

P51-D "MARINELL"



Il North American P-51D-5-NA "Marinell" fu abbattuto sul fronte francese il 13 agosto 1944. Recuperato e interamente ricostruito, è tornato in volo nel 2008 e dallo scorso anno è in Italia. Vi raccontiamo la sua storia

Foto
Richard Paver,
Stefano Fabbri

Il P-51D Mustang, il "cavallo selvaggio", con la sua tecnica raffinata e con le sue elevatissime prestazioni, è stato da sempre (insieme allo Spitfire, al Curtiss P40 e al Me109) uno dei caccia a elica più desiderati, una delle icone di un periodo storico che ha profondamente cambiato i destini del mondo. La storia operativa del P-51D-5-NA "Marinell" inizia negli USA all'inizio del 1944 e finisce sul fronte europeo nello stesso anno, meno di due mesi dopo essere stato consegnato al reparto. Costruito negli stabilimenti di Inglewood, California, con il serial number 44-13521 e con il construction number 109-27154, fu spedito in Europa il giorno dello sbarco in Normandia, il 6 giugno 1944, e assegnato il 30 giugno al

504th Fighter Squadron (339th Fighter Group) sulla base inglese di Fowlmere, nel Cambridgeshire. Il suo pilota, il capitano Bradford V. Stevens, nativo di Hood River, nell'Oregon, gli diede il nickname "Marinell", che altro non era che il nome della sua fidanzata, Mary Anella Stokes (Mary Nell, secondo alcuni), nome dipinto con vistose lettere rosse sul muso. Bradford Stevens faceva parte, con numerosi altri piloti americani, del 339th FG, gruppo assegnato alla base di Fowlmere il 4 Aprile 1944 (vi resterà sino al 10 Ottobre 1945), e aveva iniziato a volare sul P-51B Mustang "Miss Haag", velivolo che aveva lasciato proprio il 30 Giugno 1944 per salire sul nuovissimo e più performante P-51D appena consegnato. Una

vita breve, perché il 13 Agosto dello stesso anno il Mustang cadde durante una missione di bombardamento delle postazioni di smistamento nel nord della Francia, in particolare su Beauvis e Saint Omer. Ai comandi un altro pilota, il Lt. Myer L. Winkelman, che perse la vita dopo aver tentato un atterraggio di fortuna. Le cause del crash sono ancora oggi controverse, e i report dell'epoca indicano due differenti possibilità. La più verosimile è che il Mustang sia stato colpito dalla contraerea, ma un altro report riporta l'esplosione di una bomba che avrebbe investito l'aereo prima che potesse richiamare e portarsi a quota di sicurezza: uno dei piloti che conducevano la missione di bombardamento in picchiata avrebbe infatti



Il capitano
Bradford V. Stevens
fotografato a
Fowlmere nel Luglio
1944 accanto al suo
"Marinell"



Mary Anella Shuffleton nel 2011 ad Hardwick, dopo aver appena firmato l'aereo a lei dedicato 67 anni prima



Lt. Myer L. Winkelman, caduto con il Marinell in Francia il 13 Agosto 1944; si notano il battistrada tassellato per le piste in erba e uno dei 2 serbatoi supplementari che venivano sganciati prima delle azioni



visto alcuni pezzi metallici lucidi volteggiare in aria dopo lo scoppio di una bomba. Questa versione è però in contrasto con il fatto che l'aereo, avvistato con certezza prima dell'attacco alle 18.30 a Feuquieres, circa 20 km a ovest dell'obiettivo di Beauvis, cadde presumibilmente un'ora dopo in località St. Just en Chaussée, 26 km a est di Beauvis, il che significa che dopo lo sgancio l'aereo volò ancora per qualche minuto prima di tentare l'atterraggio. I report dei piloti probabilmente erano spesso imprecisi, sia per la concitazione delle azioni, sia per lo stress cui erano sottoposti; le stesse date di alcuni report appaiono differenti (ma è certo che la perdita del velivolo fu il 13 Agosto); il risultato fu che il Lt Winkelman non sopravvisse allo schianto e fu in seguito identificato con certezza grazie alla sua targhetta. L'aereo risultò nei rapporti iniziali completamente distrutto e irrecuperabile in tutte le componenti: ala, fusoliera, carrello e piani di coda, probabilmente perché i danni erano estesi al punto da non rendere conveniente il recupero e una possibile riparazione; chi stilò il rapporto decise dunque di descriverlo come completamente distrutto, abbandonandolo sul posto.

La nuova vita di Marinell

Dopo l'incidente del 1944 le tracce di Marinell si perdono, il relitto senza dubbio è recuperato da qualcuno del luogo e per anni viene conservato chissà dove. Viene recuperato a metà degli anni '70 dall'appassionato di warbirds francese Didier Chable, a capo di un'associazione che recupera velivoli storici e li rimette in condizioni di volo (tra essi un rarissimo Bristol Blenheim); il Mustang è in cattive condizioni, ma non completamente distrutto come scritto nel rapporto dell'epoca, e dopo essere stato identificato è portato nel museo di Melun-Villaroche. La nuova vita di Marinell inizierà circa 20 anni più tardi, nel 1998, quando l'intera struttura è acquistata dalla Hardwick Warbirds dell'appassionato inglese Maurice Hammond, uno dei massimi esperti di motori V12 Rolls Royce, Allison e Packard, titolare anche della Eye Tech Engineering Ltd, che ha già restaurato e riportato in volo il P-51 Mustang "Janie". Maurice inizia un completo lavoro di restauro presso il suo laboratorio in collaborazione con la Hawkers Restoration di Mildon, piccola azienda specializzata nel restauro degli Hurricane e delle classiche auto sportive inglesi degli anni '50 e '60. Tra il 2007 e il 2008 l'aereo è completo e viene assemblato nell'hangar di Hardwick, il motore Packard Merlin 1650-7 è stato ricostruito direttamente da Maurice presso la Eye Tech Engineering, ed è accoppiato a una quadripla Hamilton Standard. Il 21 giugno 2008 l'aereo, che già è stato messo in moto e verificato più volte, prova i primi rullaggi; poi, finalmente, effettua il suo nuovo primo volo il 26 Luglio, 64 anni dopo la fine della sua breve vita operativa,

e riceve il definitivo Permit to Fly il 10 Settembre dello stesso anno, con le marche G-MRLL. La livrea adottata è quella del velivolo originale, anche se esistono alcuni dubbi sulle sigle e sulla scritta "our little friends" riportata alla base del canopy, che non sembra essere presente sulle foto dell'epoca. L'aereo è stato modificato in base alle nuove esigenze eliminando l'impianto di ossigeno, e anche il serbatoio posteriore per ospitare un secondo sedile per un passeggero. Sul cruscotto è presente un collimatore giroscopico Sperry K-14, versione USA dell'inglese Mark II Gyro Sight, e si possono installare due serbatoi alari supplementari da 300 lt ciascuno, sganciabili in caso di necessità. Il P-51D Marinell è stato spesso pilotato negli airshow da Rob Davies, esperto pilota di velivoli d'epoca. Nel 2011, infine, l'anziana e felicissima

Rob Davies accanto alla stele che la cittadina di Fowlmere ha dedicato nel 1985 ai piloti dei Mustang del 339th Fighter Group

americana Mary Shuffleton, la "Marinell" all'epoca fidanzata con il Capitano Stevens, è arrivata in Inghilterra e ha incontrato l'aereo con il suo nome, sul quale ha apposto la sua firma. Un "cerchio" che si è chiuso dopo 67

anni. La nuova vita di "Marinell" adesso parla italiano: l'aereo è oggi, infatti, basato in Italia, sul prossimo numero una completa presentazione tecnica con le prime impressioni di volo. Benvenuto, Marinell!



Una immagine storica: Rob Davies sorvola il campo di Fowlmere il 13 Agosto 2014, 70 anni esatti dopo la perdita del velivolo in Francia

Marinell in rullaggio poco dopo essere atterrato, questo spettacolare Mustang è oggi basato in Italia