

UNA COLLABORAZIONE :



**ITALEGYC
TRADING**



**SIWA
PARADISE
EXPEDITIONS**



**THE WAR GRAVES
PHOTOGRAPHIC PROJECT**

**In Memoria di Dennis Copping
28 giugno 1942-28 giugno 2012**



A 'Shark Squadron' Kittyhawk



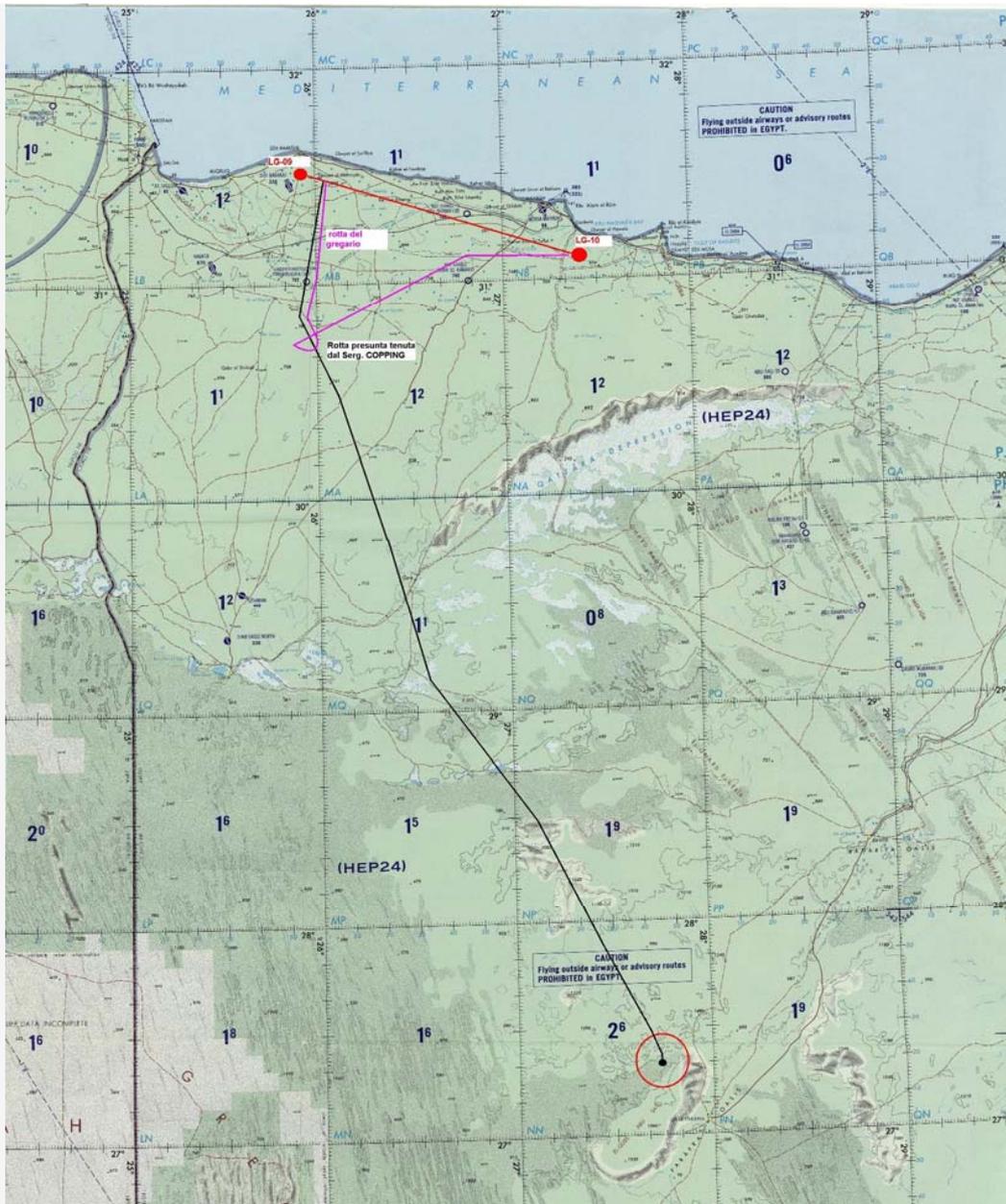
Al Wadi al Jadid è una grande depressione, senza strade, minacciosa e inospitale .
Geologicamente ha più affinità con Marte che con la Terra.
Solo sabbia , roccia e calore.
Era l'ultimo posto al mondo ove il sergente Dennis Copping avrebbe voluto perdersi, nel mentre che il motore Allison del suo P-40 beveva carburante dai suoi serbatoi.



Nel giugno del 1942, settant'anni fa, lo stesso giorno di oggi, Copping, pilota di un Curtiss P-40 Kittyhawk appartenente al 260 Squadron RAF, si ritrovò senza altra scelta che fare un atterraggio forzato in questo mare di sabbia e rocce.

Avendo perso la rotta (forse..) durante un volo di trasferimento dalla sua base vicina al fronte, fino ad un centro di riparazione (LG10), si diresse inspiegabilmente a sud e portò l'aereo verso un atterraggio forzato mentre aveva ancora abbastanza benzina per cambiare idea.....

A questo proposito molte sono le ipotesi di una tale scelta, ma allo stato attuale nessuna è confermata; dal cambio di rotta a seguito di un ingaggio a quella del disorientamento fino a quella di un gesto estremo o per diserzione.



Proprio la sera prima, 27 giugno 1942, tornando in ritardo da una missione, atterrò con il bagliore di un sole al tramonto.

Forse incapace di stabilire la quota a causa della polvere e del sole basso sull'orizzonte, l'atterraggio fu particolarmente duro e il carrello del P-40 subì danni consistenti. (tale racconto non è confermato dai rapporti di volo che abbiamo ritrovato presso gli archivi britannici..)

Il giorno dopo gli fu ordinato di portare il P-40, contrassegnato HS-B, al centro di riparazione ... con il carrello bloccato.



Venne anche rifornito con le munizioni per le cal 50 di bordo, anche se l'ingranaggio di sparo era bloccato, e ciò sarebbe stato uno svantaggio se avesse incontrato un nemico (racconto tratto da "Kittyhawk pilots" di Lavigne e

Edwards).

Nessun pilota avrebbe scelto di atterrare con le ruote estratte in un posto così, ed infatti i rilievi della missione esplorativa del giugno 2012 hanno dimostrato che Copping atterrò con il carrello principale retratto, in contrasto con quanto comunemente scritto.



Il Kittyhawk rimbalzò sulla pancia per molti metri sulla sabbia e roccia.

Copping ha distrutto il P-40 che ora si trova ancora nel deserto

egiziano in balia di vandali senza scrupoli nell'immobilismo quasi generale.

Copping entrò nell'oblio e solo oggi però, grazie al team ARIDO, se ne ricordano le imprese e sappiamo cosa è successo in via presuntiva.



L'aria secca del deserto ha conservato tutte le parti metalliche del Kittyhawk, ma tutto il tessuto che ricopriva l'impennaggio è ormai scomparso, screpolato e spazzato via da settant'anni di venti caldi del deserto e notti di freddo.

La vernice, solubile in acqua, che è stata utilizzata per designare HS-B sui lati e le coccarde è stata portata via dai venti abrasivi.



Posso solo immaginare il suo stress e la paura quando gli indicatori del livello del carburante scendevano inesorabilmente verso lo zero. Sento la sua euforia momentanea mentre si alza dal cockpit indenne o ferito. Vede il fumo.

Sente il ticchettio del suo motore che si raffredda inesorabilmente spento e rotto, il calore da altoforno lo opprime mentre fa scivolare indietro il tettuccio e balza sull'ala muta. Lo vedo lì in piedi,

accanto al suo aereo, forse stordito, quando la fronte ha colpito il cruscotto, e non ancora pienamente in grado di comprendere il problema che ora ha di fronte.

Lo vedo sganciare il paracadute e lanciarselo sulla sabbia dietro l'ala, felice di essere vivo..... o è stato preso dal panico dopo aver distrutto il suo Kittyhawk?



Lo vedo nella mia immaginazione in piedi intorno alla caccia distrutto, sta valutando i danni, forse toccando quell'ammasso contorto che era la sua elica, chiedendosi cosa fare, parlando a se stesso. L'euforia di essere sopravvissuto all'incidente deve avere rapidamente lasciato il posto al terrore crescente.

Era solo, ed era passata circa un'ora di volo da quando ha visto l'ultima volta i segni del gregario che cercavano di ricondurlo sulla rotta originale. Faceva caldo, un caldo terribile - giugno nel deserto del Sahara sul Tropico del Cancro a 45° e oltre !

La mia ipotesi è che si diresse verso la più vicina oasi, Farafra o il bivio di Ain Dalla?



Avrà aperto il suo paracadute per farne un riparo dal sole bruciante, e dal freddo notturno?

Vedo che la batteria e la radio sono stati rimossi dal vano fusoliera dietro l'abitacolo, e penso che avrà armeggiato per ottenere un contatto con qualcuno.

Vi sono prove di possibili danni dal fuoco (blocchi di alluminio fuso) generato dal motore nella parte posteriore, davanti l'ordinata parafiamma.



Vedo i resti del suo paracadute bianco usato come riparo e ombra e so che si è seduto sotto di esso, forse per molto tempo, o poco, cercando di decidere cosa fare.

E' chiaro che a un certo punto, ha sofferto una sete terribile e disperata e il pensiero che il suo squadrone non riuscirà mai a trovarlo lo attanaglia, forse non lo cercheranno nemmeno essendo incalzati dalle vittoriose forze dell'Asse avanzanti su Alessandria, per cui ha preso la decisione di uscire allo scoperto, sperando che, delle scelte di cui poteva fare, avesse in qualche modo scelto quella giusta che lo avrebbe portato verso l'acqua o addirittura verso la salvezza.

Forse anche lui probabilmente sapeva che non aveva alcuna possibilità di sopravvivenza.

Se potessi parlare con Copping, gli direi "Riposa Sergente, Ti abbiamo trovato. Ci sono voluti settanta anni, ma ora il mondo conosce. Ora la tua famiglia lo sa e il mondo sa del grande coraggio che ci voleva per essere un pilota di caccia nel deserto “



Liberamente tratto e adattato dal racconto di Dave O'Malley