

[RELITTO]

Il diavolo dalla coda forcuta

*testo di Pierpaolo Montali,
foto di Mario Spagnoletti*

Visibilità. La trasparenza del fondo sul primo piano dell'elica del motore di sinistra staccatosi con l'impatto

Il Lightning P-38, uno dei più potenti e veloci aerei da combattimento della seconda guerra mondiale, giace posato al contrario su un letto di sabbia compatta in mezzo alla rada che vede ai suoi estremi La Ciotat ad ovest e St Cyr a est. È ispezionabile in Costa Azzurra ad una profondità di 40 metri

Da qualche tempo si è deciso di andar a visitare un relitto che ci appare interessante e allo stesso tempo avvolto da qualche mistero: il Lightning P-38 di Saint Cyr, nella baia omonima. È l'aereo con cui il famoso principe Antoine de St Exupéry compì il suo ultimo volo dalla Corsica verso il continente nel 1944?

Il gruppo si mette in viaggio con partenza da Torino (dove abitiamo) con destinazione un luogo a circa 500 chilometri, passando prima a prendere me come tappa a Saint Raphael. È una follia, si arriva sin quasi a Marsiglia, ma la passione, come si dice in questi casi, ci guida.

Abbiamo preso accordi con gli amici del diving al nuovo Port de Lecques, ove ci aspetta il comodissimo Pilote Garnier, una Vedette di 15 metri con motore da 200 cavalli. Arriviamo nel primo pomeriggio di un assolato giorno di fine maggio: il centro di immersioni pullula di subacquei che si apprestano a svolgere le attività più disparate. Dal battesimo, alle immersioni più impegnative del corso due stelle federale. Lo staff ci ha pregati di essere puntuali a causa dell'incastro dei vari gruppi e dei tempi forzatamente serrati; riusciamo comunque a rispettare gli accordi. Per praticità e comodità questa volta abbiamo optato per una configurazione molto semplice e minimali-



Limpidezza. Primo piano della mitragliatrice sul naso dell'aereo



Nel dettaglio. Il cockpit con a lato il motore distaccatosi

sta: tutti circuiti aperti, tranne Margie con il suo Evolution, e una decompressiva di EAN 50 di emergenza.

In esplorazione

Il fondo è previsto a 39/40 metri di profondità. L'aereo infatti giace posato al contrario su un letto di sabbia molto compatta. Data la fretta, la stanchezza e la tipologia di immersione, definibile ricreativa, decidiamo di scegliere come mix di fondo l'EAN per godercela al massimo e avere tempi più dilatati e tranquillizzanti; vorremmo goderci il tuffo dopo i tanti chilometri percorsi! L'immersione si svolgerà dalla barca, meteo permettendo data l'ubicazione del relitto, con discesa e risalita nel blu. Gli amici francesi pedagnano il sito, ma vogliono che si lanci il pallone per dar certezza al barcaiolo che i sommozzatori siano regolarmente in risalita. Arriviamo quindi sul punto di immersione con una navigazione di una ventina di minuti; le operazioni di fissaggio del punto di immersione sono rapide, ormai il sito per loro è noto. Ci prepariamo e ci tuffiamo in un'acqua azzurra che evidenzia la silhouette bianca della cima che scende verso il fondo.

Dai trenta metri appare nitida la sagoma del P-38 adagiata al contrario sulla sabbia e con un motore staccatosi e posto a dritta del velivolo. L'aereo, dalla caratteristica configurazione bitrave con cockpit di comando centrale, era lungo undici metri e mezzo circa e aveva un'apertura alare di quasi sedici; ecco perché lo si può distinguere bene sin dall'alto con condizioni di luce e di mare ottimali.

Arrivati sul fondo notiamo subito che la sabbia non si solleva, abituati come siamo alle acque dolci delle nostre parti, in cui il minimo errore costa caro in termini di visibilità. La figura del caccia bimotore pesante sommerso fa bella mostra invece di tutta la sua leggerezza e il suo slancio, dando ragione all'idea di chi ne pensò la sua rivoluzionaria progettazione: il concetto di base infatti fu quello di "costruire meno aereo possibile attorno al più potente motore" e per questo motivo venne considerato uno degli aerei più importanti nello svolgimento della seconda guerra mondiale.

Qui risiede dunque il suo altro forte in-

teresse esplorativo: quello storico-documentale. La struttura del Lightning di St Cyr è ancora sostanzialmente integra, eccezion fatta e come detto per uno dei due motori, che giace alla distanza di un'inezia da tutto il resto e il lungo piano di coda non più assemblato e in asse.

Fu scoperto da un pescatore locale, tal Marcel Camillieri, di evidente origine italiana, che il 6 novembre del 1996 lo trovò completamente avvolto da reti da pesca. Furono necessarie più di duecento immersioni per liberarlo dall'intrigo di fili e cavi e ridargli l'aspetto originale che oggi mostra. Le eliche ripiegate dal peso della struttura sono ancora montate sul mozzo dei potenti motori turbocompressi a V da dodici cilindri Allison V 1710 che erano in grado di sviluppare una potenza di 1.425 cavalli ciascuno e spingere l'aereo ad una velocità massima di 667 Km/h a quasi ottomila metri d'altezza.

L'armamento del caccia pesante, composto originariamente da 4 mitragliatrici da 12 mm, 1 cannone da 20 mm e 4 tubi M10 contenenti 3 razzi da 112 mm, non c'è quasi più, pur distinguendosi ancora i tubi vuoti e coassiali sulla sagoma capovolta e le canne delle mitragliatrici sul naso. Là dove la salsedine nel trascorrere del tempo ha corrosi i rivestimenti dei motori su mozzi e cilindri ora ci sono spugne decorative e vermi di mare. Sulla aerodinamica fusoliera, che una volta non mostrava la più piccola asperità, ora si sono sistemate formazioni coralligene e tubulari. L'aereo americano hightech da combattimento ora è divenuto una serena oasi in cui si possono trovare anche aragostine, gamberi e piccoli gronghi, su di un vasto deserto di sabbia chiara. La fusoliera centrale con il posto del pilota è abbastanza in buono stato; tutti e tre i telai sono affossati e i coperchi coprenti si aprono solo più parzialmente.

Il meccanismo del lato sinistro risulta ancora fissato al carico, le due pale della eliche ben formate giacciono sulla sabbia e la terza spunta verso l'alto. Dando uno sguardo al posto di comando, capovolgendosi come solo in acqua è possibile fare con naturalezza, si vede come era stretto e viene da pensare naturalmente a come potessero i piloti da guerra trascorrere



In esplorazione. Sub "in volo" sul carrello ripiegato in sede



Resti. Primo piano della antenna radio e dei resti del naso di prua

tante ore là dentro.

La piastra identificativa del relitto e gli strumenti non ci sono più, soltanto i leveraggi appaiono. Il P-38 fu identificato infatti attraverso la matricola G 15-LO 432545, come appartenente al sottotenente Harry R. Greenup, proprio tramite il recupero della placca sull'apparato radio all'interno del cockpit. Non era l'aereo dello scrittore del famoso libro "Il Piccolo Principe", partito dalla Corsica per un volo di ricognizione e che comunque avrebbe avuto soltanto un cannone fornito di macchina fotografica!

La storia

Il nostro Lightning P-38 apparteneva al 14° Fighter Group della Quindicesima Aerobrigata USAAF di scorta, quel 27 gennaio del '44, ad un gruppo di maxi bombardieri B-17 che avrebbe dovuto andare a compiere una missione di bombardamento del campo volo nazifascista di Salon de Provence.

Il P-38, costruito dalla statunitense Lockheed Corporation a partire dagli anni '30 e che effettuò il suo primo volo proprio il 27 gennaio del 1939 (quando si dice una coincidenza), a quel tempo era ritenuto

il più veloce aereo da combattimento con il più ampio raggio di azione e con la possibilità di salire più in alto rispetto ai propri concorrenti diretti: i tedeschi Messerschmitt o i nipponici Zero.

I tedeschi lo ribattezzarono la "doppia coda del diavolo" o il "diavolo dalla coda forcuta" per il suo avanzatissimo design. La formazione americana da bombardamento capitò evidentemente sotto tiro all'altezza della località del sud della Francia La Ciotat; non è dato sapere però, con le informazioni civili reperite, se l'attacco fosse stato portato dalla contraerea



"Circondato". L'aereo che giace sul fondo divenuto oasi per specie bentoniche

tedesca o da altri caccia in volo. Al ritorno alla base corsa della Quindicesima fu annunciata una perdita: l'aereo del sottotenente Greenup. Contrariamente alla sorte di Antoine de Saint Exupéry, Harry Greenup invece riuscì in un ammaraggio di fortuna e, prima che l'apparecchio fi-

nisse inghiottito dalle fredde acque di un mare di gennaio, fu poi recuperato mentre nuotava da un vedetta uscita dal porto di St Cyr con i vessilli della Croce uncinata. Fatto prigioniero di guerra egli riuscirà poi a rientrare in patria vivo soltanto a guerra finita, nell'aprile del '45.



Cinquantatré anni più tardi, e dopo diversi inverni passati a scandagliare il fondo sabbioso con la consapevolezza che nella baia fossero affondati diversi mezzi aeronavali durante la guerra, Marcel fu finalmente premiato per tanta caparbia costanza. Ricorda distintamente il giorno in cui fu scoperto Marcel Camilleri: «Quel 6 novembre del '96 eravamo in quattro – racconta – e dopo 30 minuti di nuoto a bussola sopra il fondo piatto e sabbioso guardavamo dappertutto quasi senza fiducia. Il freddo si era già impadronito di noi e guardavamo ormai l'ago del manometro che si era avvicinato ai fatidici 60 bar, oltre che pensare al confine del nostro primo deco-stop pianificato ai dodici metri. Diedi il segnale di risalita ai compagni, pur consapevole che dai trenta metri avevo notato, guardando indietro, un banco di pesce vicino al fondo: continuavo a pensare che un ammasso di esseri viventi su un deserto di sabbia non poteva essere lì per caso, ma doveva essere legato a qualcosa di particolare. Afferrai il mio compagno Alain e gli feci cenno che avremmo dovuto tornar là sotto a guardare cosa c'era. Così facemmo; i pesci sembravano indicarci la strada e là improvvisamente dove prima c'era soltanto una moltitudine, prima sfumata, poi chiaramente distinguibile, apparve la sagoma nel grigio blu diffuso».

Il resto è storia; oggi il relitto è meta abituale per diversi subacquei dotati di

una buona esperienza in mare.

L'immersione di per sé non è complicata, fatte salve le condizioni del mare, tuttavia rappresenta pur sempre una quadra nel blu con risalita in libera: il pedagno non andrebbe toccato per non spostare il target ai subacquei che seguono. Non è infatti conveniente, date le dimensioni del relitto, immergersi in troppi, frazionando invece il numero dei subacquei in più riprese distanziate di qualche minuto l'una dall'altra. Così abbiamo fatto anche noi, gentilmente licenziati dai nostri ospiti francesi. La nostra è stata una bella esperienza di immersione serena; all'uscita dall'acqua c'era un po' di mare, naturale da queste parti da fine mattinata e sino al pomeriggio inoltrato, dato che si è praticamente nel bel mezzo del famoso a tormentato Golfo del Leone.

Al rientro sul mitico furgone di Giorgio (questa volta assente per infortunio) ripensavo, guardando scorrere la Costa Azzurra dal finestrino, alle immagini dell'aereo e alla durezza di certi momenti di guerra. Ora l'aereo giace sul fondo in pace, silenziosa terra di vita bentonica e pelagica.

Hanno partecipato all'immersione: Margie Savio (CCR), Gherardo Biolla (circuitto aperto), Umberto Bona (circuitto aperto), Giovanni Nappi (circuitto aperto), Mario Spagnoletti (circuitto aperto) e Pierpaolo Montali (circuitto aperto). ■



Quel che resta.
Il grosso motore corroso ora sede di spugne decorative.
In basso, particolare dei coperchi coprenti.
Nel riquadro a destra, incrostazioni e triglie su prese d'aria e flaps alari

