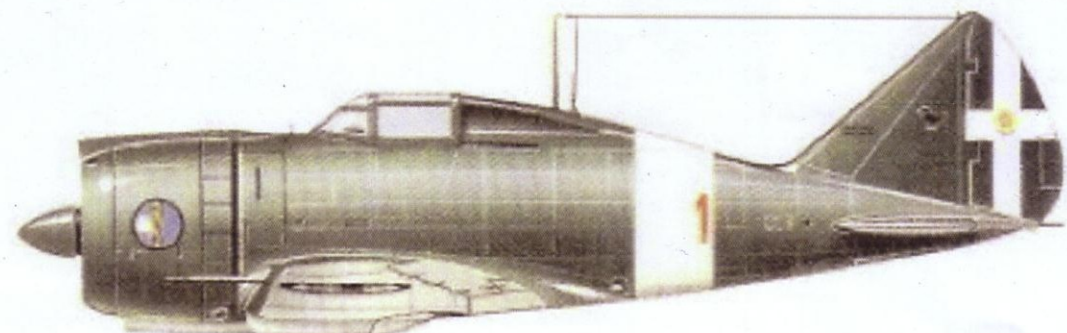


contrastare un attacco silurante (simulato) contro le navi italiane messo in atto da aerei provenienti dalla base aerea di Pisa. Mentre stavano rientrando, in direzione Sarzana, dove avrebbero dovuto atterrare, il Reggiane pilotato da Guerrieri si ritrovò senza carburante, forse per un problema tecnico al motore) che costrinse il pilota alle 14.08 ad una manovra d'emergenza: l'ammarraggio,

l'estrema ratio a cui un pilota d'aerei non vorrebbe mai ricorrere, ma l'unica che gli permette di avere salva la vita, quando altro non si può fare. Il punto stimato dell'ammarraggio fu a 4 miglia per 260° da Punta Mesco. La manovra d'emergenza riuscì senza troppi intoppi. Guerrieri fece salva la sua vita e vide il proprio aereo inabissarsi. Due ore più tardi, aspettando su un battellino in dotazione arriva-



REGGIANE Re.2000 Serie III, "Catapultabile", dell'Aviazione Ausiliaria della Regia Marina, 1942. (G.Cattaneo, The Reggiane Re 2000, Profile Publications no. 123, P.Prato, I Caccia Caproni-Reggiane 1938-1945, Intryrama, 1970)



Questo modello di REGGIANE Re 2000, molto probabilmente, era dotato di 2 serbatoi ausiliari nelle semiali - Re. 2000 G.A. o Grande Autonomia ciascuno dei quali aveva una capacità di 425 litri, che aggiunta a quella dei 2 serbatoi "standard" collocati nella fusoliera - 1 anteriore di 190 litri ed 1 posteriore di 450 litri - portavano il carico globale del carburante a 1490 litri; questo conferiva all'idroscalo di Volare. Luigi Guerrieri continuò a volare nella Regia Aeronautica e fu insignito della Medaglia d'Argento al Valor Militare sul campo di battaglia di Gauda. Morì però nel 1946, non in un'azione bellica, ma durante un volo d'addestramento presso la base aerea di Galatina (Lecce) mentre era



rono, i colleghi avieri su un idrosoccorso Cant Z. 501 "Gabbiano" dell'Aviazione della Regia Marina, fu recuperato e condotto all'idroscalo di Cadimare. Luigi Guerrieri continuò a volare nella Regia Aeronautica e fu insignito della Medaglia d'Argento al Valor Militare sul campo di battaglia di Gauda. Morì però nel 1946, non in un'azione bellica, ma durante un volo d'addestramento presso la base aerea di Galatina (Lecce) mentre era

alla guida di un bimotore da caccia di costruzione statunitense, il P38 Lightning - F5. Questo racconto è solo una delle tante e a volte poco conosciute storie che ogni relitto cela nell'oblio dei fondali marini e che i palombari della Marina Militare "riportano a galla" durante le loro attività operative "dual use", ovvero sia in campo militare che civile: ancora sono fresche nella nostra memoria le imma-

Nella pagina precedente, il nostro Guerrieri Luigi, sotto il muso di un caccia della Regia Aeronautica Militare. Sopra in alto, la foto del tesserino di Luigi. Sopravvisse alla guerra ma morì un anno dopo ai comandi di un Lightning P38 americano. Qui sopra il Remus del ComForDrag, di tecnologia molto avanzata gini che hanno fatto il giro del mondo dove l'intervento dei palombari ha permesso le ricerche dei dispersi all'interno del relitto della Costa Concordia.