

Capoportiere, 25 anni dopo Quell'aereo riemerso dal mare

Il ricordo L'impresa di Angelo Silvestri e dell'Archeosub Pontino per il recupero del Curtiss P40L l'11 e 12 gennaio del 1998

È il 31 gennaio 1944. Gli aerei americani Curtiss P40L dell'86th Squadron 79 Fighter Group di stanza a Capodichino partono per una missione di ricognizione sulla zona Anzio-Nettuno: tra essi c'è quello pilotato dal tenente Michel Mauritz, che all'altezza di Capoportiere comunica al caposquadriglia che la temperatura del motore ha raggiunto un livello critico tale da non permettergli di proseguire. Riesce con molta perizia ad ammarare e si salva a nuoto mentre l'aereo s'inabissa. È fatto prigioniero dai tedeschi; condotto a Cisterna di Latina conosce il capitano Charles Shunstrom dei Rangers, anche lui prigioniero. A seguito del bombardamento sulla zona vengono trasferiti a Roma per sfilare secondo la propaganda nazista lungo i Fori Imperiali. Da qui sono condotti nel campo di concentramento di Laterina nei pressi di Arezzo, da dove Mauritz e Shunstrom evadono per iniziare una lunga e travagliata marcia attraverso gli Appennini sotto pioggia, bufere di neve e freddo per raggiungere Ancona, sul cui litorale sperano di trovare un sottomarino inglese che opera per il recupero dei militari Missing in actions).

Il loro viaggio dura ben 5 mesi in cui vivono avventure rocambolesche, ricevono aiuti insperati da gente comune, incontrano partigiani, gente di spettacolo, ricchi nobili marchigiani: questi ultimi fanno arrivare Mauritz nei pressi di Pescara, dove finalmente riesce a incontrare le truppe americane e ottenere un buono di viaggio su un treno che da Torino di Sangro (Chieti) lo porta a Foggia, dove raggiunge i suoi compagni di reparto. È il 29 giugno del 1944.

Ma tutto questo non si sarebbe mai saputo se Angelo Silvestri nel 1989, in compagnia di amici che condividevano la sua stessa passione, non avesse fondato l'Archeosub Pontino che avrebbe operato nel Centro Sub Latina con lo scopo primario di costituire a Latina un Museo del mare. Dopo innumerevoli scoperte di relitti riguardanti il periodo romano, la sua attenzione si rivolse a quelli della seconda guerra

mondiale, fino alla scoperta in mare del Curtiss P40L. E l'11 e 12 gennaio 1998, venticinque anni fa, dopo aver ottenuto il nullaosta da parte dello Stato Maggiore dell'Aeronautica 5° Reparto con nota Prot. SMA/554/1097 e l'autorizzazione dell'Ambasciata Americana, il Curtiss P40L viene recuperato. Sono necessari due giorni d'intenso lavoro subacqueo effettuato con due sorbone (tubi aspiranti) del diametro di 50 cm e il supporto di una chiatta predisposta dalla ditta Technosub, il Vega dei Fratelli Bisceglie, per liberarlo da fango e sabbia, con l'aiuto di 17 palloni di una tonnellata di spinta per vincere l'effetto ventosa che il sedimento esercitava sul relitto. I quattro palloni infatti totalizzano circa quattro volte il peso originario del velivolo che era stato stimato in circa quattro tonnellate. Adagiato su una slitta posta sotto il ventre, il relitto viene trascinato a riva da una potente gru e depositato sulla spiaggia, offrendo uno spettacolo indimenticabile per le migliaia di persone accorse, che vedono emergere dal mare dopo oltre mezzo secolo un aereo da guerra in perfette condizioni.

Partecipano alle operazioni di recupero e curano il piano operativo del lavoro subacqueo Angelo Silvestri, presidente Archeosub Pontino, Paolo Zanini, Nicola Pierdominici, Antonio Di Rosa, Gianluca Contarini, Enzo Rossi, Massimo Prestipino, Savino Caporale, Silvano Scifoni, Vito Capurso, Stefano Balducci,



Il pilota statunitense, tenente Michel Mauritz. Dopo 53 anni è tornato a rivedere il suo aereo



Valerio Petrucci, Giorgio Morazano, Francesco e Rodolfo Anecchiarico, i fratelli Nicola e Tino Bisceglie.

Tutte le fasi delle operazioni in mare sono state svolte sotto la presenza del Nucleo Sommozzatori dei Carabinieri di Roma al comando del Maresciallo Florio, la Capitaneria di Anzio, Seziomare Rio Martino al comando del Capo N.P. III Classe Sargentone, e la Questura di Latina con l'invio di una motovedetta e un elicottero.

L'aereo è perfettamente conservato, e da una stima sommaria dei danni nei piani caudali si stima che il pilota abbia eseguito l'ammarraggio d'emergenza facendo posare sull'acqua per prima la coda. Sul muso dell'aereo infatti è alloggiato un grosso radiatore che se l'ammarraggio fosse avvenuto di prua sicuramente si sarebbe schiantato. Nella carlinga viene recuperata la targhetta identificatrice del numero seriale e si trovano ben leggibili una grossa scritta, Skipper, e la sigla X49.

Solo molto tempo dopo si sco-

prirà che l'aereo apparteneva al pilota, tenente Parson, che lo aveva ribattezzato "Skipper". Per questioni di organizzazione Mauritz si trovò a pilotare proprio questo, e nei registri americani è riportato:

"The pilot Michael Mauritz serial number 0-68739 listed as a battle casualty, was serving with the USAF XII ASC, XII Air Force 79th Fighter Group 86th Fighter Squadron located at Capodichino L.G. (Landing Ground) Italy and Curtiss P-40 L "X49" Ser.No.42-10857 "SKIPPER" A.A.F. Serial number 42-10857, Engine Y-1650-1 A.A.F. 41-49185, is the aircraft".

L'aereo era stato assegnato alla missione dello sbarco di Anzio del 22 gennaio 1944 con lo scopo di proteggere le forze americane di terra da attacchi aerei nemici. Gli Spitfires inglesi sarebbero stati di pattuglia a 20.000 piedi mentre i Curtiss P40 a 10.000: questo per arginare alcuni voli dei tedeschi fatti proprio con gli Spitfires che erano riusciti a catturare durante la campagna in Africa settentrionale. Ecco per-

L'ammarraggio davanti al lido di Latina del pilota americano Michael Mauritz



Nella foto accanto, fra i tre uomini in alto, al centro c'è **Angelo Silvestri** (senza berretto). Nella foto sotto l'aereo Curtiss P40L recuperato l'11 e 12 gennaio del 1998 a Capoportiere da Angelo Silvestri e dell'Archeosub Pontino dopo due giorni di intenso e faticoso lavoro



ché l'aereo aveva i colori di mimetizzazione desertica ancora chiaramente visibili sulla parte superiore della carlinga mentre la pancia era azzurro cielo.

L'avvenimento ha risonanza a carattere nazionale, e tramite varie ricerche si ha la conferma che il pilota del Curtiss P40L localizzato a Capoportiere è proprio il primo della lista dei Michel Mauritz che erano stati contattati: ha 77 anni e vive in America.

Il pilota viene in Italia

Mauritz viene informato del ritrovamento e del recupero del suo aereo e subito esprime il desiderio di tornare in Italia. Il 4 settembre 1998 dopo 53 anni il pilota statunitense torna a rivedere il suo aereo, grazie a Mariano De Pasquale (titolare del Museo di Piana Delle Orme di Borgo Faiti dove l'aereo è conservato) che lo invita in Italia assieme ai suoi cari per ritrovare il vecchio Skipper ed essere festeggiato: prevedibile l'emozione di fronte a quel velivolo che è stato l'artefice delle sue avventurose vicissitudini.

Il velivolo è conservato ora nel Museo di Piana delle Orme a Borgo Faiti

Alla sua morte, avvenuta a 83 anni il 2 giugno 2004, il Museo di Piana delle Orme ha espresso il suo cordoglio con parole di vero affetto: *“La notizia della sua scomparsa ci lascia addolorati e sgomenti. Michael ha lasciato un segno in tutti noi. Crediamo che mai il tenente Mauritz abbia dimenticato di essere, prima di tutto, un uomo. Per questo Piana delle Orme sarà sempre la casa di quell'uomo e del suo aereo”*.

Qualche commento

Questa è la semplice cronistoria del rinvenimento dell'aereo, del suo recupero e dell'incontro con il pilota Mauritz. Ma per fortuna Angelo Silvestri è talmente emozionato da questa sua scoperta che non si ferma alle notizie nude e crude, tecniche, ma ne aggiunge altre più particolari e interessanti: mi fornisce informazioni sulle vicende rocambolesche che lo stesso Mauritz ha raccontato durante il suo soggiorno in Italia nel 1998 e che ho elaborato in un romanzo a lui dedicato.

Riporto solo due aneddoti si-

gnificativi per meglio delineare la fermezza del suo carattere e l'ironia con cui ha vissuto la sua avventura. Una volta fatto prigioniero dai tedeschi, all'ufficiale che lo interrogava per carpire qualche informazione tattica circa il suo aereo Curtiss P40L, visto che aveva avuto un guasto gravissimo, risponde orgogliosamente: *“E' il miglior aereo del mondo!”*

Se fosse stato Pinocchio avrebbe visto il proprio naso allungarsi, perché il Curtiss P40L non era affatto il miglior aereo del mondo. Fu prodotto dal 1939 al 1944 in quasi trenta versioni e in vari esemplari e non fu mai all'altezza degli avversari che si trovò a fronteggiare, contro i quali poteva vantare soltanto grande robustezza, velocità in picchiata e capacità di incassare colpi. Il secondo aneddoto lo registriamo durante il suo soggiorno a Piana delle Orme. Rivolgendosi agli artefici del recupero del suo aereo: *“Bene, adesso che lo avete rimesso in perfetto ordine spero abbiate trovato l'origine del guasto che ha fatto surriscaldare il mo-*

tore”.

Vorrei aggiungere una nota personale. Mauritz ha raccontato che dopo l'evasione dal campo di concentramento di Laterina (Arezzo) si era allontanato il più possibile dalla zona di guerra per cercare di ricongiungersi con gli Alleati, e con l'aiuto dei partigiani italiani locali era rimasto nascosto per diverso tempo. Ricorda con molto affetto e gratitudine l'aiuto che questi italiani gli diedero, mettendo in pericolo la loro stessa vita.

Mio padre Franco, pianista e direttore d'orchestra, in quella circostanza aveva organizzato uno spettacolo teatrale per allietare proprio i partigiani dell'entroterra maceratese sotto i Monti Sibillini; e raccontava che il responsabile di quel gruppo di partigiani gli aveva confidato che confusi nel loro gruppo c'erano due ufficiali americani: uno di loro era un pilota che aveva compiuto un ammaraggio di fortuna a Littoria. ●

Dante Taddia
geologo, storico e scrittore

© RIPRODUZIONE RISERVATA