



Fiat BR20M Cicogna (n° MM21503)



<http://www.accadueosub.it>

Testi: Raffaella Castelli

Caduto durante la II guerra mondiale, il Fiat BR20 è stato il primo bombardiere italiano ad essere costruito interamente in metallo. Addormentatosi ad una profondità di 47 mt, proprio davanti a S. Stefano (tra Imperia e Sanremo), offre la possibilità di ammirare, nella sua sorprendente integrità, la mitragliatrice, i proiettili e tutte e due le eliche. Oltre all'indiscusso interesse storico, quest'immersione è notevole anche dal punto di vista biologico: la struttura dell'aereo è diventata infatti un rifugio per molte specie marine che si possono facilmente incontrare immergendosi su questo indimenticabile relitto.



Il BR.20 fu il primo bombardiere interamente metallico Italiano; volò nel febbraio del '36 ed entrò nelle file della Regia nel settembre successivo e partecipò alla guerra in Spagna dal giugno del '37 come bombardiere con due squadriglie ottenendo buoni risultati. Nel 1939



venne realizzata la variante M, caratterizzata da una più ampia vetratura del muso e da una migliore disposizione dell'armamento difensivo in torretta. Fu utilizzato nel corso del conflitto civile spagnolo ed ebbe largo impiego in vari teatri di operazioni della II Guerra Mondiale; in particolare sul fronte della Manica, in Grecia, in Africa settentrionale e nel corso della campagna di Russia. Dalla versione base fu sviluppata quella bis su cui erano montati i più potenti motori Fiat A.82 RC.42 da 1.250 CV ma ne furono prodotti solo una quindicina di esemplari nel 1943

Trasportava un carico di bombe di 1.600 kg, era armato con una mitragliatrice calibro 7.7 sulla torretta anteriore, una mitragliatrice calibro 7.7 sul ventre e nel modello in questione una mitragliatrice calibro 12.7 in torretta superiore girevole tipo M1 (questa mitragliatrice è ancora in posizione come lo è una cassetta di munizioni). La larghezza massima dell'apparecchio è di 21.56 mt, la lunghezza di 16.17 metri, l'altezza 4,30 mt, la superficie totale portante è di mq 74. Il BR20 era motorizzato con due motori stellari Fiat A.80 R.C.41 con doppia raggiera di cilindri da 1000 cv ciascuno, le eliche sono di tipo Fiat in duralluminio a passo comandabile in volo dai piloti nella cabina, il loro diametro è di 3,54 mt. La velocità massima conseguita a 4000 mt era di 393 Km/ora a 2030 giri, l'autonomia era di 3.000 Km.

## La storia

Il 13 Giugno del 1940 il nostro cacciabombardiere MM 21503 era parte dello sfortunato 43° Gruppo d'assalto che decollati dal campo di Cascina Vaga nel pavese giunsero in ritardo causa avverse condizioni meteo. L'MM 21503, comandato dal ten. Catalano, ripetutamente colpito dal D520 di Le Gloan riuscì a raggiungere il luogo d'ammarraggio a S. Stefano con il solo motore sinistro semi funzionante e la mitragliera dorsale fuori uso, non poteva superare le alpi e decise di seguire la costa a bassa quota. Si inabissò quasi subito.

## L'immersione

L'immersione è piuttosto **impegnativa** a causa delle **forti correnti**, spesso **superficiali**, che si abbattono sulla zona. Il relitto si trova su un fondale sabbioso a circa 2 miglia dalla costa in mare aperto (spesso durante il tragitto si incontra onda lunga) , con una **minima profondità di 47 mt** ed una massima di 49 mt. **Brevetto minimo richiesto: specialità immersioni profonde e una buona esperienza (min. 70 immersioni)**. Sul fondo la visibilità è solitamente ottima, la temperatura dell'acqua intorno ai 17° in estate e il relitto è totalmente libero da ogni impedimento (reti). Durante la mia ultima immersione lì (luglio 2008) il relitto era segnalato da una boa del diving centre, il Nautilus di Marina degli Aregai a San Lorenzo a Mare (IM). L'immersione - **non guidata** - prevede una discesa nel blu attaccati ad una cima sino al relitto. In tutta sincerità la guida davvero non serve perché il relitto è ovviamente piuttosto contenuto nelle dimensioni e perfettamente visibile nella sua totalità durante la discesa.

Il briefing che ci viene fatto del responsabile del centro, Davide, è a dir poco esemplare e ci racconta per filo e per segno cosa poi vedremo in acqua. Una raccomandazione importantissima che ci viene fatta è quella di prestare la massima attenzione al computer per **non "sforare" i tempi** previsti. Si raccomanda infatti una immersione di circa **12-13 minuti di fondo** per poi non accumulare una deco spaventosa, che verrà svolta, a seconda delle condizioni della corrente, o attaccati alla cima (ahimè spesso "a bandiera") oppure attaccati ad un molto più agevole trapezio con barre a 6 e 3 mt, calato in mare per l'occasione dallo staff del diving.



Già dai 25 mt della mia discesa inizio a scorgere l'intero relitto e le sagome di altri sub che prima di me hanno raggiunto il fondo. Dopo poco siamo anche noi sopra l'ala destra. L'ambiente è veramente spettacolare, la possente sagoma del relitto è adagiata sul fondo con le eliche piegate all'indietro a causa dell'impatto sull'acqua. Mentre io mi metto a guardare il motore di destra ancora integro scrutando fra le eliche le parti meccaniche, Marco a testa in giù sta guardando sotto l'ala evitando così di alzare il sedimento sul fondo sabbioso e nello stesso tempo di urtare contro le strutture ancora integre ma molto fragili

dell'aereo. Io faccio lo stesso e vedo spuntare due piccole chele che appartengono ad una galatea, crostaceo simile all' aragosta ma più piccolo e dai curiosi colori rossi ed azzurrognoli. Nel frattempo noto una sagoma grigia, mi giro e vedo apparire un grosso grongo che gironzola sotto l'intelaiatura dell'estremità dell'ala. Marco mi fa segno di seguirlo, passo sopra la cabina di pilotaggio oramai irrimediabilmente ricoperta per la quantità di incrostazioni di alghe calcaree e spugne che la ricoprono. Tuttavia si riescono ancora a scorgere le manopole e il supporto della bussola.

Nella parte anteriore dell'aereo la visibilità è migliore, si può chiaramente vedere il motore con le pale dell'elica, pronte da un momento all'altro a riprendere a roteare. Sotto nascosto in un buco un grosso astice le cui chele escono minacciosamente ad ogni nostro passaggio. Ci spostiamo e ci dirigiamo verso la coda tenendo la fusoliera a destra a circa metà scorgo la mitragliatrice a 45° con la bocca di fuoco verso la superficie, sotto di essa è ancora presente il caricatore con i proiettili.



Sulla fusoliera una simpatica "famiglia" di scorfani rossi di tutte le dimensioni si mettono in posa per essere fotografati. Il tempo di fondo è quasi terminato, ancora un rapido passaggio sulla parte laterale e ci avviciniamo verso la cima di risalita.

Vi raccomando davvero di tenere d'occhio i tempi: la prima che mi immerse qui, con il mio gruppo, presi dalla smania fotografica, ci siamo concessi 17 minuti di fondo, che abbiamo "pagato" poi alla fine dell'immersione con.....28 minuti di deco!!!! Vi garantisco che non finiscono mai!!

Come si raggiunge (da Milano): autostrada dei Fiori, uscita Imperia Ovest, seguendo la litoranea sino al porticciolo turistico di Marina degli Aregai

Diving: Nautilus Technical Diving Center – Porto turistico marina degli Aregai – Loc. Cap. D'Albertis 8 – S. Stefano al Mare (IM) - Tel. e Fax 0184.48.10.55 - Cell. 348.85.15.960 - eMail [info@nautilustdc.com](mailto:info@nautilustdc.com) – Resp. Davide Mottola

Buone bolle.....