

Ritrovamento di un P-40 Kittyhawk della RAF nel deserto occidentale egiziano a settanta anni dalla sua scomparsa

Queste note contengono i alcuni elementi deducibili con ragionevole certezza sulla sorte del Curtiss P-40 Kittyhawk pilotato dal sergente Dennis Copping a seguito del ritrovamento del relitto, e di quanto si conosce delle circostanze della scomparsa. Ogni ipotesi tecnica qui formulata si basa unicamente sulla raccolta fotografica che ho potuto esaminare e su altre notizie riportate e al momento non controllabili. Non vi è dunque nessuna pretesa di fornire una relazione tecnica sull'incidente. Ne tenga conto il lettore.

Espongo alcune ipotesi (chiaramente enunciate come tali) e poche certezze sulla dinamica della presa di contatto finale del velivolo con il suolo. Mi auguro che aiuteranno il lettore a comprendere parte di ciò che è rimasto nel segreto delle sabbie del deserto per settanta anni.

La tentata ricostruzione della storia di parte del volo consente di dare un senso alla narrazione e collegarla alle poche certezze che si possono avere sugli ultimi minuti del volo. In modo particolare a dare un quadro di riferimento al rovinoso atterraggio. Alcune considerazioni sono deducibili dall'attuale stato del relitto e dei frammenti ritrovati. Poco si può dire dell'infausto destino dello sfortunato pilota, dopo l'atterraggio, e le cui spoglie potrebbero essere state individuate a 10 km dal relitto.

Storia del volo

Il giorno 28 giugno del 1942 il P-40 pilotato dal sergente Dennis Copping decollava per un volo di trasferimento da un campo prossimo al fronte, in codice LG09, nei pressi di El Daba sulla sponda mediterranea egiziana, a Ovest di Marsa Matrouh, ad un campo di supporto tecnico, in codice LG100/53, situato ad Est lungo la strada Cairo-Alessandria. Il motivo dichiarato del trasferimento consisteva nell'esigenza di effettuare delle riparazioni ai velivoli. Il P-40 ai comandi del Copping, che era in funzione di leader della coppia, seguito dal P-40 pilotato dal gregario del quale si ignora il nome.

Viene riportato da più fonti che il volo del P-40 del Copping sarebbe avvenuto con il carrello esteso a causa di un incidente occorso il giorno prima in fase di atterraggio. Non si hanno informazioni su altre eventuali avarie che potessero suggerire tale trasferimento. Non si hanno altresì notizie certe al riguardo di: orario di partenza, il rifornimento di carburante effettuato, la rotta prestabilita (non si può dare per scontato

che non fosse prevista una rotta diversa da quella diretta tra i due aeroporti, quindi più lunga). Il tempo di volo previsto era di 30-40 minuti. Non sono note le condizioni meteorologiche prevalenti sulla zona interessata dal volo. Non sono disponibili informazioni sul curriculum professionale del pilota. Abbiamo altre notizie, che non sono confermabili ma che appaiono realistiche, che fanno luce su taluni aspetti riguardanti il volo. Ne parlo di seguito.

Si sa che il P-40 del Copping ha compiuto parte del percorso in coppia con l'altro velivolo, e che a un certo punto, il gregario si è reso conto che il leader non procedeva in rotta per il campo di destinazione. Dopo aver effettuato vari tentativi per indurre il leader a desistere da quella condotta, il gregario ha deciso di abbandonarlo e di fare rotta verso il campo di destinazione. Non sono noti i motivi del comportamento di Copping.

In un libro¹ che raccoglie varie esperienze di piloti della RAF, viene riferito che il gregario (di cui si ignora il nome) ha dichiarato dopo il suo atterraggio e quanto accaduto durante quel volo di trasferimento dei due P-40 dal campo LG09 al campo LG100/53. In sintesi dal racconto riportato si rileva che il decollo da LG09 avvenne *“nel primo pomeriggio”*. Il gregario afferma che, dopo circa 20 minuti di volo, insospettito dalla rotta Sud-Ovest mantenuta dal Copping, leader della coppia, tentava più volte di indurlo a mettere la prua verso Est per far desistere il Copping dall'abbandono della rotta prevista. Tra i vari tentativi esperiti, elenca anche quello di aver rotto il silenzio radio e poi quello di averlo abbandonato per poi nuovamente tornare verso il P-40 del Copping per indurlo a dirigere verso il campo di destinazione. Secondo il racconto, ciò gli è stato possibile perché il suo velivolo era più veloce di quello del Copping, più lento perché costretto al volo con carrello esteso (particolare già riferito da altre fonti). Emerge ancora dal racconto, che il gregario una volta abbandonato definitivamente il Copping e dopo aver fatto prua prima a verso Nord e poi ancora verso Est, ha raggiunto il campo LG100/53 circa 1 ora e 50 minuti dopo il decollo. Mentre la durata prevista per il trasferimento, tra i due campi, prevedeva 30-40 minuti di volo. Viene anche riferito che un'ora circa dopo l'atterraggio del gregario al campo LG10/53 prevalse il convincimento che il velivolo del Copping non poteva più essere atteso avendo oramai superato l'autonomia di volo e quindi il P-40 non poteva nemmeno essere più in volo. Se ne deduce che l'autonomia del P-40 del Copping era di meno di tre ore di volo, considerando che volava con il

¹ Some of Our Victories Life With a Desert Air Force Fighter / Bomber Wing (ISBN 10: 0951796550 / ISBN 13: 9780951796559) Sheppard Lionel

carrello esteso (questo dato potrebbe essere quantificato meglio avendo a disposizione la manualistica di riferimento del velivolo). Quanto detto in questo paragrafo, pur essendo un'informazione di terza mano illustra ciò che avvenne quel giorno sino alla separazione della coppia di P-40.

Sui motivi che hanno portato il P-40 del Copping nel luogo del ritrovamento si può concludere che si sia trattato di un gesto volontario, forse dovuto a momentaneo particolare stato psico-fisico del pilota. Nell'ipotesi che abbia avuto un ripensamento la sorte finale fu determinata forse dalla perdita dell'orientamento e comunque dall'autonomia di volo.

Non sono altresì ipotizzabili esiti di azione bellica (anche venne mantenuta una rotta verso Sud-Ovest per un certo tempo) mentre i danni da armi da fuoco, fori di proiettili, presumibilmente provenienti dal basso verso l'alto, riscontrati sul relitto non sono tali da aver compromesso la aeronavigabilità del P-40 e possono essere attribuiti a esiti di eventi precedenti e giudicati non pregiudizievoli per il volo di trasferimento (motivo principale del volo stesso).

Contatto con il suolo

Supponendo che il dato "*primo pomeriggio*" riferito come orario di decollo da LG09 si possa collocare tra le 14:00 e le 14:30 ora locale, tale limite di autonomia si può localizzare intorno a poco dopo le 17:00 ora locale, che a giugno e a quelle latitudini il tramonto è ancora da venire.

Il P-40 ha preso contatto con il suolo in località del deserto nel Governatorato di Al Wadi al Jadid (forse più a Sud ed a Ovest della depressione di Qattara, secondo il racconto del gregario). Il luogo del ritrovamento si trova a circa 400 Km dal campo LG09. Questo dato ha un'importanza relativa perché il velivolo non ha volato per un'unica prua e non è dato sapere quante volte ha cambiato direzione. Tenendo conto del volo con carrello esteso, il dato non è confrontabile né con la massima autonomia chilometrica teorica e né con il tempo di volo che rimarrà per sempre ignoto. L'unica certezza è che il pilota ha deliberatamente deciso di inoltrarsi nel deserto tralasciando il compito assegnato per la missione. Il contatto con il terreno è avvenuto in un punto identificato dai primi rottami ritrovati e il velivolo ormai incontrollato ha percorso circa 150 metri sino al luogo ove è stato rinvenuto. Si riscontra che il percorso al suolo tra i due punti, irto di spuntoni di roccia annegati nella sabbia e di massi, è disseminato di tracce inequivocabili del suo passaggio e di rottami vari di componenti del velivolo.

Del relitto e di altri resti

Dando credito alle indicazioni delle quali ho riferito in precedenza, attribuite al gregario del Copping, il velivolo avrebbe raggiunto il limite della sua autonomia di volo meno di 3 ore dopo decollo. È logico supporre che, se fosse rimasto ancora in volo sino, prossimo l'esaurimento del carburante, il pilota si sarebbe preoccupato di portare il velivolo al suolo con il minor danno e nelle migliori condizioni possibili. Ugualmente avrebbe fatto anche senza l'impellenza di un esaurimento del carburante. Avrebbe eseguito una ricognizione visiva del terreno sorvolandolo per scegliere un lembo di superficie ritenuto idoneo per poi portare il velivolo all'atterraggio? È logico supporlo. Quindi in volo controllato e con l'uso del motore si sarebbe accinto a portarlo al suolo. Non avrebbe atteso l'arresto del motore in volo.

Sulla base della raccolta documentale fotografica che ho potuto esaminare, e fatto salvo quanto premesso in conclusione del paragrafo iniziale, si può affermare con ragionevole certezza che l'atterraggio è avvenuto con il motore in moto e ciò si desume dalle foto dell'elica e dal ritrovamento di una parte di pala.

Si può affermare che l'atterraggio è avvenuto con un esito poco favorevole a causa dello stato del terreno più che per imperizia del pilota. Il Copping ha trovato un terreno non proprio pianeggiante e cosparso di massi annegati nella sabbia; questi hanno certamente compromesso il buon esito dell'atterraggio. L'aereo è rimasto gravemente danneggiato ma il pilota è sopravvissuto (ed anche in discrete condizioni, stando alle evidenze) per poi rimanere vittima di un atroce destino.

Ove il contatto con il terreno fosse avvenuto con l'aereo in volo incontrollato (o decisamente imperito) si avrebbe evidenza di ben altri effetti distruttivi strutturali della carlinga, delle ali, dei piani di coda o del timone. Nulla si evince con certezza, in base al corredo fotografico disponibile, circa la posizione dei flap. Una diretta ricognizione diretta del relitto, anche a distanza di tanti anni potrebbe fornire ulteriori elementi di analisi. Si può affermare che l'impatto con il terreno con assetti lontani da quelli di un normale atterraggio sarebbero stati oltremodo rovinosi per la struttura del velivolo ben oltre l'attuale stato di conservazione.

Lo stato del terreno, cosparso di massi, ha provocato nell'ordine un grave danno al carrello (che si sa essere stato esteso sin dal decollo essendo tale

uno dei motivi del trasferimento ad altro aeroporto) facendo collassare una gamba e poi l'altra in successione. Ciò si può dedurre dallo stato di una gomma ritrovata.

Nei circa 150 mt di percorso al suolo è probabile che si sia verificato un primo contatto dell'elica (desumibile dal ritrovamento di parte di pala di elica nei primi metri del rovinoso percorso sul terreno sabbioso e disseminato di massi) e poi il collassamento dell'altra gamba del carrello e quindi definitivo contatto del motore con il suolo, contatto che ha determinato il distacco finale dell'ogiva. Ciò è avvenuto probabilmente nell'ultima fase del contatto rovinoso con il terreno.

Il gruppo ogiva/elica potrebbe essersi distaccato nell'ultima fase della corsa del velivolo al suolo. Ritengo infatti improbabile che il suo ritrovamento, in prossimità del velivolo, sia causa di spostamento successivo da parte di precedenti visitatori sul luogo del disastro.

Un discorso conclusivo riguarda proprio la totale incertezza che si ha circa il numero dei visitatori occasionali che nel corso di settanta anni possono aver visitato il luogo e manomesso ampiamente il relitto.

Proprio tale incertezza non consente di desumere alcuna fondata opinione da ciò che è ricavabile in termini di analisi tecnica dell'interno del cockpit: la posizione riscontrata dei comandi (come appare dalle foto alle quali ho avuto accesso), la disposizione di leve, interruttori, manette o altri equipaggiamenti residui non possono offrire ulteriori elementi di certezza.

Alcune tra le informazioni mancanti qui segnalate potrebbero trovare chiarimento sia negli archivi della RAF che dalla messa a disposizione del relitto a un gruppo di investigatori aeronautici per condurre più approfonditi rilievi tecnici tali da offrire maggiori informazioni e un quadro più completo.

Bruno D'Alba