

Vigna di Valle

Consegna al MUSAM del reperto Fiat BR20

Sabato 7 maggio 2016 in occasione dell'assemblea nazionale del GAVS la sezione Lombardia si era posta l'obiettivo di consegnare in via definitiva al Museo di VdV la scaletta di accesso di un velivolo ormai estinto ossia il Fiat BR.20. Il reperto in questione era stato recuperato dal relitto presente nel fondale marino antistante Santo Stefano a Mare (IM) nel lontano 1992 e restaurato nel corso dello stesso anno. L'argomento è stato già trattato in passato su AA ma credo un piccolo riepilogo sia cosa comunque gradita.

La storia

Il BR.20 MM 21503 apparteneva alla prima serie costruttiva in carico alla 3ª Sq del 13° stormo 43° Gruppo (codice individuale 3-6) che ai comandi del ten. pilota Simone Catalano decollò il 13 giugno 1940 dal campo di manovra n.2 di Cascina Vaga (PV) per bombardare la base navale di Tolone. Dopo aver effettuato lo sgancio veniva intercettato e danneggiato dall'asso francese Pierre Le Gloan su caccia Dewoitine D.520 (che nel contempo abbatteva il gregario MM 21505 in territorio francese) costringendo il 3-6 ad effettuare un ammaraggio forzato con morti e feriti a bordo. Il dettaglio di quello che accadde lo si può facilmente immaginare: da un estintore utilizzato, recuperato successivamente, si evince che ci fu anche un incendio a bordo. Dell'equipaggio si salvarono solo il mar. Aliani e l'aviere Farris dei quali purtroppo non è stato possibile rintracciare alcuna documentazione.

Al comandante Catalano, che fortunatamente riuscì a portare in patria aereo ed equipaggio perendo nell'impresa, fu concessa la medaglia d'oro al valor militare probabilmente la prima in assoluto elargita dalla Regia Aeronautica durante la seconda guerra mondiale (contesa con quella del SMG Goracci per fatti avvenuti nella stessa giornata).

Il relitto

Si trova a 47 metri dalla superficie, conosciutissimo nell'ambiente dei subacquei sportivi: per chi volesse vederne immagini consiglieri di fare una ricerca sul web cercando "Br20 Santo Stefano" dove servizi fotografici e video non mancano.

Negli anni sono state fatte le ipotesi più disparate sull'opportunità di recuperarlo, ma come spesso accade gli entusiasmi si scontrano con la realtà. In poche parole si dovrebbe avere la disponibilità di mezzi idonei per sollevarlo dal fondale marino, per trasportarlo via terra e soprattutto ci vorrebbe una vasca adatta per tenerlo in acqua dolce per svariati mesi.

I fondi necessari per questa prima fase sono già notevoli ma anche ipotizzando di superarla cosa ci restituirebbe il mare dell'aereo che fu?



FIAT B.R.20 MM 21503 CODICE 3-6
3ª Sq. "La Torbida" - 43° Gruppo - 13° Stormo
4ª Divisione Aerea "Drago"

1º Pilota † Ten. Simone CATALANO - MOVVM alla Memoria
2º Pilota M.ilo Ottaviano ALIANI
Motorista 1º Av. Raffaele FARRIS
Marconista † 1º Av. Salvatore GAETA
Armiero † S.M. Tommaso FERRARI

*Partito dal campo di manovra N°15 (Cascina Vaga - PV) il 13/6/1940
ha effettuato un'azione di bombardamento sull'idroscalo di Hyères
Danneggiato gravemente dai caccia francesi è ammarato in emergenza
per l'arresto dei motori.*

2

La Sezione Lombardia del GRUPPO AMICI VELIVOLI STORICI prese in carico il 13 giugno 1992

1. Lamberto Francois e Claudio Basile con il comandante Poletti mentre prende in carico il reperto.

2. Targa apposta sul relitto (oggi scomparsa) dal GAVS Lombardia.

Un restauro totale credo sia economicamente insostenibile, si potrebbe esporlo così com'è con ambientazione da fondale marino, certo bisognerebbe essere ben sicuri di fermare la corrosione che in superficie galopperebbe veloce. Confesso che ho addirittura immaginato il relitto immerso in una vasca dell'acquario di Genova, sarebbe un ulteriore richiamo turistico, ma alla fine mi sono convinto, mio malgrado, che debba rimanere dov'è.

Il restauro della scaletta

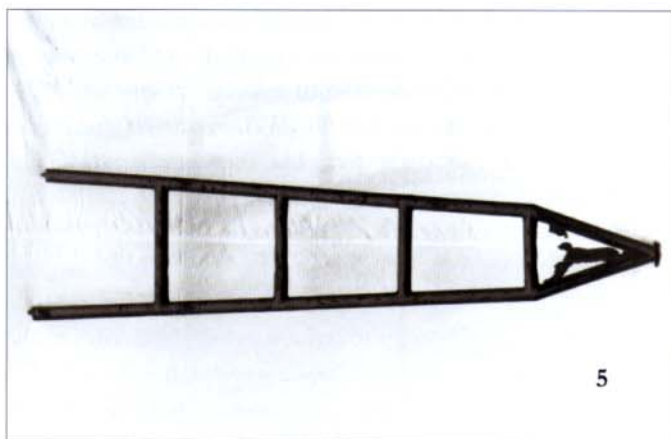
Nel 1992 oltre ad essere ben più giovane avevo solo una

vaga idea su come trattare la corrosione dei metalli: così prevalse, pur senza una adeguata pianificazione di conservazione e restauro, la voglia di recuperare qualche pezzo di quel magnifico aeroplano. Non volevo prendere niente che mutilasse il velivolo e la scaletta che avevo intravisto in fusoliera mi sembrò un'asportazione ragionevole. Una volta in superficie fu sistemata, grazie ad un amico, sul cassone del suo pickup per essere trasportata a Milano. Si deve tener presente che la scaletta in questione aveva un ulteriore spessore di circa mezzo centimetro di concrezioni marine: lascio a voi immaginare il gradevole aroma sprigionato dai microorganismi in decomposizione durante la permanenza durata svariati giorni nel mio box (questo è il motivo per cui la maggior parte dei reperti trafugati dai relitti non supera l'avallo di mogli e parenti vari, finendo "persi").

Feci quindi il classico errore di lasciare un oggetto metallico recuperato dal mare all'aria invece di immergerlo in acqua dolce per desalinizzarlo, fino a quando con il socio Guindani pianificammo una soluzione. All'epoca il GAVS Lombardia disponeva della sede Pirelli-Bicocca nella quale approntammo una piccola vasca autocostruita per riporvi la scaletta. Furono usati dei mattoni per fare i bordi ed un telo di plastica molto spesso per l'interno. Invece di usare l'acqua venne usato acido fosforico nel quale fu lasciata immersa per un paio di settimane con l'ottimo risultato di eliminare tutte le concrezioni marine e dare un forte contributo all'arresto della ruggine. Purtroppo i tubi erano alquanto logori, molti i fori presenti ed un piolo era praticamente inesistente, inoltre per evitare che la corrosione continuasse a lavorare all'interno dei tubi usammo della schiuma poliuretana spray, quella che normalmente si usa in edilizia, con la quale abbiamo riempito tutte le cavità impedendo il contatto con l'aria. La schiuma una volta solidificata è servita anche per chiudere i fori e ricostruire le parti dei pioli mancanti mentre tutte le superfici esterne sono state poi passate con vernice gel antiruggine. Il fatto che la superficie fosse estremamente porosa a causa della corrosione non giustificò l'utilizzo di vernice del colore originale perché la scaletta non avrebbe mai avuto l'aspetto di quando era operativa. Decisamente un restauro poco ortodosso (anzi direi che 'restauro' non è forse... il termine più appropriato...) frutto di sola passione e poca competenza, ma visti i risultati a 25 anni di distanza direi sufficientemente efficace: a parte piccolissime fioriture la scaletta si è conservata inalterata fino ad oggi e spero che opportunamente valorizzata racconti la sua storia ai visitatori del MUSAM.

Ringraziamenti:

Aldo Guindani, Fabio Trillini, Massimo Mambretti, Lamberto Francois, Muzio Carlo



3. Come si presentava la scaletta durante la sua vita operativa.

4. Momenti del recupero dal fondo.

5. La scaletta oggi.