

Il Gruppo Aerosiluranti dell'ANR: Irnerio Bertuzzi, il Cavaliere del Settimo Sigillo

Nell'autunno del 1943 il capitano Carlo Faggioni decise, insieme a un gruppo di commilitoni, di costituire un nuovo Corpo Aerosiluranti sotto le insegne della neonata Repubblica Sociale Italiana.

Superando notevoli difficoltà, riuscì a realizzare il suo progetto grazie anche al sostegno del tenente colonnello Ernesto Botto, creatore dell'Aeronautica Repubblicana.

Faggioni, nominato responsabile della gestione operativa del Gruppo, titolò la sua unità in memoria dell'ex compagno Carlo Emanuele Buscaglia.

Ricevette dalla SIAI di Vergiate alcuni SM79 nuovi, ed altri, di seconda mano, provenienti dall'Italia, dalla Germania e dalla Danimarca.

Il Reparto venne diviso in tre Squadriglie comandate dal capitano Giuseppe Valerio, dal veterano tenente Irnerio Bertuzzi e dal capitano Carlo Chinca.

Sotto la guida del valoroso Faggioni, il Gruppo Aerosiluranti si rese protagonista di azioni intrepide.

La prima Squadriglia il 6 aprile del 1944, poco prima delle ore 16.00, si levò in volo per trasferire tredici velivoli da Lonate a Perugia, in un'azione che coinvolse settantasette uomini, tra cui Bertuzzi in qualità di gregario.

Numerosi caccia nemici li sorpresero nei cieli tra Firenze e Arezzo. Il bilancio della giornata fu tragico: ventisei morti, sei feriti, sette aerei distrutti o inutilizzabili.

Nonostante fossero trascorsi pochi giorni da questo colpo tremendo, il 10 aprile gli equipaggi partirono per un'azione contro un convoglio protetto da numerose navi da guerra.

Cinque aerei parteciparono all'azione: tra loro Faggioni e Bertuzzi. Quest'ultimo, dopo un lungo volo sul mare come al solito a quota bassissima, fu il primo a giungere sull'obiettivo e colpì una nave da 5.000 tonnellate. L'esito complessivo dell'azione fu tuttavia drammatico: proprio Bertuzzi fu il solo a rientrare a Lonate Pozzolo. Un mese dopo si seppe che il Comandante Faggioni era stato abbattuto.

I superstiti fecero proprio il suo motto : “..sino a che ce la faccio, io continuo così.” . Il 15 aprile il comando del gruppo fu dunque affidato al Capitano Marino Marini, compagno di reparto e amico di Faggioni. Bertuzzi fu promosso capitano per merito di guerra.

Marini decise una nuova azione su Gibilterra, ma, forte dell'esperienza degli ultimi accadimenti, dispose che il progetto sarebbe stato conosciuto solo da una cerchia ristretta di persone qualificate.

Il 3 giugno partirono da Lonate alla volta di Gibilterra dodici aerei con a bordo sessantotto uomini.

L'ingresso in rada avvenne alle 02,20 e ancora una volta Bertuzzi fu il primo a effettuare lo sgancio.

Il Gruppo "Buscaglia" riuscì ad affondare quattro piroscafi, danneggiandone altri due, mentre due siluri esplosero contro i moli. La stampa diede notizia dell'azione, anche se il fatto non ebbe un grande eco: ma per quegli uomini, nelle condizioni operative di allora, si trattò di un'impresa straordinaria.

Dopo l'occupazione di Roma il 4-5 giugno, e lo sbarco in Normandia il 6 giugno, l'attività bellica del Gruppo Aerosiluranti divenne ancor più difficile. Il 27 novembre sei velivoli si spostarono all'aeroporto di Ghedi presso Brescia, scelto come campo "trampolino".

Il 24 dicembre 1944, alle ore 20,20, ebbe inizio l'ultima azione di guerra del Capitano Bertuzzi, il cui obiettivo, da lui solo conosciuto, era il porto di Ancona.

Le condizioni atmosferiche, tuttavia, non erano favorevoli, e sotto una persistente nevicata un solo aereo riuscì a sganciare e una sola nave venne colpita. Proprio a questa azione è dedicato il modello qui raffigurato.

Il capitano Irnerio Bertuzzi svolse la propria azione militare in tempi estremamente difficili con fierezza, coraggio e solidità morale non comuni.

Anche dopo la fine della guerra, la storia della sua vita fu affascinante e tragica.

Egli infatti divenne comandante dell'Alitalia, e successivamente pilota privato dell'ingegner Enrico Mattei, il famoso Presidente dell'AGIP: l'associazione fra un ex pilota dell'ANR, e un ex partigiano, può apparire singolare, ma i due svilupparono un rapporto di reciproca stima e fiducia, fino a perire insieme nell'incidente aereo del 27 ottobre 1962.

La triste vicenda scatenò all'epoca molti dubbi e congetture tra addetti ai lavori e uomini di informazione: ma oggi è certo è che l'aereo a bordo del quale viaggiavano Enrico Mattei, William McHale e Irnerio Bertuzzi fu abbattuto dolosamente. L'indagine tecnica, infatti, dimostrò che all'interno del velivolo I-Snap si verificò un'esplosione limitata, non distruttiva, forse innescata dal comando che metteva in funzione il carrello e apriva i portelloni di chiusura dei suoi alloggiamenti.

I sabotatori portarono a compimento il loro lavoro probabilmente nella notte tra il 26 e il 27 ottobre, mentre l'I-Snap era nella zona militare dell'aeroporto di Catania, in una fascia temporale in cui il mezzo medesimo non era sotto la diretta e continua sorveglianza di Bertuzzi.

Irnerio Bertuzzi, dopo aver beffato tante e tante volte la Nera Signora con la Falce, come il Cavaliere del Settimo Sigillo di Bergman, scivolando letteralmente tra i proiettili, se la ritrova davanti per l'appuntamento finale, e – tragica ironia del destino – proprio quando l'illusione di un ritorno alla vita "normale" sembrava essersi materializzata.

IL G55 SILURANTE

Il Centro Esperienze di Desenzano, prosecutore dell'opera del Centro Sperimentale di Guidonia, si propose l'obiettivo di realizzare un aereo più veloce e maneggevole per l'aerosiluramento. Il Tenente Colonnello Stefanutti ebbe l'incarico di studiare le trasformazioni che permettessero al caccia di portare e sganciare il siluro, il Cap. Corv. Marazio si occupò del paracadute, che doveva frenare la discesa del siluro per consentirgli l'impatto con l'acqua a velocità ridotta. Lo stesso tentativo compiuto dai tedeschi con il caccia FW90 non ebbe alcun successo.

Gli eventi non permisero di iniziare l'uso del nuovo caccia silurante; il patrimonio della serie già costruita fu comunque salvato, infatti dopo la fine della guerra gran parte degli aerei vennero venduti alla Repubblica di Argentina.

CHI VOLA VALE

Storie di aerei e di eroi

