

Una sera di fine settembre rientrando da Piacenza decisi di percorrere un itinerario alternativo al solito che passava da Cremona, optando per il percorso che passa per Castelnuovo Bocca D'Adda mi tornò alla mente un qualcosa che mi ricordava un crash aereo, mi fermai e chiamai immediatamente mio fratello Stefano al cellulare chiedendo se avessimo fatto qualche ricerca a Castelnuovo Bocca D'Adda, mi confermò che diverso tempo addietro indagammo su una collisione tra due aerei Tedeschi, la ricerca era stata eseguita su documentazione della Luftwaffe e su rapporti dei CC Reali, eravamo in possesso di dati ben precisi, modello degli aerei, numeri serali e nomi di alcuni membri dei due equipaggi, il tutto raccontato sul nostro primo libro "Cremona Sotto le Bombe" tornai a casa, mi tuffai nella lettura del libro e di vecchi appunti accantonati, decisi allora di riprendere questa ricerca e recarmi sul posto cercando altre testimonianze, per poi procedere a un sondaggio strumentale.

Una volta rivista la documentazione mi recai a Castelnuovo, sapevo che uno dei due Junkers Ju88 aveva sorvolato a volo radente la Cascina Venezia per poi schiantarsi al suolo, la Cascina Venezia era il punto di partenza, dopo diversi tentativi a vuoto non trovando nessuno alla cascina, tornando sui miei passi verso il paese incontrai un signore che mi consiglio di provare alla Cascina Bosco "alla Bosco c'è Magnani lui c'era era ragazzino di sicuro ti potrà aiutare" di colpo mi tornò il buon umore e mi diressi alla Cascina Bosco, entrando in cascina venni accolto da un piccolo cane che abbaia come un forsennato, subito venne zittito da una voce decisa" basta!! abbaia abbaia ma non fa niente"era Mariangelo il figlio di Franco Magnani che mi tranquillizzò, dopo che spiegai il perché della mia visita e il motivo delle mie domande, fui invitato a accomodarmi e seduti comodamente il Signor Franco cominciò a raccontare, man mano che raccontava gli avvenimenti di quel giorno il puzzle cominciava a prendere forma e le tessere si posizionavano al proprio posto, da quel racconto cominciavano a emergere particolari a me sconosciuti.

Il racconto:

Era inverno e due aerei continuavano a volare sopra di noi "facevano scuola guida" poi improvvisamente un frastuono, i due velivoli entrarono in contatto e precipitarono, uno andò a schiantarsi in mezzo al Po, un membro dell'equipaggio riuscì a salvarsi lanciarsi con il paracadute finendo nelle acque gelide del fiume, venne avvistato da Giovanni Gagliardi un militare Italiano in licenza che intervenne immediatamente con una barca portando in salvo l'aviatore Tedesco, il Gagliardi come premio ebbe un prolungamento della propria licenza, il secondo Junkers JU88 A4 precipitò immediatamente dopo il contatto, sfiorando nella caduta i tetti della Cascina Venezia andando a schiantarsi sul fianco dell'argine sul lato opposto al fiume, immediatamente accorsero gli abitanti locali, racconta il Magnani noi ragazzini raccogliemmo pezzi di "muscadis", un assemblato di gomma e fibra, materiale di cui erano rivestiti i serbatoi per renderli più resistenti ai proiettili perforanti, poco dopo arrivarono i Carabinieri che fecero allontanare i civili, arrivarono poi i militari tedeschi che recuperarono la carlinga dalla quale fuoriusciva un fumo denso e grigiastro, la parte anteriore si era conficcata in profondità, i corpi dei componenti dell'equipaggio furono dilaniati nella collisione in aria, lo scenario si presentò piuttosto macabro agli occhi dei curiosi accorsi, vi erano resti umani disseminati ovunque, racconta il Magnani.

La ricerca strumentale:

Alcuni giorni dopo su indicazione del padre Francesco, Mariangelo mi accompagnò sul crash point, bisognava individuare l'esatto punto d'impatto, iniziai a fare una scansione di superficie con il metal detector, ma i primi risultati non furono entusiasmanti solo ferro, ferro agricolo e chiodi passava il tempo ma non emergeva nulla ormai ero pronto a abdicare quando in un angolo del campo vicino all'argine dal mio metal detector passando sopra un target cominciò a emettere un suono acuto, contrariamente ai bersagli ferrosi dove si ha un suono cupo il suono brillante indica un bersaglio di metallo a alta conducibilità, normalmente una lega di metallo, l'indicatore numerico sul display è 90 di sicuro alluminio, inizio a scavare e a circa 35cm di profondità riesco a estrarre un pezzetto di metallo con rivetti, lamierino di alluminio avio senza ombra di dubbio, l'alluminio avio è inconfondibili leggero ma durissimo, sottile ma non si piega, l'archeologia aeronautica non si studia sui banchi di scuola la si apprende solo con l'esperienza, una cinquantina di crash individuati con migliaia di reperti ripuliti, riconosciuti e catalogati, otto scavi eseguiti con recupero di parti

importanti di aerei e resti umani di militari dati per dispersi, di sicuro formano e fanno crescere sia dal punto di vista umano che di competenza operativa, la giornata si conclude con il rinvenimento di altri due reperti, siamo vicini al crash point.

Il sabato successivo purtroppo i colleghi dell'AirCrashPo sono impegnati in altre ricerche, servono rinforzi sul campo, risponde all'appello l'amico detectorista Gilberto e il sabato mattina armati di pala, metal detector e tanta passione, si passa al setaccio quel campetto, ne escono diversi reperti anche la cerniera/cardine di un portellone, ma il crash point di sicuro è nel campo di fianco, il campo coltivato a Mais bisognerà aspettare la mietitura.

La mietitura è avvenuta ma ora sorge un grossissimo problema, per fare una buona ricerca la piastra o piatto di ricerca del metal detector deve passare radente al terreno con movimenti a semicerchio, come si usasse una falce, ma quel che rimane del gambo del grano turco non rende possibile questa operazione chiamata in gergo "spazzolata", non importa non possiamo aspettare l'aratura rischieremo magari anche la concimazione o la semina, non importa si entra e si cerca, chiamiamo rinforzi e gli amici ricercatori Arrigo e Pierlino del gruppo Grac Piacenza per due sabati e una domenica si uniscono a noi dandoci man forte, si cerca in quel campo con mille difficoltà recuperando decine di reperti, piccoli frammenti tra cui due piastrine appartenenti a apparati dell'aereo indiscutibilmente di provenienza aeronauti con Werch Nr. e ditta produttrice, la prima fase di ricerca si è conclusa positivamente, la task force composta da Arrigo, Gilberto, Luca e Pierlino festeggiano il successo e i ritrovamenti, con un pranzo da leccarsi i baffi nella trattoria del paese, giornata stupenda nonostante il clima uggioso dal sapore invernale, prossimamente eseguiamo delle scansioni con magnetometro e metal detector da profondità per arrivare fino a cinque metri nel sottosuolo, sperando di trovare qualcosa di importante.