

COLLEZIONI PICCOLA GUIDA PER UNA VACANZA AL DUXFORD AIR SHOW DI SETTEMBRE
FARNBOROUGH 2012 BOOM DI ALTA TECNOLOGIA MILITARE E PRODUZIONE RECORD PER I LINER

VOLARE

MENSILE
DI AVIAZIONE
€ 5,00 ITALY ONLY

AGOSTO 2012
ANNO XXX N° 344

**PROF.
STEARMAN**

La prima volta in aereo:
a bordo di un biplano, la scoperta
del mondo visto dall'alto e la nascita
di una passione. Nella cronaca
di un giornalista... preoccupato.

EditorialeDomus

Poste Italiane SpA - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 352/2003 (Conv. in L. 27/2/2004 n. 46) - Art. 1, comma 1, DCB-Milano - Caricatore Video Fr. Sp. 8,00

ISSN 1121-5607
20344 >
9 771121 560001



Aventura Concluse le ricerche del Kittyhawk in Egitto

L'ULTIMA IMPRONTA DI DENNIS COPPING

di Gregory Alegi - Foto di Andrea Mariotti e Daniele Moretto

Cercava la salvezza, è crollato sotto il sole. A 8 km dal suo aereo. I resti del pilota del P 40 caduto il 28 giugno 1942 sono stati rinvenuti, dopo 70 anni esatti, dal team dell'associazione Arido, che aveva scoperto il relitto. E che ha anche mappato l'intero sito. Adesso la palla passa alle autorità egiziane e inglesi...



Misurazioni

I volontari di Arido sono tornati nel Sahara per un rilievo scientifico nel sito dell'ultimo atterraggio di Copping. In questo modo i dati resteranno disponibili qualunque sia il destino del relitto. La bandiera italiana e quella dell'associazione sono state rimosse subito dopo.



15.06.2012 16:58

Abbiamo oscurato i resti per rispetto". Così Daniele Moretto commenta la foto in cui sventola mezzo metro quadro di seta strappata. Ai suoi piedi, nascosti da qualche clic di Photoshop, potrebbero esserci le spoglie del Flight Sergeant Dennis Copping, disperso il 28 giugno 1942 e riaffiorato settant'anni dopo in un anfratto roccioso. Nel giro di pochi minuti vengono avvisati prima l'ufficiale egiziano di scorta e poi il colonnello Collins, addetto militare britannico al Cairo. "Good job, thank you. I want to meet you". Mentre altri pensavano a vendere foto, coordinate e gite al Curtiss P 40 Kittyhawk, a metà giugno l'Associazione ricercatori indipendenti del deserto occidentale (Arido) è tornata nel Sahara soprattutto per cercare il pilota. È presto per dire se lo abbia davvero trovato, ma la posizione delle ossa (qualche costola, alcune vertebre, la clavicola sinistra integra, un metatarso e una falange) e la stoffa così simile a quella del paracadute strappato trovato in febbraio vicino al caccia sembrano convergere su una stessa conclusione. Il ritrovamento dei presunti resti di Copping non è giunto per caso. La spedizione di Arido, organizzata con la sponsorizzazione di Italegyc Group, si è avvalsa del supporto tecnico di Siwa Paradise Expeditions. Si tratta di un operatore specializzato, fondato nel 1995 da Mohamed Abdel Aziz a complemento dell'omonimo albergo dell'oasi di Siwa. Il suo ruolo è prezioso perché l'accesso alla zona richiede permessi speciali, mezzi idonei e persino un accompagnatore militare. Una volta sul posto, i ricercatori hanno fatto un completo rilievo topografico e fotografico dell'area, segnando la posizione Gps di ogni singolo pezzo e schedandolo. La banca dati così realizzata ha permesso di tracciare gli ultimi momenti del volo di Copping e di fissare alcuni punti fermi (vedi box alla pagina seguente). "Non abbiamo portato via né aggiunto nulla", sottolinea Moretto. Persino la bandiera italiana issata per le foto è stata riportata a casa. Si è quindi passati a cercare Copping. Partendo dall'ipotesi che avesse con sé un paio di litri d'acqua e tentasse di raggiungere l'oasi di Farafra, circa 50 chilometri in direzione sud-est, o di intercettare la pista per Ain Dalla, i ricercatori calcolano che possa aver percorso una quindicina di chilometri prima di soccombere alle temperature di 45°. Daniele, Andrea e Riccardo partono all'alba, su tre percorsi paralleli a 300 metri l'uno dall'altro, scrutando con attenzione la sabbia che si arroventa in fretta. "Le aspettative ci sono, ma man mano che avanziamo cominciano a scemare", dice Daniele. "Ma come si fa a trovare qualcosa in questa arida depressione?". Dopo cinque chilometri e alcune ore, Riccardo trova un bottone metallico. La marcia riprende verso tre alture a cono, alte 30-50 metri, superando le quali si accede a un



IL SERGENTE NEL DESERTO

Una volta, un aereo si schiantò in un anfratto roccioso del deserto. Il relitto rimase lì per decenni, nascosto da una sabbia che si arroventa in fretta. Il 28 giugno 1942, un pilota britannico, il Flight Sergeant Dennis Copping, si schiantò in un anfratto roccioso del deserto. Il relitto rimase lì per decenni, nascosto da una sabbia che si arroventa in fretta. Il 28 giugno 1942, un pilota britannico, il Flight Sergeant Dennis Copping, si schiantò in un anfratto roccioso del deserto. Il relitto rimase lì per decenni, nascosto da una sabbia che si arroventa in fretta.

Vandali all'opera

A destra, il cruscotto fotografato in giugno: molti strumenti sono stati danneggiati. Sotto, in marzo solo il virosbandometro aveva il vetro rotto. In basso, gli interruttori, come si presentavano in giugno e in marzo (in basso): quelli che sono stati spostati sono evidenziati dal cerchio in rosso. A causa di queste interferenze sono andate perdute informazioni sulla configurazione del velivolo al momento dell'atterraggio forzato.

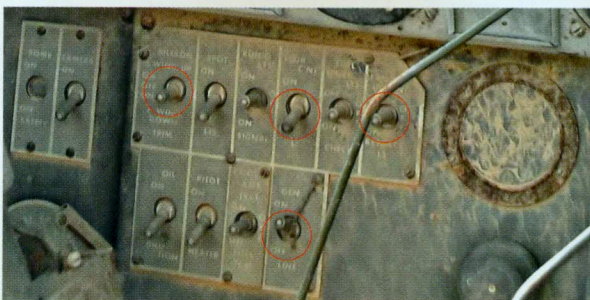
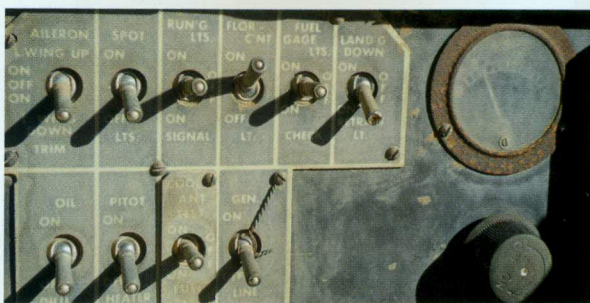
L'opinione dell'investigatore

ATTERRAGGIO VOLUTO, TERRENO IMPOSSIBILE

Da quando si è sparsa la notizia del ritrovamento, è scattata la gara a capire che cosa sia successo. Perché Copping, decollato da campo LG9 per portare il suo caccia danneggiato verso est, ha tirato dritto verso sud? Perché non ha risposto al gregario che gli chiedeva di cambiare rotta? È difficile rispondere: le certezze sono poche e le ipotesi lette su internet sono viziate dalla scarsa competenza in materia di inchieste tecniche sugli incidenti aeronautici. Per questo abbiamo sottoposto i dati e le foto di Arido a Bruno D'Alba, già comandante Alitalia e investigatore dell'Agenzia nazionale sicurezza volo. "Premesso che un'inchiesta tecnica non si può fare solo sulle foto e che la ricognizione diretta del relitto potrebbe dire molto", inizia D'Alba, "si può affermare con ragionevole certezza che l'atterraggio è avvenuto con il motore in moto, come si desume dalle foto dell'elica e dal ritrovamento di una parte di pala nei primi metri del rovinoso percorso sul terreno". Copping, insomma, non avrebbe atteso che il motore si spegnesse per atterrare in un posto qualunque, ma avrebbe cercato quello che gli sembrava più adatto. "L'atterraggio è avvenuto con un esito poco favorevole non per imperizia del pilota, ma per lo stato del terreno, non proprio pianeggiante e cosparso di massi annegati nella sabbia", spiega con l'occhio esperto del pilota e dell'investigatore. "Se il contatto con il terreno fosse avvenuto con l'aereo in volo incontrollato si avrebbe evidenza di ben altri effetti distruttivi strutturali della carlinga, delle ali, dei piani di coda o del timone". "Lo stato della gomma ritrovata fa capire che nei circa 150 metri di percorso al suolo è collassata prima una gamba e poi l'altra, in successione, fino al definitivo contatto del motore con il terreno", prosegue D'Alba. "Il gruppo ogiva/elica potrebbe essersi staccato nell'ultima fase della strisciata al suolo, perché mi sembra improbabile che qualcuno l'abbia spostata per portarla dove si trova ora". "Purtroppo l'incertezza sulle manomissioni, anche piccole, subite negli anni rende impossibile trarre opinioni fondate dalla normale analisi tecnica dell'interno del cockpit: la posizione riscontrata dei comandi, la disposizione di leve, interruttori, manette o altri equipaggiamenti residui visibili nelle foto non può offrire ulteriori elementi di certezza", conclude D'Alba. "Se il relitto potesse essere messo a disposizione di un gruppo di investigatori aeronautici si potrebbero forse fare rilievi tecnici più approfonditi, dai quali trarre un quadro più completo".



avvallamento. Addentratosi di circa tre km in questo passo, Daniele trova una piastrina in rame con scritte leggibili della ditta Elliott di Birmingham. Passano altri tre chilometri sotto il sole, con l'acqua sempre più calda. Tra poco sarà ora di rientrare. Prima, però, Andrea sale su un rialzo del terreno e scruta i dintorni con il binocolo. L'occhio si ferma su qualcosa che biancheggia. Potrebbe essere qualsiasi cosa, persino l'onnipresente sacchetto di plastica. Ma vale la pena di controllare. Pochi minuti dopo arriva un urlo via radio: "Ci sono delle ossa e un pezzo



FONTI ARIDO

Reperti nel deserto

Nel tracciato, sovrimpresso a una mappa di GoogleEarth, sono indicati i punti in cui sono stati trovati pezzi dell'aereo (la sua posizione è la prima in basso a destra).





di tessuto!" I compagni accorrono subito. A Daniele, medico anestesista, bastano pochi istanti per capire che si tratta di resti umani. Il tessuto sembra provenire dal paracadute. Salta fuori pure una piastrina metallica stampigliata con il numero 61: ricorda quelle delle chiavi degli armadietti. Il team segna il punto con il Gps, fotografa tutto per documentare quello che si è trovato e avverte le autorità via radio: prima gli egiziani, poi gli inglesi. Sarà davvero Copping? Ovviamente è troppo presto per dirlo e bisogna resistere alla tentazione di conclusioni affrettate.

D'altra parte, la posizione remota e le altre evidenze sembrano restringere il campo delle scelte. Con questi pensieri i ricercatori di Arido rientrano al campo base e in Italia. Il compito dei volontari è finito. La palla passa alle autorità, alle quali spettano il recupero e l'analisi dei resti, che aggiungerà un altro tassello alla vicenda dell'ultimo P 40 della Raf. È una corsa contro il tempo, perché la precaria situazione politica in Egitto rende difficile trattare il recupero del relitto. Che rischia anche ulteriori danni per via di un turismo a caccia di souvenir e false emozioni. ■

Tracce nascoste

Daniele Moretto (a sinistra) mostra la tela di paracadute rinvenuta insieme con alcune ossa (mascherate dai segni in bianco). Con lui Andrea Mariotti.



luciano sorlini spa

Concessionario esclusivo ed officina
revisione motori Rotax®

Officina per la manutenzione velivoli ultraleggeri

Officina certificata EASA PART-145 per:

- ✓ Lycoming, Continental e Rotax
- ✓ velivoli monomotori certificati
- ✓ strumenti di volo e navigazione, tubazioni flessibili
- ✓ componentistica oleodinamica e cavi comando
- ✓ verifica periodica attrezzature di controllo

Service station CESSNA

Rappresentante GARMIN ed HOFFMANN PROPELLER

Impresa Certificata EASA PART-M per la gestione della navigabilità continua (C.A.M.O.)



2.000 hrs.
"TBO"
ROTAX
AIRCRAFT ENGINES

912 is
INJECTION ENGINE



OFFICINA MOTORI

Via Marconi, 3 - 25080 Carzago (BS)

Tel +39 030 601033 | Fax +39 030 601463 | Mail avio@sorlini.com

OFFICINA VELIVOLI

Aviosuperficie Loc. Ghizzole - 36040 Montegaldella (VI)

Tel e Fax +39 0444 635048 | Mail aviomgd@sorlini.com | www.sorlini.com