

I ritrovamento del P40 ha inevitabilmente portato ad un incremento considerevole di accessi al sito; fra le migliaia di lettori alcuni si evidenziano per competenza e capacità critica altri per esperienza nel campo aeronautico e altri quali periti in incidenti aerei.

Qattara ringrazia per il contributo fattivo alla risoluzione del mistero e segnaliamo che è in corso la costituzione di una sorta di commissione che, sulla base dei dati raccolti sta studiando le possibili cause del sinistro.

Riportiamo una mail particolarmente acuta nelle osservazioni circa le distanze e rotta seguita dai due piloti (Copping e gregario):

Ciao Daniele,mi permetto di darti del tu per il fatto della passione del Sahara e della ricerca storica che ci accomuna,anche se tu con risultati che sono di grande rilievo.

Ti faccio innanzi tutto i complimenti per il tuo sito e per la vostra associazione A.R.I.D.O.

La scoperta che avete poi fatto di recente e che riguarda il Curtiss P-40 Kyttyhawk di Dennis Copping è veramente un fatto incredibile oltre che appassionante. Mi congratulo con voi che state facendo il giusto e necessario lavoro per salvaguardare il relitto e spero che al più presto venga messo in salvo in un museo,preferibilmente in Inghilterra. Anche se a onor del vero meriterebbe di restare dove Copping lo ha lasciato,ma mi rendo conto dell'impossibilità di poterlo salvaguardare dai soliti idioti a caccia di souvenir.

Da questa ultima interessante missione che avete fatto sono apparsi i segni di degrado attuati dai vandali e questo mi dispiace enormemente. Fate presto con tutti i passi necessari! In rete ormai si sa anche troppo e quindi è possibile che altre "visite" vengano fatte a breve.

Da quando avete pubblicato le prime notizie vi ho seguito nelle informazioni man mano che le ottenevate e ho poi creato un album dedicato all'evento nella mia pagina "Battlefield Archaeology" su Facebook.

Vi sono alcuni punti che però vorrei che tu mi potessi chiarire e che riguardano la teoria del volo di Copping e del suo gregario di volo,quel 28 giugno di settant'anni fa.

Leggendo e traducendo la testimonianza del compagno di volo(rimasto senza nome a quanto pare)questi dice che dopo il decollo i due volarono con direzione sud-ovest per circa una ventina di minuti prima che questo si accorgesse che la direzione non era quella giusta.

Dopo i vari tentativi fatti con Copping per fargli capire che stavano andando dalla parte sbagliata,il compagno decide di cambiare la rotta verso est senza essere seguito e questo avvenne olte i 30-35 minuti di

volo.

Il compagno di Copping volò circa altri 30-35 minuti prima di cambiare ulteriormente la rotta, ora verso nord-est, nel tentativo di avvistare la costa e riprendere così la rotta giusta per il campo di volo in cui dovevano atterrare originariamente.

Dopo questo avvistò sulla sua destra a sud la depressione di El Qattara e iniziò a capire di essere sulla rotta giusta per ritrovare il campo di volo.

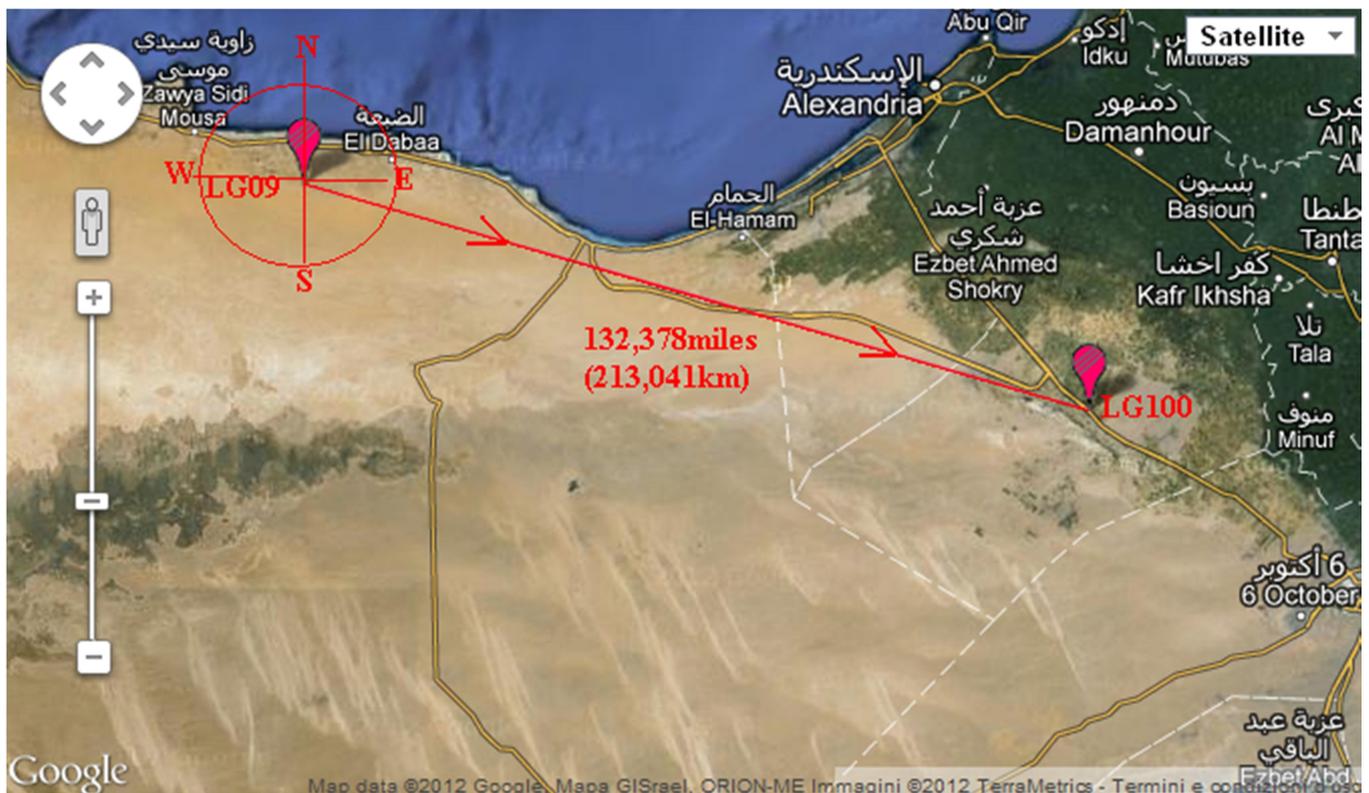
Corresse ancora la rotta dirigendo a nord e avvistò il fiume Nilo e quindi fece un'ultima correzione per raggiungere il campo di volo.

In totale il compagno di Copping volò per 1h e 50' contro i 30' previsti per la missione.

Ora voi avete fatto una ricostruzione delle rotte eseguite dai due piloti ma qualcosa non ho capito bene:

Nelle testimonianze si parla che il campo dove doveva essere effettuata la riparazione dei due P-40 era LG100/53 nella zona de Il Cairo (presso la strada che collega la capitale egiziana con Alessandria), ma voi avete scritto e rilevato LG10 che corrisponde al campo volo di Gerawala molto più vicino al fronte dello stesso LG09 da cui decollarono i due.

Tutto questo l'avete fatto per depistare i maleintenzionati ?



Se il racconto del compagno di volo di Copping è corretto tra LG09 e LG100 vi sono 132 miglia circa che con una velocità di 260 mph si raggiunge in una mezz'ora di volo, con direzione est-sud-est (l'aereo aveva una velocità di missione di 354mph e di crociera intorno ai 300)

Quindi quando i due si divisero avevano già percorso almeno 132 miglia con direzione sud-ovest.

Non sappiamo quanto carburante avevano i due,anche se ad una velocità di trasferimento quel modello poteva volare fino a 1500 miglia,con un minimo di 700.



Se ne può dedurre che con questi dati e se i due hanno volato per oltre mezz'ora in direzione sud-est,quando il compagno ha lasciato Copping dovevano trovarsi a sorvolare un'area a sud-ovest della depressione di El Quattara e a circa 80 miglia a est dell'oasi di Siwa.

Il compagno prosegue per un'altra mezz'ora verso est e quando corregge la rotta per nord-est si doveva trovare ad una sessantina di miglia a sud-est della depressione e a circa 130 miglia a ovest del Nilo.

Corregge per nord-est e poco dopo avvista la depressione di Qattara,anche se lui dice di avviarla alle sue spalle ma a destra invece che a sinistra.

Corregge ancora per nord e avvista il Nilo,quindi si rassicura della giusta rotta eseguita in base alla bussola di bordo,dell'orologio e della posizione del sole.

Tutto questo porta ad un percorso totale stimato del compagno di circa 380 miglia,quindi è possibile che abbia abbandonato Copping più a sud del punto calcolato in base al tempo da lui detto(avrebbe in realtà percorso

un totale di 480 miglia circa in quell'ora e 50' di volo).

Il percorso da voi calcolato sulla mappa aerea sembra essere giusto solo nel fatto che il compagno passa a nord della depressione, quindi lasciandosi quest'ultima a destra come descritto dallo stesso, ma è a mio avviso errata sia nella rotta dopo il decollo, a sud-est invece che a sud-ovest e poi nella fase finale di approccio a LG100. Lui dice a est e poi nord-est e poi nord, voi invece segnate nord-est, poi est.

Ti allego la mia ricostruzione sopra descritta con l'ipotesi di rotta successiva di Copping.

Poi eventualmente ti vorrei, in un secondo tempo, esporre anche mie perplessità sul racconto del compagno.

Intanto vi rinnovo i miei complimenti sul vostro modo operativo da veri professionisti.

Penso che i poveri resti che avete trovato siano proprio di lui e questo aumenta la vostra validità nell'operare. Veramente una grande storia da raccontare.

Una ideale ma sincera e commossa stretta di mano a tutti voi.