

[RELITTO]



Testo di Pierpaolo Montali,
foto di Mario Spagnoletti

Vi vogliamo raccontare una storia di aerei e di guerra, nonché dell'immersione che ci ha portato alla scoperta di un Heinkel HE 111, bombardiere della seconda guerra mondiale, che giace capovolto a Mentone su un fondale fangoso di 60 metri, quasi sempre scuro a causa della molta sospensione trasportata dalle correnti.

Caccia al bombardiere

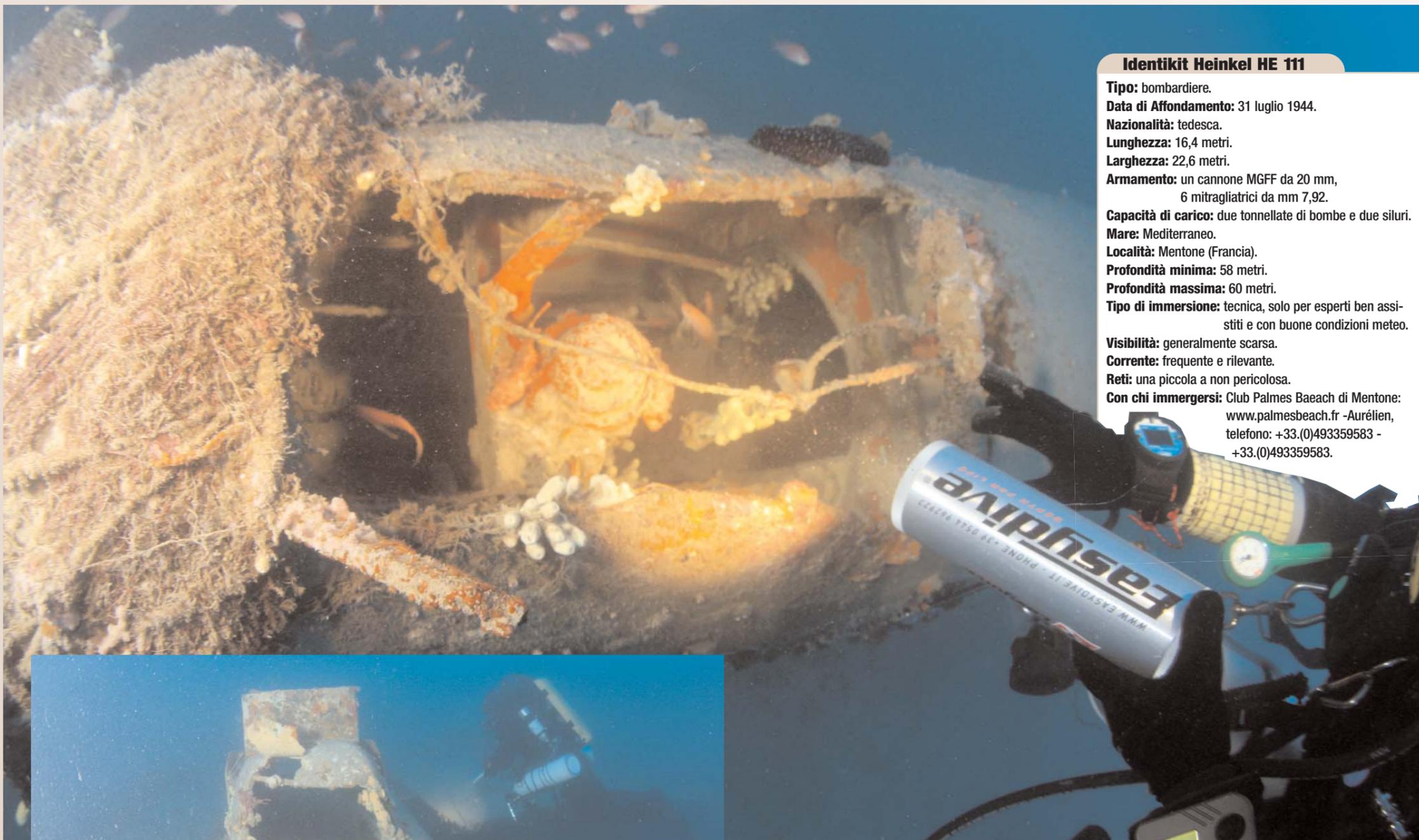
nel blu di Mentone

Il racconto di un'immersione fatta a 60 metri di profondità alla scoperta di un aereo battente bandiera tedesca affondato nel 1944. Incerte le cause del suo inabissamento: colpito gravemente durante un combattimento o perdita del carburante a causa di un guasto?

Sul sito. L'ala di sinistra con l'alloggiamento del carrello. In basso, il motore presumibilmente preso dalla rete con la relativa vita bentonica e sfiatatoi in evidenza. A sinistra, il fronte dell'aereo con il motore di sinistra e il cockpit rovesciato



[RELITTO]



Identikit Heinkel HE 111

Tipo: bombardiere.
Data di Affondamento: 31 luglio 1944.
Nazionalità: tedesca.
Lunghezza: 16,4 metri.
Larghezza: 22,6 metri.
Armamento: un cannone MGFF da 20 mm, 6 mitragliatrici da mm 7,92.
Capacità di carico: due tonnellate di bombe e due siluri.
Mare: Mediterraneo.
Località: Mentone (Francia).
Profondità minima: 58 metri.
Profondità massima: 60 metri.
Tipo di immersione: tecnica, solo per esperti ben assistiti e con buone condizioni meteo.
Visibilità: generalmente scarsa.
Corrente: frequente e rilevante.
Reti: una piccola a non pericolosa.
Con chi immergersi: Club Palmes Baeach di Mentone: www.palmesbeach.fr - Aurélien, telefono: +33.(0)493359583 - +33.(0)493359583.



Insolito. La sagoma dell'aereo rovesciato sul fondo con l'evidenza dell'alloggiamento della mitragliatrice di coda. In alto, il portello ancora aperto con i relativi comandi di espulsione

► Prima di immergersi occorre individuare accuratamente il sito: non è possibile pedagnarlo in modo fisso a causa della navigazione soprastante troppo vicina a una zona di intenso diportismo qual è quella del Cap Martin. La discesa nel blu spesso si fa in piena corrente, il relitto diventa visibile praticamente soltanto quando gli si è già sopra. Si ha subito l'idea delle sue dimensioni nonostante la nuvola di Anthias

rossi che lo circonda: il cockpit di prua è rovesciato, ma ancora ben distinguibile, insieme al suo cannoncino puntato verso l'alto, come fosse in posizione di difesa. Dalla fusoliera intatta, i portelloni aperti lasciano intravedere le rastrelliere porta bombe, ma per noi è forse più interessante notare che fa capolino quello che potremmo definire, senza timori, il grongo più grosso mai visto in mare. Un altro, sem-

pre appartenente alla categoria dei pesi massimi, staziona sotto l'ala integra; un astice, altrettanto "corposo", è nascosto sotto la coda dell'aereo e osservato nella prima delle nostre due immersioni. I flaps delle ali appaiono ancora in posizione di massima inclinazione a dirci di un tentativo di ammaraggio in emergenza. Le mitragliatrici, che erano in dotazione sull'aereo non ci sono più, perse durante l'impatto con la superficie del mare o insabbiolate chissà dove intorno alla carcassa del velivolo.

Questo Heinkel HE 111 si trova sul fondo probabilmente a causa dello sfondamento, nell'impatto, della vetrata frontale anteriore: ciò provocò l'entrata dell'acqua nella cabina di prua facendone così differenziare il baricentro e provocandone l'inabissamento in posizione capovolta.

I minuti programmati per la nostra immersione sono terminati purtroppo...in fretta, sufficienti tuttavia per osservare e fotografare i particolari di questo insolito relitto. Basteranno pochi metri di risalita e così, come era comparso prima in discesa sul fondo, svanisce ora riavvolto dall'oscurità in cui giace da ormai sessantacinque anni.

Lenta è la decompressione in libera degli inerti accumulati sul fondo. L'acqua è sempre più limpida e chiara tanto da vedere la chiglia della barca di Aurélien del Club Plongée Palm Beach di Mentone che ci ha accompagnati e che ci aspetta a circa trenta metri di distanza; non sembra proprio la stessa immersione di pochi istanti fa e, grazie alla temperatura gradevole gli ultimi minuti scorrono via veloci.

Per la sua profondità e per essere privo di riferimenti - fatta eccezione del sottile filo del pedagno che si può lanciare -, oltre che per la quasi costante scarsa visibilità a causa della rilevante sospensione che le correnti trasportano sul sito, si può definire questa immersione difficile e riservata a sommozzatori esperti. Secondo noi, è insensato affrontare il tuffo senza una miscela ternaria, seppur leggera, ancorché il sito di immersione non sia così esteso, giacché si tratta dei resti di un aereo e non di una nave.

Individuare un relitto è senza dubbio il motivo che porta ad andare in acqua la maggior parte dei subacquei, specie di ►



Nuvola di Anthias. Il carrello e il muso dell'Heinkel HE 111 con il cannoncino ancora puntato verso l'alto. In basso, quel che resta della rete



► quelli definibili tecnici. La sensazione di piacere si acuisce quando ci si trova a osservare un oggetto che dovrebbe essere in aria e non sott'acqua: un aereo, appunto.

Hanno partecipato alle due immersioni e in tempi differenti sul relitto: Gherardo Biolla (circuiti aperti), Silvio Pavia (circuiti aperti); Alessandro Bosio (circuiti aperti), Mario Spagnoletti (circuiti aperti), Roberto Liguori (CCR) e Pierpaolo Montali (CCR).

Storia di aerei e di guerra

L'Heinkel He 111 nacque come bimotore nel 1938 per il trasporto civile, ma già allora a Oranienburg, stava sorgendo un nuovo stabilimento per la versione del velivolo a scopi militari. Sin dagli Anni Venti

l'ingegnere Ernst Heinkel produceva biplani per differenti nazioni europee, tra cui Francia e Inghilterra. Soltanto un anno dopo la presentazione dell'HE 111, alle 4 del mattino del 27 agosto del 1939, fece partire dall'aeroporto di Rostock, l'antico porto anseatico tedesco, il primo aereo a reazione della storia: l'Heinkel 178 ai comandi del pilota collaudatore Erich Warsitz.

Il prototipo, di eccezionale tecnologia per i tempi, era troppo audace come concezione e non fu capito: Heinkel, Warsitz e Hans Joachim Pabst von Ohain, progettista del primo motore a reazione, quel giorno compirono un enorme passo in avanti. La Germania di Hitler pensava però alla seconda guerra mondiale e non aveva tempo per progetti teorici da sviluppa-

re: i vertici del potere pensarono che si trattasse di una trovata fantasiosa, da maniaci del volo.

Fortunatamente, il Terzo Reich non comprese immediatamente l'importanza dell'invenzione del reattore, soltanto quasi alla fine del conflitto la Luftwaffe si convinse a sviluppare il caccia Messerschmitt 262, più veloce dei migliori caccia a elica alleati, ma bloccato da numerosi guasti e reso lento e pesante dall'ordine di Hitler di fargli portare anche bombe. Temuto, ma non imbattibile per i più numerosi Mustang e Lightning americani, gli Spitfire Tempest britannici e i Lavochkin sovietici, l'Heinkel 178 e la sua evoluzione Messerschmitt 262 possono così essere considerati i progenitori di qualsiasi caccia che vennero dopo: ►

Abbiamo intervistato lo scopritore del relitto, Claude Vergé, un simpatico signore di settantacinque anni per porgli qualche interrogativo sul mistero dell'Heinkel HE 111

Quando iniziò la sua attività subacquea?

Nel 1953 prima che esistesse la federazione francese delle Attività Subacquee di cui sono stato uno dei fondatori.

Com'era l'attività subacquea a quei tempi?

Si faceva per lavoro o per motivi di ricerca e/o militari e non per diletto. Quando tornai dalla guerra in Algeria decisi di divenire un professionista, come si dice dalle nostre parti. Acquistai così un bi-bombola in alluminio che caricavo personalmente a 280 bar con il mio compressore. Oggi non ce ne sono più in giro, forse ne avrà ancora qualcuno la Marina Militare Francese.

Ci aiuti a ricostruire il ritrovamento: quando individuò il relitto e in che circostanza?

Era la primavera del 1964. Fui incaricato da alcuni pescatori della zona di recuperare la rete da pesca che avevano perso incagliata davanti ai fondali di Mentone Cap Martin. Il peschereccio era il Notre Dame de Laghet. Fui pagato anche bene per quel lavoro profondo e pericoloso. All'epoca non avevamo né eco scandagli né GPS e si doveva procedere unicamente con i riferimenti a terra.

Cosa vide la prima volta che discese sul relitto?

Non compresi che si trattasse di un relitto di aereo, avvolto com'era dalle reti da pesca. Feci il mio lavoro di liberazione dello strumento da pesca e mi ripromisi di ritornare per constatare cosa fosse quel grosso relitto sommerso.

Quando riuscì a ritornare?

Come detto non fu facile ritrovarlo e cercarlo senza un motivo di lavoro specifico. Passarono circa una decina d'anni pri-

ma di individuare il punto esatto per la seconda immersione.

Cosa trovò sul relitto? Taluni affermano che ci fossero dei resti umani all'interno: è vero?

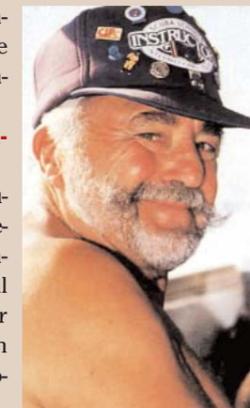
È falso. Appena vidi l'aereo compresi che tutto l'equipaggio si salvò e poi venni a sapere che si trovavano a Mentone. L'Heinkel HE 111 aveva ancora due mitragliatrici appese alla carlinga, così come gli strumenti di bordo in plancia. Di resti umani nessuna traccia, ovviamente. Avvaloro l'ipotesi del guasto meccanico che costrinse l'equipaggio all'ammarraggio di emergenza nel viaggio di rientro da Tunisi.

Ha svelato un mistero dopo lunghi anni! Secondo lei qualcuno si è poi portato via qualcosa?

Ho sempre sostenuto la tesi della mancanza di segni di conflitto aereo: la fusoliera all'epoca era ancora relativamente poco incrostata e si vedeva benissimo che non vi fossero segni di scoppi e/o perforazioni. Sui relitti si favoleggia spesso, un po' come il pescatore che non è mai obiettivo sulla taglia del suo pesce. Io ammetto di essermi portato via, per ricordo ed eventualmente per usarle, le due bombole di ossigeno che i piloti usavano in altitudine. Altri credo che abbiano preso tutto ciò che manca oggi: il relitto è vuoto da alcuni anni ormai.

Quando è stato sul "suo relitto" l'ultima volta? Si immerge ancora oggi?

Ho settantacinque anni e ormai sono troppo vecchio per fare immersioni profonde; l'ultima volta risale a cinque anni fa. Oggi mi immergo ancora a quote meno profonde per il piacere del contatto con il mare che mi ha dato tanto in questi anni.



[RELITTO]



► dagli americani F86 ai sovietici MiG 15, oltre a tutti gli aerei di linea attualmente in servizio nei nostri cieli.

L'Heinkel HE 111, come quello della nostra immersione, era un aereo tradizionale bimotore a elica e cinque posti, con un'apertura alare di 22,6 metri e una lunghezza di 16,4 metri, dotato di due grossi motori Junkers Jumo da 12 cilindri a V capaci di sviluppare mille cavalli ciascuno. Per alcuni si tratta del miglior bombardiere utilizzato dall'aviazione tedesca, più veloce di alcuni caccia giacché raggiungeva la velocità massima di 415 km/h a cinquemila metri di quota. Durante la battaglia di Inghilterra fu però messo a dura prova da Spitfire e Hurricane e abbattuto diverse volte.

Gli ingegneri tedeschi decisero quindi di corazzarlo e di portare i posti da cinque a sei: in questo modo, però, lo resero più lento e inadeguato. Nonostante ciò, ne furono prodotti numerosi esemplari. Tra essi alcuni appositamente modificati per poter trasportare il primo missile della storia: il V1. Questo terribile strumento da guerra era caricato con 900 kg di esplosivo, una potenza devastante che provocava danni notevoli, anche, o forse soprattutto, sul piano psicologico. Furono prodotti oltre 25mila V1, lanciati sui

I resti. L'ala danneggiata dallo strascico della rete. Sopra a sinistra, il cockpit rovesciato con le vetrate infrante



cieli di Londra e dell'Inghilterra: per settimane circa 100 al giorno. Tuttavia, per fortuna degli inglesi, i V1 non erano veloci e potevano essere intercettati abbastanza facilmente. Furono impiegati anche contro città del Belgio. Nonostante i danni rilevanti e le migliaia di morti, le bombe volanti (ai V1 seguirono i V2, più letali per la loro maggiore velocità e l'aumentato carico d'esplosivo) non riuscirono fortunatamente a cambiare le sorti del secondo conflitto mondiale.

L'Heinkel HE 111 era armato con un cannone da 20 mm nella postazione anteriore, tre mitragliatrici MG 15 brandeggiabili da 92 mm e altre due nelle postazioni laterali, una MG 17 fissa in coda per il tiro all'indietro. Il vano di carico poteva contenere 8 bombe (2000 kg totali) riposte verticalmente in una rastrelliera a punta in su in modo da capovolgersi in caduta per attivare l'innesco; esternamente

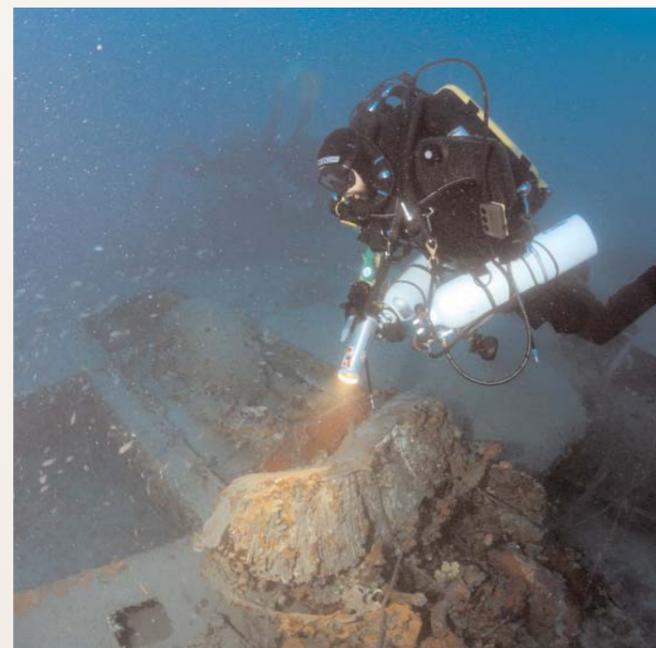
vi potevano essere una bomba da mille chili o due da cinquecento, il peso dell'apparecchio era di 8000 kg a vuoto e sino a 12.000 a pieno carico.

Proprio a questo punto sta la considerazione tecnica principale per concludere la nostra storia. Circolano infatti due versioni sul suo inabissamento nel mare antistante l'odierna pacifica e turistica Mentone. La prima lo vuole coinvolto in un combattimento in cui venne colpito più volte tanto da tentare di ammarare, dopo aver perso quota, tra Mentone e Montecarlo a poca distanza da riva dove coloro che erano sopravvissuti trovarono salvezza. La seconda invece sostiene che, al termine di un bombardamento su Tunisi, e mentre stava rientrando alla base, l'aereo avrebbe perso gran parte del carburante a causa di un guasto, costretto quindi ad ammarare affondando davanti alla cittadina rivierasca francese.

La data ufficiale dell'affondamento è il 31 luglio 1944. L'Heinkel HE 111 di Mentone rimase nel buio degli abissi sino al 1965, allorché alcuni pescatori di zona, che avevano perso una delle loro migliori reti, impigliatasi su quel fondo, contattarono un famoso sub di zona, Claude Vergé, e lo ingaggiarono per recuperarla. Quando Claude si immerse per cercare la rete del peschereccio Notre Dame de Laghet (nome anche di un famoso santuario mariano che si trova alle spalle della catena montuosa che sovrasta Mentone), individuò un aereo, completamente avvolto da reti da pesca, e al cui interno si trovavano ancora alcune ossa.

Questo macabro e drammatico particolare potrebbe avallare l'ipotesi del conflitto in volo con la conseguente impossibilità di alcuni membri dell'equipaggio, forse feriti a morte, di uscire dall'abitacolo mentre l'aereo tentava l'ammarraggio di fortuna. Vani porta bombe e portelli sono ancora oggi aperti sul fondo del mare e risultano vuotati come se gli avieri avessero voluto scaricarne il peso per rendere il più dolce possibile il contatto dell'apparecchio in avaria con la superficie del mare. Alcuni hanno osservato che la man-

Esplorando. Il carrello sull'ala destra con particolare dei danni subiti. In basso, l'alloggiamento bombe



canza delle pale delle eliche, al di là della più banale supposizione che siano state portate via dai sommozzatori successivi a Vergé, farebbe ipotizzare che i motori potessero essere fermi (dunque l'ipotesi

del guasto meccanico post bombardamento su Tunisi?). L'aereo era stato colpito così gravemente o era rimasto semplicemente senza carburante quel giorno d'estate del '44? ■

