

Operazione “Pippo”

Lo scorso Luglio, nel territorio comunale di Copparo (Ferrara), è stato portato a termine un recupero storico e umanitario dei resti di un aereo con relativo equipaggio precipitato durante la seconda guerra mondiale. L'impatto violento con il terreno alluvionale ha sepolto gran parte dei frammenti del velivolo, celandoli sino ai nostri giorni. Già nel 2006, basandosi sulle testimonianze del Sig. Giordano Melchiori, il ricercatore Fabio Raimondi (Archeologi dell'Aria) riuscì ad individuare e mappare il punto d'impatto, suffragato

dal rinvenimento in superficie di diversi frammenti d'alluminio. Le testimonianze raccontarono anche che nel dopoguerra vennero effettuati una serie di recuperi di materiale, tra cui parecchio alluminio e uno o forse entrambi i motori. Per questo motivo il sito fu classificato fra quelli a bassa priorità sino al Luglio 2011, quando, invece, alcuni sondaggi rilevarono la presenza di masse di metallo in profondità allora si decise per un recupero totale.

Dopo aver ottenuto le necessarie autorizzazioni per il recupero, le quali hanno interessato la Stazione Carabinieri di Copparo, il Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara, nonché i permessi del proprietario del terreno, l'Azienda Agricola Zanovello, e dell'affittuario, Buganza Andrea, è stato possibile procedere allo scavo.

Per il recupero si è costituito un team composto da Archeologi dell'Aria, un blog che unisce numerosi appassionati, da Air Crash Po, associazione che ricerca aerei caduti durante la seconda guerra mondiale in Pianura Padana, dal North Apennines Po Valley Park, rappresentato nell'occasione dal Museo della Seconda Guerra Mondiale del fiume Po di Felonica e da Gotica Toscana Onlus. L'escavazione è stata invece possibile grazie all'esperienza e ai mezzi messi a disposizione dalla Ghidini s.n.c. di Ghidini Antonio con sede a Sermide. Già durante i sondaggi venne alla luce parte del materiale localizzato a poche decine di centimetri dal piano di campagna e tra questo un reperto fondamentale: un ossidato orologio da polso, con l'impronta delle lancette ferme ad un quarto alle undici, riportante inciso sul coperchio della cassa "H.J.HUNT - 433038". Grazie alla consultazione dei National Archives of Australia è stato possibile scoprire il nome del proprietario dell'orologio e di conseguenza degli altri tre membri dell'equipaggio, nonché il tipo e la matricola del velivolo. Il proprietario dell'orologio era il W/O (Warrant Officer) Air Gunner (Mitragliere) della RAAF (Royal Australian Air Forces) Hunt John Penboss, appunto con matricola



Il Sergeant Pilot Raikes David Kennedy

433038, australiano e dato per disperso il 21 Aprile 1945 all'età di 20 anni nei cieli dell'Italia settentrionale. Gli altri tre membri dell'equipaggio, invece tutti inglesi e anch'essi dati per dispersi insieme all'australiano, erano il Flt/Sgt (Flight Sergeant) Navigator Bomb Aimer (Navigatore e Bombardiere) della RAF (Royal Air Forces) Perkins David Millard matricola 1801441, di 20 anni, il Flt/Sgt (Flight Sergeant) Wireless Operator Air (Operatore Radio) RAF (Royal Air Forces) Bostock Alexander Thomas matricola 1818442, sempre di 20 anni e il Sgt (Sergeant) Pilot (Pilota) RAF (Royal Air Forces) Raikes David Kennedy matricola 1807677, di 21 anni. Tutti e quattro i membri dell'equipaggio sono ricordati presso il Malta Memorial a La Valletta, il quale commemora i 2.298 aviatori del Commonwealth dispersi nel teatro mediterraneo durante il secondo conflitto mondiale.

Lo scavo del 23 Luglio rivelò sin da subito notevoli quantità di frammenti del velivolo, molti dei quali con segni di un incendio, confermato anche dai testimoni che videro l'aereo precipitare e impattare nel campo dove prese fuoco e bruciò a lungo. Tra i reperti iniziarono ad emergere anche frequenti resti umani rappresentati da frammenti d'ossa, raccolti in una cassetta funeraria, gentilmente donata dalle Onoranze Funebri Bonetti e Pinotti di Sermide, e consegnati a fine scavo al Comandante della Stazione Carabinieri di Copparo

Una fase del recupero nelle campagne di Copparo (Ferrara)





Il bombardiere leggero Douglas A-20K Boston Mark V



L'anello del Flight Sergeant Perkins David Millard con le proprie iniziali e la dedica "Chris with love" (con amore Chris)

che li ha a sua volta inoltrati all'Istituto di Medicina Legale di Ferrara per essere analizzati. Sempre i testimoni raccontano che al termine del rogo vennero trovati due corpi, carbonizzati e sbalzati fuori dal velivolo, i quali furono seppelliti lungo il ciglio di un canale vicino, da dove, nel dopoguerra, sembra siano stati riesumati e portati tra gli ignoti in un cimitero militare del Commonwealth (plausibilmente quello di Padova o quello d'Argenta, dove risultano rispettivamente 32 e 8 ignoti). Durante lo scavo due squadre erano delegate a setacciare tutto il terreno di risulta, da cui, sul finire dei lavori, è emerso un altro reperto fondamentale: un anello con inciso le iniziali "DP" e sul

retro la dedica "Chris with love" (con amore Chris), sicuramente appartenuto al navigatore e bombardiere David Perkins.

Se effettivamente due corpi furono recuperati vicino all'aereo, nell'attesa dei riscontri degli esami sui resti umani, si può ipotizzare che i frammenti d'ossa rinvenuti siano quelli di Hunt, il proprietario dell'orologio, e di Perkins, il proprietario dell'anello, rimasti intrappolati tra i rottami dell'aereo. Di conseguenza, ma sempre per ipotesi, i due sbalzati fuori e sepolti poco distante potevano essere i corpi di Raikes e Bostock.

L'aereo era un bombardiere leggero Douglas A-20K Boston Mark V (velivolo di costruzione statunitense che nella versione "Boston" era fornito alle forze del Commonwealth), matricola BZ590 (le matricole andavano dalla BZ580 alla BZ669, in quanto il modello "V" venne costruito in soli 90 esemplari), appartenente al 18 Squadron Burma (Birmania) del 232 Wing RAF (Royal Air Force) alle dipendenze della DAF (Desert Air Force) a sua volta dipendente dalla MAAF (Mediterranean Allied Air Force). Come si evince dai rapporti acquisiti dagli archivi il velivolo decollò dal campo di volo di Forlì alle 20:54 del 21 Aprile 1945 per attaccare un obiettivo nell'area di Taglio di Po, rappresentato da un punto d'attraversamento del fiume Po, mediante l'utilizzo di cluster bombs o bombe a grappolo (bombe che a una determinata altitudine si aprivano liberando sub-munizioni studiate per dare maggiori effetti contro assembramenti di soldati nemici, come nel caso di un punto d'attraversamento di un fiume). Alla missione primaria seguì come di routine la ricognizione armata contro obiettivi di circostanza. L'aereo non rientrò dalla missione ed a seguito delle indagini del dopoguerra, non avendo rintracciato alcuna sepoltura corrispondente, nel 1949 l'equipaggio venne registrato come disperso.

Lo scenario storico-militare del momento prefigurava gli eserciti anglo-americani

pronti all'avanzata in Pianura Padana, dopo che con un'ampia offensiva vennero sfondate definitivamente le linee difensive tedesche predisposte lungo l'Appennino settentrionale. L'offensiva anglo-americana costrinse i tedeschi ad un rapido ripiegamento, tallonati da vicino dalle truppe terrestri avanzanti, e intercettati dal cielo dalle forze aeree. La schiacciante supremazia aerea anglo-americana costrinse quindi i tedeschi a movimenti prevalentemente notturni. Ciò indusse gli anglo-americani ad intensificare le missioni aeree notturne atte ad interdire gli spostamenti tedeschi in punti nevralgici come i cruciali attraversamenti sul fiume Po. Già a partire dal 1944, i cieli notturni dell'Italia centro-settentrionale iniziarono ad essere solcati da un velivolo con un rombo inconfondibile. L'immaginario collettivo lo ricondusse ad un singolo apparecchio e, con chiaro riferimento alla sua nazionalità, lo soprannominò "Pippo". In realtà Pippo era rappresentato da diversi apparecchi e per giunta anche di differenti modelli e nazionalità. Gli aerei in questione erano dei bimotori che, oltre al bombardamento, erano predisposti per azioni di mitragliamento coadiuvate dall'uso dei bengala illuminanti. Quindi con ogni probabilità, dopo aver sganciato le bombe sull'obiettivo di Taglio di Po, l'aereo si diresse verso ovest per la ricognizione armata lungo il sinuoso percorso del grande fiume. Intercettato dalla Flak (contraerea tedesca) venne colpito e abbattuto. Attualmente sono in corso le ricerche dei congiunti diretti viventi dei quattro membri dell'equipaggio, aiutati dalle Ambasciate Britannica e Australiana, dalla Commonwealth War Graves Commission (Commissione del Commonwealth Britannico per i Cimiteri di Guerra) e dall'Office of Australian War Graves (Ufficio Australiano per i Cimiteri di Guerra).

Al momento dell'inaugurazione dell'esposizione dei reperti del velivolo e degli effetti personali dell'equipaggio, avvenuta neppure due mesi dopo

“David Raikes (1924-45) Studied at Trinity College, Oxford - RAF bomber pilot in the Middle East and Italy - The Poems of David Raikes”. Nelle note introduttive del libro viene riportato che Raikes ha presumibilmente perso la vita in azione sul fronte italiano. Attraverso l'University of Oxford è stato possibile anche un primo contatto con il fratello ancora vivente, il quale ha manifestato la volontà di venire in Italia al più presto. Del mitragliere Hunt John Penboss invece è stato

L'orologio del Warrant Officer Air Gunner Hunt John Penboss con l'impronta delle lancette ferme ad un quarto alle undici e riportante inciso sul coperchio della cassa "H.J.HUNT - 433038"



il recupero e presentata all'interno del Museo della Seconda Guerra Mondiale del fiume Po di Felonica, si sono già acquisite alcune importanti notizie sui membri dell'equipaggio. Il pilota Raikes David Kennedy fu studente ad Oxford e poeta affermato, le sue poesie, spedite a casa con la frequente corrispondenza, sono state raccolte e pubblicate postume nel 1954 in un volume dal titolo

reperito un completo dossier presso i National Archives of Australia contenente anche il telegramma spedito dalle forze armate il 24 Aprile 1945 e ricevuto dalla madre il giorno seguente, comunicante che il figlio risultava disperso in azione. Inoltre nel dossier è presente anche una lettera del 7 Novembre 1945 scritta dalla madre di Hunt alla RAAF nella quale vengono chieste notizie del figlio disperso. Dal dossier risulta

inoltre che Hunt si arruolò minorennemente, mentendo sull'età grazie all'ausilio del documento d'identità del fratello, ma venne scoperto e rimandato a casa. Poté invece arruolarsi regolarmente con la maggiore età e al momento della partenza per la guerra ricevette in regalo l'orologio del fratello (H.J. sono appunto le iniziali del fratello che compaiono sull'orologio), sul quale aggiunse l'incisione della propria matricola. Purtroppo il fratello di Hunt è mancato nel 2010.



Il Warrant Officer Air Gunner Hunt John Penboss



Una fase della cerimonia d'inaugurazione dell'esposizione stabile presso il museo di Felonica. Presenti il Presidente della Provincia Pastacci e l'Assessore Regionale Maccari



PAVANI ORTOFRUTTICOLI

commercio frutta e verdura

offerte speciali
mercoledì mattina a Sermide

offerte speciali
giovedì mattina a Carbonara

offerte speciali
sabato mattina a Castelmassa

VIA ROMA - SERMIDE
VIA C. BATTISTI - CASTELMASSA
VIA VIRGILIO - CARBONARA
TEL/FAX 0386.62624