

DOPO UNA METICOLOSA ESPLORAZIONE  
E UNA ACCURATA RICERCA NEGLI ARCHIVI

# IDENTIFICATO L'AEREO DI BRINDISI

Testi di PIETRO FAGGIOLI  
Foto di MARCO SIENI



Una foto del Douglas C-47 precipitato in Adriatico, al largo di Brindisi, e un particolare del carrello.

**A**vevamo una foto delle ali di un aereo localizzato l'anno prima sul fondo dell'Adriatico, dalle parti di Brindisi. Ed eravamo convinti di aver trovato un aeroplano molto raro, almeno per noi, in Italia. Ali grandi e rovesciate, mancanza dei motori, uno strano carrello: gli esperti avevano deciso che si trattava, con quel carrello, di un Ilusin II, un velivolo russo monomotore della Seconda Guerra Mondiale. E ciò era strano, perché cosa ci faceva il relitto di un aereo sovietico vicino alle nostre coste? Bisognava investigare assolutamente, dato che, per quanto ne sapevamo, i russi nello scacchiere adriatico non avevano mai operato con quelle macchine volanti. Ci venne in aiuto Achille Vigna, grande esperto d'aviazione, che fece una interessante scoperta: nel primo dopoguerra l'Unione Sovietica

ne aveva donata una decina di esemplari all'Albania. Si intrecciarono, allora, le supposizioni più fantasiose: si immaginò, per giustificare la presenza del relitto vicino a Brindisi, che un pilota russo, o albanese, avesse cercato di raggiungere il territorio italiano e che, in vista della costa, fosse rimasto senza benzina, oppure che, nei primissimi anni della Guerra Fredda, avesse cercato di sorvolare il territorio italiano per scopi di spionaggio. Pensammo, insomma, le cose più strane, e quindi decidemmo di andare a fare una immersione di controllo sull'aereo. Prendemmo contatto con l'amico Stefano Maghelli, proprietario del diving center Aquademia, di Brindisi, e scopritore di questo e di altri relitti. Organizzammo rapidamente una spedizione e con Marco Sieni nella veste di fotografo

**NON SI TRATTA, COME SI SUPPONEVA IN UN PRIMO TEMPO, DI UN AEREO RUSSO ILUSIN DECOLLATO DALL'ALBANIA E FINITO VICINO ALLE NOSTRE COSTE, MA DEL DOUGLAS C-47 SKYTRAIN DELLA NOSTRA AERONAUTICA MILITARE DATO PER DISPERSO CON TUTTO L'EQUIPAGGIO IL 20 GENNAIO 1960. ANCORA OSCURE LE CAUSE DEL DISASTRO. DELLE DUE ELICHE, UNA È ANCORA INTATTA, SEGNO CHE QUANDO TOCCÒ L'ACQUA ERA GIÀ FERMA**

andai in Puglia. Con il gommone di Stefano fu un attimo raggiungere il punto dove si trova il relitto dell'aereo, che giace a una ventina di metri di profondità, a dodici miglia a sud di Brindisi. Fino al momento di scendere, la storia dell'aereo albanese che avevamo immaginato sembrava plausibile, ma

quando lo raggiungemmo e ci trovammo al cospetto delle ali, argentee, con uno dei carrelli estratti, capimmo che le cose erano andate in tutt'altro modo e che quel velivolo non poteva essere un Ilusin. Su una delle gomme, infatti, era ancora ben leggibile la marca: Good Year. Siccome ci aspettavamo una

scritta in caratteri cirillici, la faccenda ci sorprese non poco. E se le gomme erano americane, probabilmente lo era anche l'aereo. Guardammo meglio. La grande pianta alare rovesciata ci fece pensare, a questo punto, a un Douglas C-47; uno dei carrelli era fuori, l'altro ancora nel suo alloggiamento; osservando sotto l'ala, abbiamo visto alcuni pesci, ma nessuna traccia dei due motori e della fusoliera. Mi spostai di una ventina di metri verso nord e intravidi un ammasso scuro più in là, era uno dei due propulsori, un motore stellare Pratt & Whitney Twin Wasp da 1.200 Hp. L'urto contro la superficie del mare deve essere stato tremendo, poiché l'elica mancava, le alette di raffreddamento di alluminio erano piegate e molte delle teste dei cilindri (in tutto quattordici in due stelle

I resti dell'aereo giacciono su un fondale di sabbia e posidonia. In queste immagini vediamo parte dell'ala, il secondo motore in una strana posizione in verticale, un'elica e, in basso, la radio.



di sette) erano addirittura strappate. Verso nord, c'era un prato di posidonie diviso da una strada di sabbia costellata di lamiere e pezzi di alluminio. Era il solco lasciato dall'aereo sul fondo prima di fermarsi. Riconobbi una scatola rettangolare, mi avvicinai, era la radio. Mi spostai verso est



## IL DC-3 IN BREVE

**Paese d'origine:** Stati Uniti;  
**Anno d'entrata in servizio:** 1941;  
**Tipo:** aereo da trasporto di truppe e merci, per il lancio di paracadutisti e per il traino di alianti;  
**Equipaggio:** quattro uomini;  
**Motori:** due Pratt & Whitney R 1830-90 Twin Wasp a quattordici cilindri stellari, raffreddati ad aria, con spinta da 1.200 Hp al decollo;  
**Armamento:** nessuno;  
**Carico trasportabile:** 27 uomini in assetto di guerra, oppure 4.536 Kg. di materiale;  
**Velocità massima:** 370 km/h a 2.682 metri;  
 Velocità di crociera: 333 km/h;  
**Autonomia:** 2.575 Km;  
**Peso:** 8.255 Kg. a vuoto, 11.794 Kg con carico normale, 13.608 Kg. a pieno carico;  
**Apertura alare:** 29,11 metri;  
**Lunghezza:** 19,43 metri;  
**Altezza:** 5,18 metri;  
**Superficie alare:** 91,70 metri quadrati.

e notai che i miei compagni erano intenti a fotografare il secondo motore, che giaceva in una posizione stranissima, appoggiato sull'elica a tre pale in posizione verticale. Le pale non erano piegate, perciò è probabile che quel motore fosse fermo al momento del disastro.

Tornati al porticciolo



di Brindisi, salutammo Stefano Maghelli e in auto cominciammo a risalire verso nord. La storia dell'aereo comin-

ciava a diventare appassionante e così, senza perdere altro tempo, iniziammo a fare una serie di telefonate agli esperti di aviazione che conoscevano ed erano in attesa di notizie: non è un'illusione, li avvertimmo, è un C-47! In teoria, poteva essere un C-47 perduto dagli americani nel 1944, quando erano operative le loro basi negli aeroporti pugliesi, però, in quel periodo, gli aerei Usa erano verniciati di marrone, mentre quello che avevamo visto nel mare di

Brindisi era di un inequivocabile color argento e sulle lamiere luccicanti non appariva alcuna traccia di vernice. Il dubbio, comunque, durò poco, perché presto arrivò la telefonata chiarificatrice di Achille Vigna: lo aveva trovato! L'aereo era proprio un C-47, matricola militare 61770, in forza alla Scuola



## I C-47 E LO SBARCO IN SICILIA



Nella notte tra il 9 e il 10 luglio 1943, gli angloamericani iniziarono l'invasione della Sicilia e i C-47 furono coinvolti, durante lo sbarco, in quattro operazioni di lancio paracadutisti e di traino alianti, azioni poco conosciute in Italia, ma che negli Stati Uniti e in Inghilterra diedero luogo a polemiche e persino a un processo, perché le cose non andarono affatto bene. Gli insuccessi, comunque, non insegnarono nulla alle alte cariche, poiché durante il più famoso sbarco in Normandia, l'anno dopo, furono ripetuti gli stessi errori, con le stesse tragiche conseguenze. Ma vediamo come si svolsero i fatti in Sicilia.

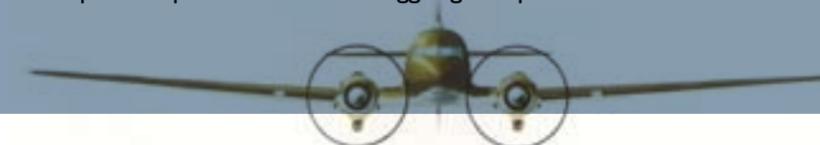
**Operazione inglese a sud di Siracusa, notte tra il 9 e il 10 luglio 1943.** Alle 18,42 del 9 luglio 1943, decollarono dagli aeroporti del Nord Africa centonove Douglas C-47, che rimorchiavano alianti Waco e Horsa. A bordo c'erano milleseicento uomini della Prima Brigata britannica del generale Hicks. Gli aerei fecero rotta sulla Sicilia per operare a sud di Siracusa e prendere tra due fuochi le truppe italiane che difendevano la costa. A causa del forte vento e, soprattutto, dell'inesperienza dei piloti dei C-47 americani, furono sbagliati i bersagli e gli uomini finirono in aree lontane dall'obiettivo o addirittura in mare. Di essi, ben duecentocinquanta annegarono e quasi altrettanti vennero catturati, uccisi, oppure risultarono dispersi.

**Operazione americana nella zona di Gela, notte tra il 9 e il 10 luglio 1943.** Alle 20,45 del 9 luglio 1943, decollarono dagli aeroporti della Tunisia duecentoventidue Douglas C-47 del Cinquantaduesimo Stormo da trasporto americano con tremilaquattrocentocinque paracadutisti del 505° reggimento e del III/504° dell'Ottantaduesima Divisione Aerotrasportata americana. I soldati sarebbero dovuti essere paracadutati a sud di Nisemi per occupare l'importante aeroporto dell'Asse che si trovava a Gela. Ma anche questi paracadutisti non ebbero fortuna, poiché, come gli inglesi, furono lanciati in un'area vastissima. I piloti dei C-47 dettero la colpa al forte vento, ma la circostanza fu smentita, mentre risultò la loro incapacità di mantenersi in formazione. L'incidente, però, si rivelò un vantaggio per gli angloamericani, in quanto la presenza di loro paracadutisti dietro le linee italo tedesche, e in tutto il sud della Sicilia, creò un'enorme confusione. Comunque, ben otto C-47 americani furono abbattuti in quell'occasione.



**Operazione americana nella zona di Gela la sera dell'11 luglio 1943.** Il generale Patton ordinò un nuovo lancio di paracadutisti per la sera dell'11 luglio 1943 nella zona di Gela al fine di sostenere la Prima Divisione di Fanteria americana in difficoltà a causa degli attacchi della nostra Divisione Livorno e della tedesca Divisione Goering. Ma anche questa fu un'operazione affrettata, tanto che sembra che le stesse batterie contraeree e le navi americane non fossero neppure state avvertite. A peggiorare le cose, alle 19 dell'11 luglio, contro la linea delle navi che stavano sbarcando truppe e mezzi davanti a Gela si concentrò un violentissimo attacco di Ju-88 del Secondo Fliegerkorps. I settantasei aerei tedeschi impiegati non ottennero risultati e tre di essi furono abbattuti, ma l'azione provocò un notevole nervosismo tra gli equipaggi delle navi americane. L'incursione era appena terminata quando, verso le 22, giunsero nel cielo di Gela centoquarantaquattro Douglas C-47 del Cinquantaduesimo Stormo, che dovevano lanciarsi nella piana duemilacentocinquantaquattro paracadutisti. Gli aerei si avvicinarono dopo il tramonto in una formazione lunga parecchie miglia, che venne scambiata dagli equipaggi americani per una nuova forza ostile. Le batterie terrestri americane, che non sapevano niente dell'arrivo dei paracadutisti, aprirono subito il fuoco contro i C-47, i cui piloti accostarono verso il mare, pieno di loro navi, emettendo i prescritti segnali di riconoscimento. Ma i cannonieri della U.S. Navy, accecati dal fumo di una unità che stava bruciando ed eccitati per la precedente incursione tedesca, non li videro e iniziarono a sparare furiosamente. Il risultato fu che ben ventitré Douglas vennero abbattuti (e ora giacciono nel mare di Gela) e molti altri furono colpiti e dovettero rientrare in Tunisia con morti e feriti. Le perdite furono ingentissime.

**Operazione britannica nella Piana di Catania il 13 luglio 1943.** Il 13 luglio, gli inglesi decisero di lanciare i loro paracadutisti sulle rive del fiume Simeto, a pochi chilometri da Catania (ponte di Primosele). Decollarono dalla Tunisia centosette Dakota con milleottocentocinquante paracadutisti e diciassette alianti al traino con rifornimenti e le artiglierie leggere. Il risultato fu, anche in questo caso, tragico: infatti, due C-47 furono abbattuti dal fuoco amico, dodici precipitarono con tutti gli uomini a bordo perché colpiti dalla contraerea italo tedesca, ventisette rientrarono a fatica in Nord Africa. Soltanto duecentonovantacinque uomini dei milleottocentocinquante previsti riuscirono a raggiungere il ponte di Primosele.



### L'AEREO DI BRINDISI

L'aereo di cui è stato trovato il relitto fuori Brindisi era il C-47 AS-5, MM.61770, un bimotore appartenente al primo contingente di sei Dakota assegnati all'Afis, rientrato nei ranghi dell'Ami nel 1954 e assegnato alla Scuola Addestramento Plurimotori di Latina. Fu dichiarato disperso in mare, con tutto l'equipaggio, fuori Brindisi, il 20 gennaio 1960. A bordo c'erano il maggiore Riccardi, il capitano Spatarella, il capitano Lazzarini, il sergente maggiore Calderone, il primo aviere Garozzo. Sconosciuti i motivi dell'incidente.



Altri particolari dell'aereo, che giace a circa venti metri di profondità.



Plurimotori. Il velivolo era scomparso fuori Brindisi, il 20 gennaio 1960 con tutto l'equipaggio: il maggiore Riccardi, il capitano Spattarella, il capitano Lazzarini, il sergente maggiore Calderone e il primo aviere Garozzo. Si era trattato di un incidente di cui, pare, non si erano mai

alle insistenti richieste dell'esercito statunitense, un'altra versione ulteriormente migliorata, il DC-3, leggermente più grande del DC-2, che era in grado di trasportare milletrecentosessanta chili di bombe. Furono consegnate anche versioni ibride, composte dalle

ali del DC-3 e dalla fusoliera del DC-2.

La prima versione di DC-3 militare fu la versione C-53 (Skytrooper), costruita in quattrocentocinquese esemplari, che entrò in servizio nell'ottobre

## CHE COS'È L'AFIS

L'Onu affidò all'Italia l'amministrazione fiduciaria dell'ex colonia Somalia, che era ritenuta inidonea all'autogoverno. Rettificata dall'Assemblea Generale il 21 dicembre 1949, l'AFIS (Amministrazione Fiduciaria Italiana in Somalia) ebbe una durata di dieci anni a decorrere dal 2 dicembre 1950.

Il Comando Aeronautico della Somalia utilizzò vari aerei: C-45, C-47, L-5, T-6 e P-51.



del 1941. La versione definitiva fu lo Skytrain (treno del cielo), che fu impiegata dalle forze armate americane a partire dall'inizio del 1942. Tutti i DC-3, sia civili sia militari, vennero chiamati "Dakota", in realtà questo nome è valido solo per i C-47 consegnati nell'ambito della particolare convenzione "affitti e prestiti" alla Royal Air Force. Tutti i DC-3 militari furono dotati degli ottimi motori stellari (quattordici cilindri su due stelle) Pratt & Whitney Twin Wasp da 1.200 Hp ciascuno. Inizialmente i C-47 furono impiegati come trasporto truppa, o cargo, ma nel 1942 fu sviluppata una versione idonea al lancio dei paracadutisti e nel 1943 ne fu messa a punto un'altra che risultò essere particolarmente adatta al traino degli alianti. In entrambe queste ultime versioni, il C-47 svolse un ruolo molto importante negli sbarchi alleati in Sicilia e in Normandia. Lo sviluppo del DC-3 continuò anche dopo la guerra e, con la cessione degli esemplari in eccesso agli eserciti alleati, fu dato ossigeno alle aviazioni commerciali in tutto il mondo. I soli esemplari militari di quest'aereo furono ben diecimilacentotrentatré.

Pietro Faggioli

## CON CHI ANDARE

● Per immergersi sul Douglas C47 ci si può rivolgere a Stefano Maghelli, titolare di **Aquademia Dive Center** di Brindisi ([www.aquademiaweb.it](http://www.aquademiaweb.it), tel. 0831525650, cell. 3383537286), profondo conoscitore dei relitti della zona e non solo. Infatti la tipologia delle immersioni proposte è molto varia: vanno da immersioni semplici e poco profonde a immersioni più impegnative. La base mare del centro è all'interno del nuovo Marina di Brindisi, con ampio parcheggio interno, dove dispone di noleggio attrezzature, ricarica aria e nitrox, spogliatoi, docce calde, custodia attrezzature. Aquademia, inoltre, è un centro di formazione istruttori Esa con la possibilità di conseguire il brevetto in formula college alloggiando in mini-appartamenti, incluso nel costo del corso.