



Avventura La storia del Flight Sergeant Dennis Copping e del suo P 40

di Gregory Alegi - Foto di Andrea Mariotti e Daniele Moretto

Guardate questo Kittyhawk quasi intatto, inghiottito nel '42 assieme al suo pilota dal Grande mare di sabbia in Egitto. Rispuntato in rete su un sito polacco, il caccia è stato ritrovato da un team di ricercatori italiani, che da anni mappano i cimiteri dimenticati dei caduti in guerra. E che temono saccheggi. Mentre un'agenzia offre già escursioni a 85 euro...

IL SERGENTE NE



Un caccia compie un atterraggio di emergenza in pieno Sahara, perdendo nell'impatto il carrello e l'elica.

Uscito più o meno incolume dall'abitacolo, il pilota tenta forse di lanciare un messaggio di emergenza dalla radio di bordo e di utilizzare il paracadute come tenda. Poi, disperato, si incammina nella direzione che spera possa portarlo alla salvezza. Sembra la scena di un film, ma il 28 giugno 1942 probabilmente è andata davvero così. Nel giro di qualche ora - al massimo un paio di giorni - vengono entrambi inghiottiti prima dalla sabbia finissima e rossastra del deserto e poi dalla storia: un episodio come infiniti altri di una guerra mondiale.

A riportarli alla luce settant'anni dopo è Internet. Il 17 aprile 2012 un sito modellistico polacco pubblica alcune foto "scattate da un collega che lavora nel Sahara" che mostrano un relitto di Curtiss P 40 Kittyhawk in condizioni straordinarie. Nonostante la sabbia abbia smerigliato gran

parte della vernice, la coccarda della RAF è ancora visibile. Cosa ancora più incredibile, sembra esserci tutto, compresi a pochi metri di distanza i carrelli e l'elica. Il giorno dopo la notizia è sul *forum* di FlyPast, la rivista inglese di aerei storici. Spuntano due video su YouTube e un album fotografico su Flickr. Accompagnata da un intenso dibattito sulla possibilità che si tratti di un fotomontaggio, la notizia rimbalza in maniera virale da un *forum* all'altro, da una e-mail all'altra (a me arriva il 23 aprile dalla Nuova Zelanda), come solo la rete sa fare. Finalmente approda sulla BBC e sui quotidiani inglesi, dai quali tracima in Italia. Sempre accompagnata da un nome polacco e dalla data di aprile. In realtà la scoperta è avvenuta in gennaio e le prime fotografie sono state scattate il 12 febbraio da Daniele Moretto, anestesista bolognese di 55 anni, pilota di ultraleggeri, con oltre 1.200 ore di volo a bordo di elicotteri per interventi di emergenza, ma soprattutto animatore

Sull'altopiano
Chiamato dagli arabi "l'aereo dell'inglese", il Kittyhawk ET574 si è presentato ai suoi scopritori il 12 febbraio 2012. In una posizione remota gli ha permesso di sfuggire al recupero dei metalli a opera delle popolazioni locali.

DESERTO





Rottami e predatori

L'impatto con il suolo ha strappato elica e riduttore dal motore. Sotto, l'interno della cabina, quasi intatto. La pubblicazione delle foto su Internet ha già causato i primi danni.

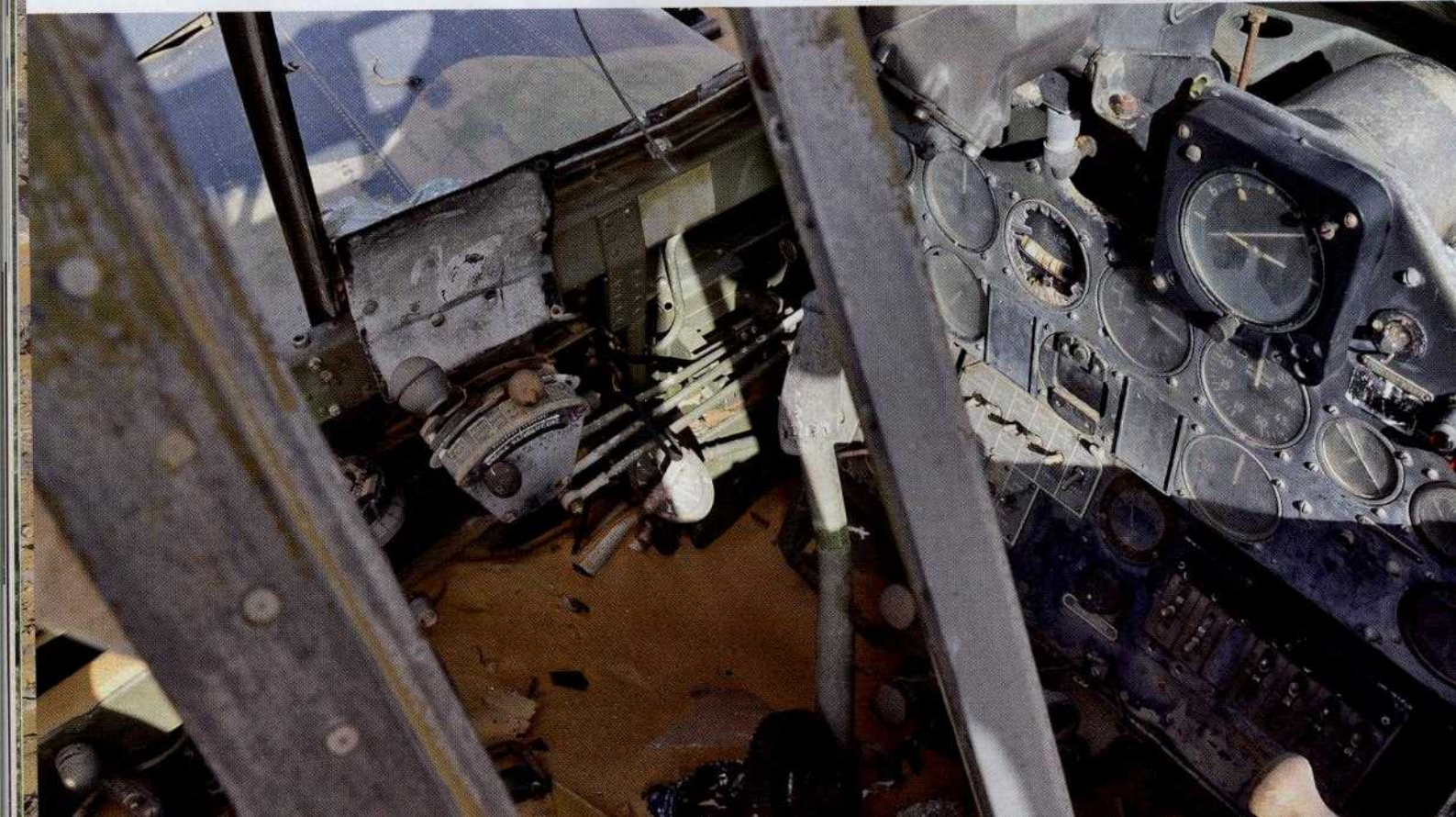
dell'Associazione Ricercatori Indipendenti Deserto Orientale (ARIDO, nome quanto mai azzeccato dato l'ambiente). Davanti all'obiettivo c'è il suo amico Andrea Mariotti, direttore di ARIDO Egypt e compagno in decine di spedizioni nel deserto alla ricerca di cimiteri di guerra (18 nella zona di El Alamein, apprendo dal sito), sepolture dimenticate, resti mortali inghiottiti dal deserto. "Un po' come completare l'opera di Caccia Dominioni", dico. "In piccolo, però", si schermisce, quasi che l'accostamento manchi di rispetto al grande architetto milanese.

La passione per il deserto gli è stata instillata dai racconti del padre Giulio, caporale carrista del 9° Battaglione Carri M13/40 della divisione Ariete. Il resto lo fa una visita al sacrario di El Alamein, che raccoglie appunto i frutti del lavoro di Caccia Dominioni che ARIDO si accinge a trasformare in un *data base* consultabile in rete. Dopo 104 spedizioni nel deserto, al ritmo di 3-4 l'anno "quando il lavoro lo permette", Moretto parla e scrive come un fiume in piena. "La storia del *El Tajar El Inglisi*, l'aereo dell'inglese, era stata ripetuta molte volte. Figli e nipoti di chi lo aveva avvistato, magari da distante, ci consentirono con il loro racconti di restringere le ricerche ad una area di circa venti chilometri quadrati. Ma niente di più". Poi, nel corso della spedizione numero 103, in una zona difficilmente

raggiungibile, eccolo comparire. "Quasi intatto, ovviamente per come può esserlo un velivolo che è lì da 70 anni dopo essere atterrato in emergenza su un pianoro roccioso a quasi 500 metri di quota sopra il deserto occidentale egiziano, al limite sud del grande mare di sabbia".

Ma più che rivendicare la paternità del ritrovamento sembra recitare il decalogo del ricercatore etico. "Il giorno dopo il ritrovamento abbiamo informato le autorità egiziane, che ci hanno imposto il silenzio e hanno contattato il museo della RAF per organizzare il recupero". L'autorizzazione a una nuova visita arriva a metà aprile, sempre con il vincolo del silenzio. Ma è una raccomandazione inutile, perché la notizia è già uscita da una decina di giorni grazie a Jakob Perka, dipendente di una società di ricerche petrolifere. Moretto ipotizza che possa aver saputo del P 40 da qualche arabo che faceva parte del proprio convoglio, ma in fondo importa poco. Quando rivede il P 40, si accorge subito dei danni subiti rispetto alla prima visita.

A questo punto la storia si biforca, anzi si triforca. Da un lato Perka, che toglie le immagini da Internet e ne affida la commercializzazione a un'agenzia inglese (quando li contattiamo il preventivo è di 100 sterline per una foto e 300 per il servizio, trattabili). In mezzo gli appassionati inglesi, all'inizio tanto prudenti da non credere che sia un aereo vero





Il Curtiss P 40 del museo di Hendon

IL FALSO DELLA RAF

Il Curtiss P 40 nelle sue varie versioni è un caccia molto diffuso. Degli oltre 13.000 costruiti in tutto il mondo tra collezionisti privati e musei ne restano un'ottantina, in aumento grazie a restauratori specializzati in Nuova Zelanda e Australia. Il RAF Museum, lo stesso che si è subito messo in contatto con Daniele Moretto in vista del possibile recupero, espone a Hendon un Kittyhawk IV con la bocca di squalo del 112° Squadron. Perché cercarne un altro? La risposta si legge tra le righe della scheda storica preparata dal museo per ciascuno dei propri aerei. Il caccia matricola FX760 è un composito di incerta qualità, messo insieme negli anni Ottanta in un'officina americana e ottenuto nel 1992 nell'ambito di un complicato scambio tra Spitfire veri, Spitfire di vetroresina e aerei restaurati. A operazione conclusa Hendon ha però scoperto che la fedeltà storica lascia a desiderare: l'elica è di un DC 3 e molte parti sono simulacri in vetroresina. E allora perché non sostituirlo con l'ultimo Kittyhawk della RAF?

Mistero sulla rotta

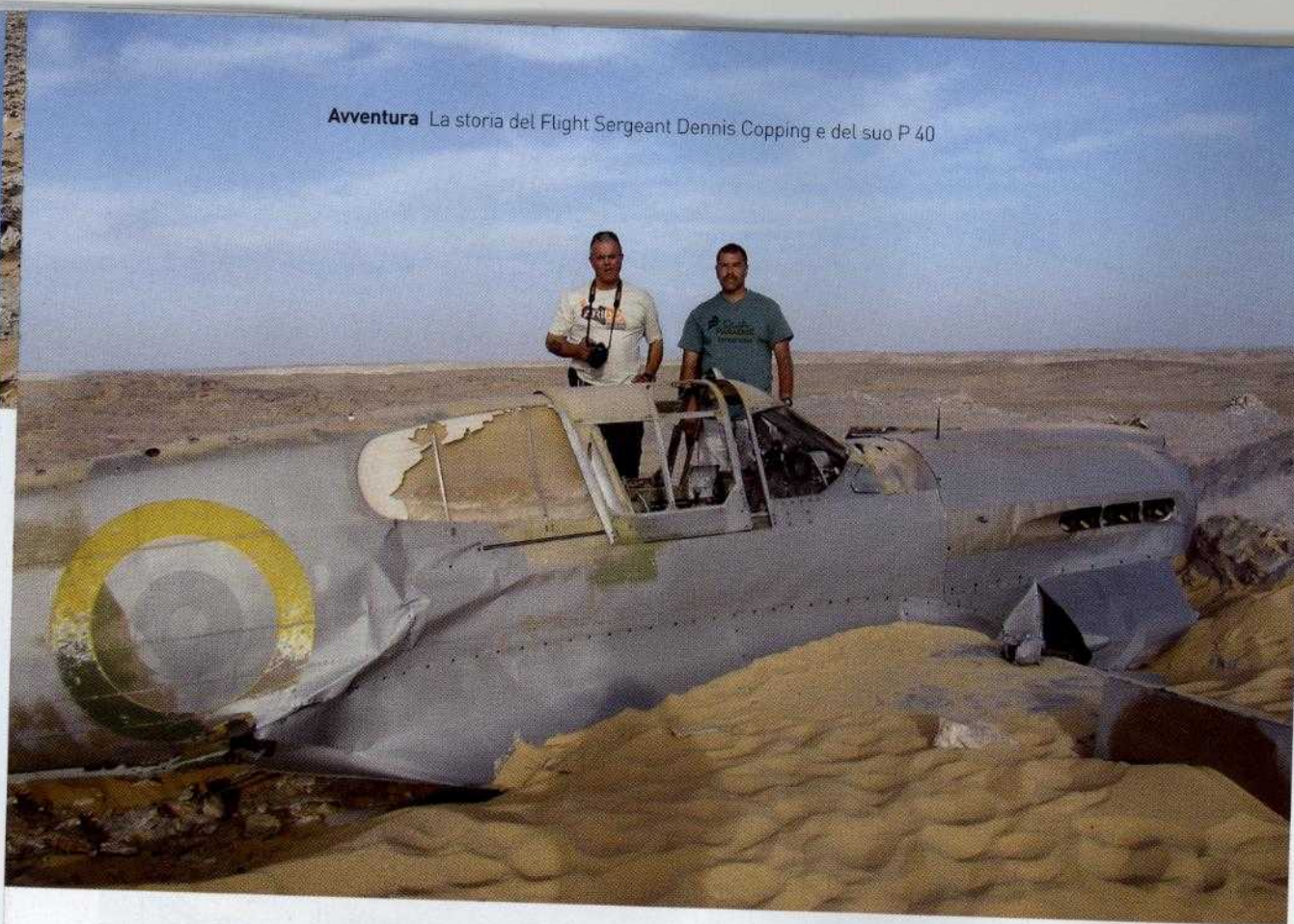
Sopra, proiettili delle mitraglie, prelevati dai militari egiziani. A destra, il sergente Copping: aveva solo 24 anni quando è scomparso. Ancora oggi non si è trovata spiegazione per l'anomala rotta (qui a lato) da lui seguita il 28 giugno 1942.



Il convoglio

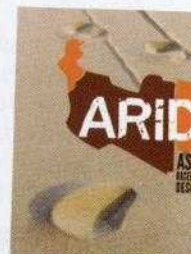
L'accampamento della spedizione organizzata dalla Arido Desert Academy (ADA) con il partner Siwa Paradise Expeditions. Ogni missione è accompagnata da militari.





Guida ed esperto

Andrea Mariotti sul relitto del Kittyhawk in compagnia di una guida. Dopo la scoperta gli italiani hanno obbedito alle indicazioni ricevute dalle autorità locali, senza pubblicare foto o notizie. Sotto, il logo di "ARIDO".



Luoghi inhospitali

La definizione di "Grande mare di sabbia" si attaglia bene al Sahara orientale. Il recupero del P 40 dovrà misurarsi con l'inaccessibilità dell'area.

e poi scatenati nel discutere se l'aereo debba essere recuperato, se sia opportuno restaurarlo e dove lo si potrebbe esporre: Hendon? El Alamein? Altrove? Dall'altro Moretto, al lavoro per identificare l'aereo e il suo pilota. Nel giro di pochi giorni l'analisi storica e una targhetta miracolosamente sopravvissuta forniscono la risposta desiderata. Si tratta del Kittyhawk IV matricola ET574, codici HS-B, disperso il 28 giugno 1942 durante un volo di trasferimento dal Landing Ground 09 al LG.10 per sottrarlo alla cattura da parte delle forze italo-tedesche che stanno avanzando. L'aereo è danneggiato - forse, ipotizza Moretto, per i danni subiti in combattimento un mese prima - e deve volare con il carrello bloccato in posizione estratta.

Ai comandi c'è il *Flight Sergeant* Dennis Charles Hughmore Copping, 24 anni, della *Royal Air Force Volunteer Reserve*. In ala destra vola il collega "Shep" Sheppard, pure lui con un P 40 danneggiato. "Copping era capo coppia, perché era al reparto da molto più tempo di me", racconta Sheppard nelle sue memorie. I due aerei decollano con prua sud. Dopo una ventina di minuti senza l'attesa virata verso est, Sheppard si preoccupa. «Ruppi il silenzio radio ma senza ricevere risposta, così mi avvicinai e cercai di segnalargli a mano la direzione. Cercai in tutti i modi di fargli cambiare quota [...], puntando alla bussola, al sole e all'orologio, ma senza successo». Così Sheppard cambia direzione. «Io avevo ragione e lui torto, così mi sono avvicinato, ho battuto le ali e mi sono allontanato, sperando che mi seguisse».

Dopo aver ripetuto la manovra inutilmente, Sheppard mette la prua a est e abbandona Copping al suo destino. La sera stessa Copping viene dichiarato disperso.

Per settant'anni questa sarà l'ultima notizia disponibile. Moretto spera di poter scrivere la parola fine quando, forse in giugno, tornerà in Egitto per la spedizione numero 108. Anche se è impossibile sapere in quale direzione il pilota si sia incamminato, non può essere andato lontano. I suoi resti potrebbero essere a pochi chilometri dall'aereo, un po' come accadde nel 1960 quando la scoperta dei resti dell'aviere

Gianni Romanini mise una squadra di ricerche petrolifere sulle tracce di un silurante S.79 italiano scomparso nel 1941. In attesa della prossima spedizione la situazione del P 40 sta già precipitando. I primi danni li fa probabilmente la polizia egiziana per bonificare il relitto delle munizioni. Sportelli e altri particolari iniziano a scomparire. Poi arrivano i turisti. "La mattanza è iniziata", scrive allarmato Moretto. Nel solo fine settimana del 18-19 maggio nell'oasi di Baharya tre auto, ciascuna con quattro turisti disposti a pagare il triplo del prezzo di una normale gita in fuoristrada nel deserto. "Sembra che tali 'sciaccalli' abbiano già provveduto ad asportare pezzi e parti più o meno grandi del relitto", aggiunge sconsolato, adombrando la possibilità che le coordinate vengano rivelate a pagamento. Ma forse non ce n'è bisogno: su Facebook l'agenzia specializzata Siag Travel offre apertamente escursioni al relitto per circa 85 euro. Riusciremo a vedere l'aereo di Copping al museo della RAF? Forse è troppo presto per dirlo. Ma noi ci auguriamo che alla fine la "ricerca sostenibile" di Daniele, Andrea e ARIDO abbia la meglio sui predatori del caccia perduto. ■

