13•2016

L'urtiga

Quaderni di cultura piacentina

N. 13

anno 2016

LIR edizioni

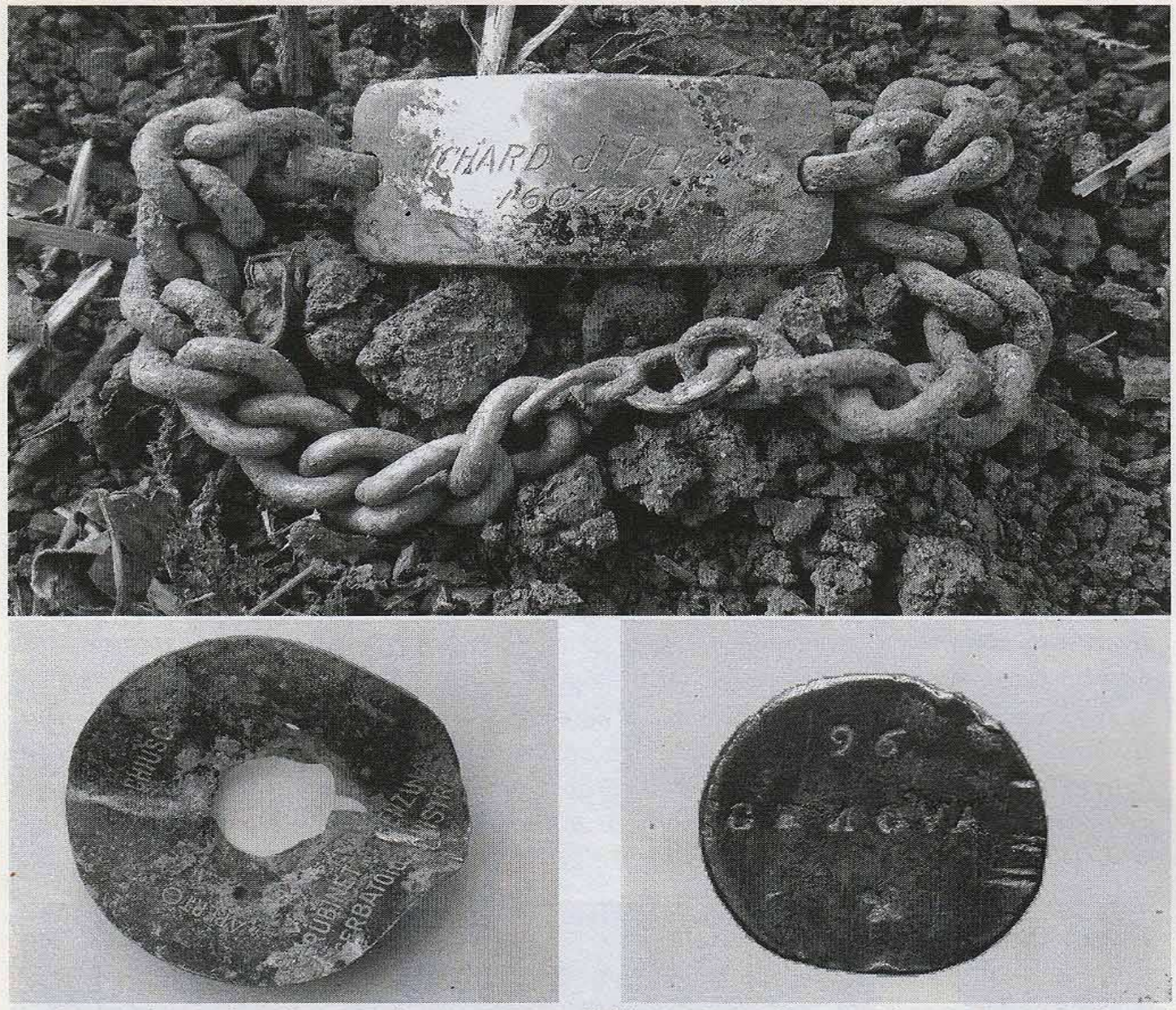
Tra studi e ricerca sul campo la caccia agli aerei caduti

di Giuseppe Zurla

Ho alcuni cari amici con i quali condivido diversi interessi di un hobby bizzarro. Per incredibile che possa sembrare, a distanza di 70 anni dagli eventi bellici, si sono messi a ricercare (e per giunta trovano) ciò che ancora oggi rimane degli aerei caduti durante la seconda guerra mondiale. Si sono costituiti in un GRAC, acronimo di "Gruppo Ricercatori Aerei Caduti" per ora composto da otto membri ma aperto ad ulteriori collaborazioni.
Non è una novità solo piacentina. Ci sono sezioni dell'associazione in diverse località del territorio nazionale quali Cremona, Parma, Bologna, Milano per citare solo quelle a noi più vicine.
La ricerca non è limitata agli aerei legati a qualche episodio particolare ma, senza alcuna distinzione tra tedeschi e alleati, è rivolta a tutti quelli che hanno avuto la sfortuna di cadere per un guasto meccanico o perché colpiti dalla contraerea.
Degli attuali ricercatori solo uno di loro ha avuto a che fare con l'aeronautica durante il percorso professionale; gli altri provengono da esperienze diverse che nulla hanno a che fare con la materia, ma sono uniti da una comune passione per i velivoli che solcavano il cielo durante la guerra e per le storie della loro missione.
Col tempo sono diventati esperti e hanno sviluppato una tecnica investigativa ormai collaudata. Una volta appresa la notizia, per lo più da pubblicazioni specializzate, dalla rete, da cronache o da libri, raggiungono le località abitate limitrofe e, con molto tatto e diplomazia, considerati i tempi difficili che stiamo vivendo, cercano testimoni oculari da intervistare.
Conquistata la fiducia degli abitanti può anche accadere che vengano accompagnati sui luoghi dove si presume ci sia stato l'impatto col terreno. A questo punto mettono in azione le loro attrezzature e passano ore a sondare il terreno con metal detector in grado di percepire la presenza di rottami metallici fino a un metro di profondità.
Dopo tante esperienze sono in grado

Sempri disposti ad affrontare ogni difficoltà per seguire la "pista" alla caccia di reperti

di giudicare con buona approssimazione se si tratta di falsi allarmi dovuti a pezzi agricoli sperduti, a lattine residue di vecchi pic nic oppure se vale la pena di scavare.
Diventa sempre più raro trovare parti d'aereo abbastanza grandi che si possano riconoscere come inequivocabilmente tali. Nella maggior parti dei casi si tratta di pezzi della strumentazione di bordo o parti dell'armamento. Piccoli pezzi dei quali solo un esperto è in grado di attribuire la provenienza. Trovo incredibile che da un pezzo d'acciaio dalla forma strana, ma in apparenza molto anonimo, siano in grado di risalire al tipo di arma e addirittura al suo calibro.
Poi subentra il gran mondo della rete e grazie ad internet fanno ricerche presso Enti Militari o Ministeri anche oltre Atlantico e riescono spesso a risalire alla missione e ai nomi dei componenti dell'equipaggio.
Così rispuntano da un oblio quasi secolare volti di ragazzi mandati a morire a vent'anni dalla follìa collettiva che ha contagiato il mondo dal 1940 al 1945 e aerei dai nomi leggendari quali, Wellington, Halifax, Mosquito, perfino B17, le mitiche "fortezze volanti" che hanno seminato il terrore nelle nostre vallate.
Ma l'aereo più conosciuto e temuto che volava quasi ogni notte era "Pippo", ribattezzato così con indubbia famigliarità nemmeno fosse stato uno di casa. La popolazione, chiusa nelle case al buio, ne temeva il ronzio che però al tempo stesso veniva percepito come una presenza positiva in grado di abbreviare la fine del conflitto.
I toni roboanti del Fascismo morente ormai non incantavano più nessuno.

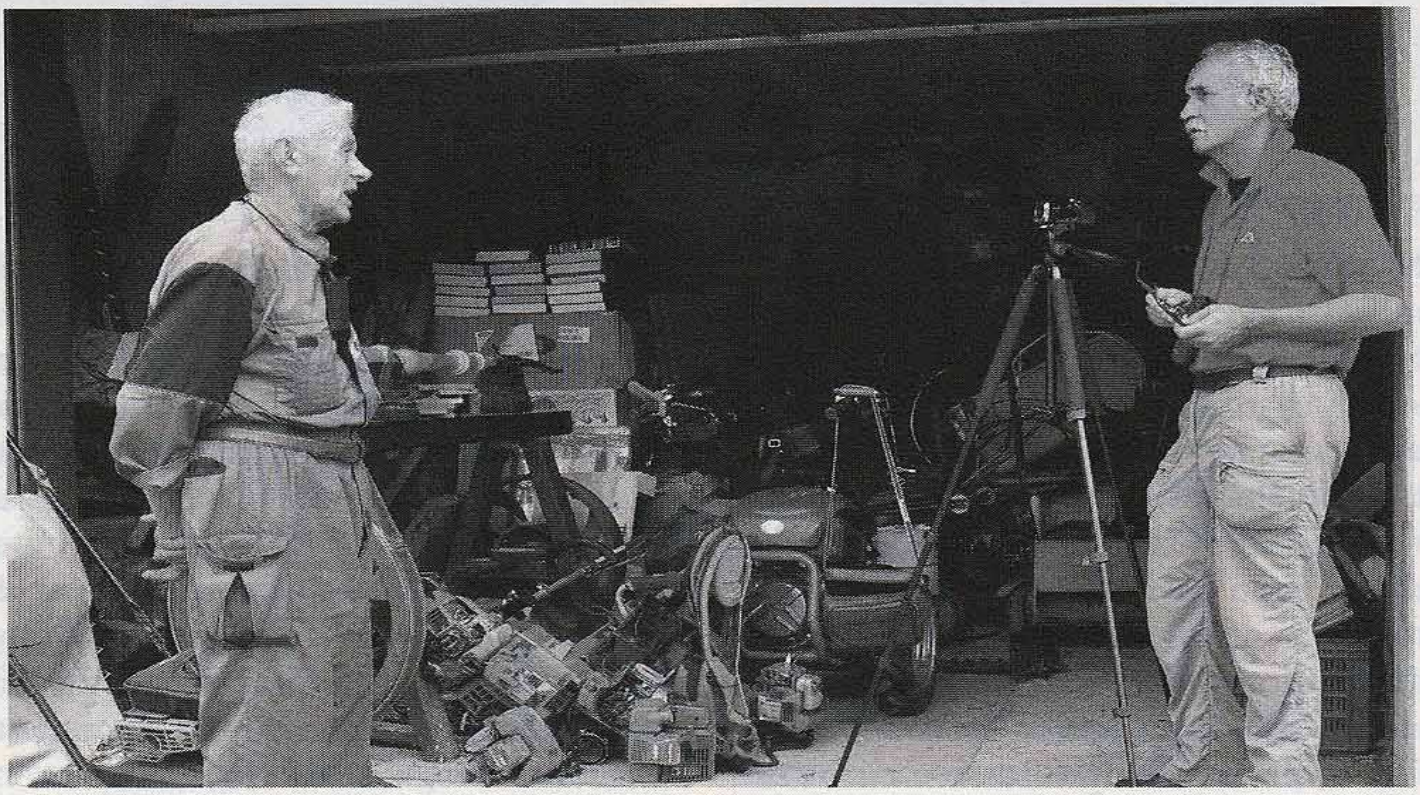


Un braccialetto identificativo di un sergente dell'aviazione alleata caduto a Zavattarello, ed altri piccoli elementi che permettono il riconoscimento dei reperti

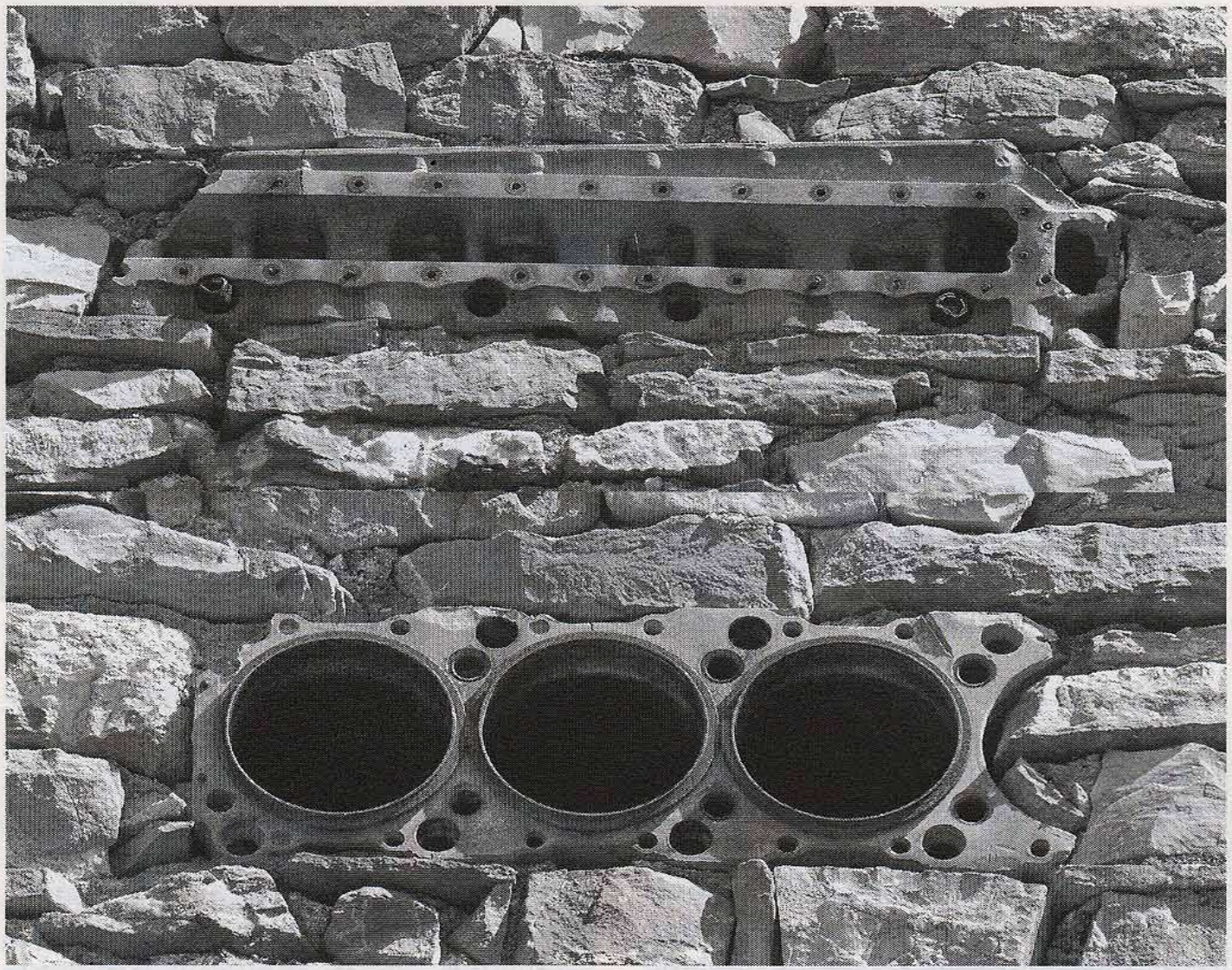
Ma Pippo, al di là dei limitati obiettivi militari aveva principalmente compiti di guerra psicologica e mitragliava senza distinzione qualunque luce che apparisse nel buio.
Perfino chi scrive, allora bambino, ne ha ancora un ricordo ancora ben nitido. In ogni caso, finora la ricerca, cominciata all'incirca quattro anni fa, ha dato ottimi risultati, con il ritrovamento di oltre trenta aerei.
Tra le parti più significative ritrovate sono certamente: il braccialetto d'argento appartenente al sergente Perzyk Richard J. serial n. 16043611, Radio Operator, Detroit, Michigan; morto a bordo del Dakota caduto nel febbraio 1945 a Zavattarello, mentre lanciava armi ai partigiani: un'ampia parte della carlinga, un'elica, un timone di coda, una trasmittente e tante altre parti che potete vedere sul www.gracpiacenza.com dove vengono prsentati reperti insieme a lla documentazione collegata alle ricerche.
Se ne consiglia la visita.

LA SCHEDA

Il Gruppo Ricercatori Aerei Caduti (GRAC) ha preso vita nel 2011 dall'iniziativa di Luigi Buratti, Cristiano Maggi, Andrea Dotti, Arrigo Francani e Pierlino Bergonzi; tutti piacentini, appassionàti di storia ed in particolare dei fatti accaduti nella loro provincia durante la seconda guerra mondiale, con uno speciale riguardo per l'aeronautica e per gli aerei precipitati a seguito di eventi bellici. Lo scopo del gruppo è quello di ricostruire singoli episodi con il maggior numero possibile di informazioni: raccolte sul web, libri, archivi, testimonianze ed ovviamente sui luoghi fisici con l'ausilio dei metal detectors. Il gruppo dal suo nascere ha già individuato con certezza le posizioni d'impatto di cinque velivoli. Per ognuno di questi ritrovamenti è stata redatta una scheda che riporta le notizie finora in possesso; essa è corredata da immagini delle ricerche e dei reperti recuperati e, dove rinvenuti, da documenti, e testimonianze audio/video se effettuate. Se ci sono più fonti di riscontro dello stesso evento, le versioni e le interpretazioni possono essere difformi, in alcuni casi completamente contrastanti, ma è la situazione che si presenta per ogni ricostruzione storica e il Gruppo non ha la pretesa di individuare la "versione perfetta"; semplicemente si limita a cercare, catalogare i materiali e mostrare il raccolto. Il Gruppo non ha finalità di lucro e nessun altro interesse oltre alla passione di conoscere quanto più possibile su vicende delimitate; inoltre si ritiene esente da qualsiasi influenza di parte per il passato e ancor meno potrebbe trovare una collocazione politica nel presente. Piacenza, ottobre 2013.



Indispensabili interviste ai testimoni per aprire una nuova pista di ricerca



Elementi di motore di aereo ritrovati in montagna anni fa e utilizzati come elementi strutturali e funzionali in abitazioni rurali dell'Appennino

Una giornata col Grac

Come mi era stato promesso, un sabato sono uscito con i ricercatori perché, incuriosito da una simile passione, avevo espresso il desiderio di vederli al lavoro. Per loro estrema gentilezza mi avevano riservato uno dei posti più belli tra quelli deputati alle ricerche. Un aereo caduto in val Boreca alle pendici del Poggio Rondino un picco che svetta a 1600 metri sul confine tra la provincia di Piacenza e quella di Pavia. Il giorno prima c'era stata una serie di temporali e il successivo bel tempo aveva regalato a questa calda estate una giornata di rara bellezza. Sole caldo, nessuna umidità, aria tersa e fresca, grande visibilità. Raggiungiamo Capannette di Pey, saliamo a Cosola e prendiamo una stradina asfaltata ma stretta che porta l'indicazione Artana e Bogli. Dopo un po' abbandoniamo l'auto e c'incamminiamo su un sentiero in salita ma abbastanza agevole. Entriamo in una zona boscata sempre in quota a mezza costa sul Cavalmurone da dove ogni tanto si aprono panorami stupendi dominati dai massicci del Lesima e dell'Alfeo. Infine, dopo un ora circa di cammino, ci abbassia-

Metaldetector in spalla e parte la spedizione a caccia di aerei caduti

mo bruscamente traversando prati di erba alta senza il conforto di nessun sentiero. Si cammina a fatica stando attenti a buche ed avvallamenti che mettono a dura prova l'equilibrio e le caviglie, infine entriamo nel bosco. Il posto dove iniziare le ricerche È una riva ripida più adatta a capre tibetane che ad esseri umani. I ricercatori indossano delle tute mimetiche, estraggono metal detector, un vanghetto da campo a manico corto e cominciano il lavoro. Il bip dello strumento è quasi simultaneo ma, mi dicono, sono cose banali come proiettili di mitraglia, componenti elettrici, piccoli pezzi di metallo. Per parte mia già fatico a stare in piedi, trovò un punto d'ancoraggio decisissimo a non muovermi e lasciarli al loro destino. Ma loro nemmeno mi vedono, continuano ad abbassarsi saltando agilmente di pianta in pianta con sprezzo del pericolo e in un attimo spariscono dalla mia vista. I ricercatori sono sempre molto attenti allo strumento in attesa di qualche bip speciale che riveli parti significative o anche (e sarebbe il massimo) una piastrina di riconoscimento con la quale poi si arriverebbe all'intero equipaggio e alla missione. L'aereo in questione, un Wellingon partito da una base in Tunisia precipitò per il,maltempo dopo una missione di bombardamento ad insediamenti industriali torinesi, ma si cercano conferme; quattro ore di spigolamento del terreno con lo zainetto che diventava sempre più pesante. Da parte mia coricato supino con lo zaino come cuscino mi abbandonavo a pensieri ameni godendo la brezza tra lo stormire delle foglie.

Quando risalgono capisco subito che non è stata una giornata buona e sono quasi mortificati di non potermi mostrare qualche pezzo importante ma mi sento magnanimo e nonostante la fatica cui sono stato sottoposto non porto rancore e li consolo. Sarà per un'altra volta e poi gli aerei caduti sono tantissimi.