

## Speciale

Uomini  
e macchine  
volanti

di Mario Bazzani

*L'eccezionale evento tenne l'intera popolazione col fiato sospeso: dopo essere rimasti per cinque giorni bloccati nella neve a 3'300 metri di quota i passeggeri di un aereo americano 'atterrato' nelle Alpi bernesi furono portati in salvo dalla colonna di soccorso e dall'arrivo a sorpresa di due velivoli militari elvetici*

# Mayday Dakota, mission (im)possible

*Odissea nelle Alpi: poco più di sessant'anni fa sul ghiacciaio del Gauli il primo salvataggio aereo in Svizzera*

La storia del salvataggio sul Gauligletscher, nelle Alpi bernesi, è uno di quegli avvenimenti che per vari aspetti ha dell'incredibile. Il 19 novembre 1946 un Douglas C-53 Dakota (una versione militare Vip del più popolare Dc-3) decollò da Vienna - sede del quartier generale delle forze aeree statunitensi (Usaf) - e fece scalo a Monaco per poi dirigersi verso Marsiglia da dove il giorno successivo avrebbe dovuto continuare il volo per raggiungere Pisa. A bordo si trovavano alti ufficiali statunitensi e alcuni civili, tra i quali donne e un'adolescente.

Ai comandi del bimotore vi era il venticinquenne capitano Ralph H. Tate dell'Usaf il quale per evitare le Alpi aveva scelto di seguire una rotta che prevedeva il sorvolo di Strasburgo-Digione-Lione, da qui verso sud sopra il fiume Rodano fino alla foce e poi da quel punto fino a Istres, l'aeroporto che serviva Marsiglia. Alle 11.30 l'aeroplano, dopo aver rullato sulla pista, decollò. Nessuno tra gli occupanti poteva immaginare che quello che doveva essere un normale volo di trasferimento si sarebbe invece trasformato, solo poche ore più tardi, in una vera odissea.

Il pilota nei pressi di Strasburgo commise un grosso errore di navigazione che lo portò fuori rotta. Nella zona la visibilità era pessima e i venti in quota molto forti. Anziché continuare a volare in direzione di Digione il capitano Tate virò verso sud. Fu così che si trovò a sorvolare, senza rendersene conto, le nostre Alpi. Impossibilitato a stabilire con esattezza la sua posizione Tate disse al copilota di aver scorto brevemente delle ombre sotto il denso strato di nuvole. Il copilota credette che il suo comandante avesse le allucinazioni ma non fece in tempo a reagire. Qualche istante dopo il Dakota impattò con il terreno. Le ombre che Tate aveva intravisto altro non erano che i crepacci del ghiacciaio del Gauli situato nelle Alpi Bernesi poco a sud di Meiringen.

La neve attutì l'impatto e in qualche modo frenò il grosso bimotore che peraltro già volava molto lentamente a causa del forte vento. L'apparecchio miracolosamente rimase intero e nemmeno finì in uno dei molti crepacci. A causa della brusca decelerazione alcuni passeggeri vennero proiettati in avanti e riportarono leggere ferite. Tutti comunque erano salvi e fortunatamente la radio di bordo era ancora funzionante, ciò che permise all'equipaggio, dopo aver prestato le prime cure ai feriti ed essersi ripreso dal grosso spavento, di mettersi in contatto con Istres.

## Iniziano le ricerche

Dopo aver ricevuto l'allarme gli aeroplani dell'Usaf appoggiati da apparecchi francesi, inglesi e italiani si alzarono immediatamente in volo alla febbrile ricerca dei dispersi. L'attenzione degli equipaggi nella prima fase delle ricerche si concentrò nella zona del Monte Bianco, dell'alta Savoia e dell'Alta Valle d'Aosta dove Tate e il suo equipaggio avevano erroneamente comunicato di trovarsi.

Per tre giorni i ricognitori perlestraron inutilmente quelle regioni spingendosi sempre più a nord-est verso le Alpi svizzere. Il Dakota venne localizzato il 22 novembre verso le 13.30 dall'equipaggio di un B-17 americano sul quale si trovavano anche il generale Tate, padre del giovane pilota del C-53, ed il generale Snavely, marito di una delle occupanti. L'apparecchio giaceva lì immobile su un'immensa distesa bianca come se una gigantesca mano lo avesse delicatamente depositato tra i crepacci. Gli occupanti dopo la forzata attesa durata tre giorni, provati dal freddo, dalla mancanza di indumenti adatti di acqua e cibo erano finalmente stati trovati. Stabilita la posizione iniziarono

subito i preparativi per le operazioni di soccorso, che fin dall'inizio, vista la zona, apparvero tutt'altro che facili. Nel corso dello stesso pomeriggio, e con l'accordo delle autorità militari svizzere, giunsero a Meiringen provenienti da Milano, dov'erano stati preallarmati, 150 uomini dell'esercito americano.

Con loro avevano molto materiale, persino delle speciali jeep cingolate con le quali pensavano di raggiungere il luogo dell'incidente, ciò che invece non fu assolutamente possibile. Intanto all'arsenale di Meiringen i soldati svizzeri e le guide alpine della locale colonna di soccorso iniziarono a organizzare quella che fu allora definita la più importante operazione di soccorso alpino.

## Inizia l'ascesa

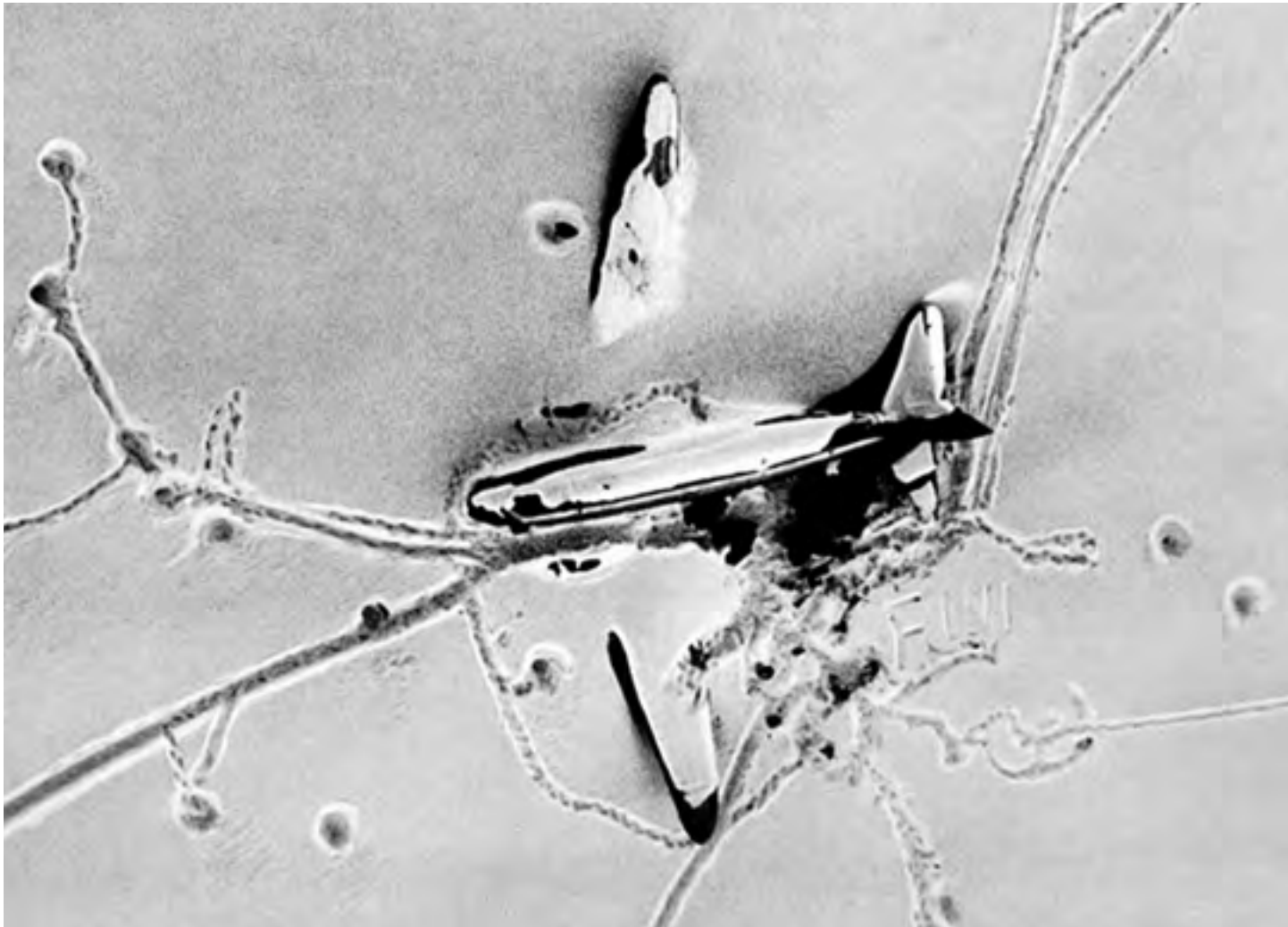
Poco dopo le 4 del mattino, nel pieno di un'abbondante nevicata, la prima colonna composta da 50 persone lasciò il paese di Rosenlauri e si mise lentamente in marcia verso il ghiacciaio. Sulle spalle gli uomini portavano mediamente un carico di 30-40 kg costituito principalmente da viveri, vestiario, tende, slitte, combustibile, medicinali. Davanti a loro 10 guide tracciavano la pista nella neve spessa, un lavoro estremamente duro e sfiancante. Verso le 7 un altro gruppo di 30 uomini iniziò l'ascesa verso il Gauli.

Accanto all'azione di soccorso intrapresa via terra ne venne predisposta un'altra per via aerea. Alle prime luci del giorno il maggiore Pista Hitz dell'aviazione militare svizzera decollò per un volo di ricognizione sulla zona dell'incidente. Nei pressi dell'aereo lanciò un kit di sopravvivenza contenente anche un codice che servì ai passeggeri per comunicargli visivamente, in modo chiaro e semplice, in che condizioni si trovavano e ciò di cui avevano bisogno. Rientrato alla base Hitz disse che erano tutti vivi, anche se diversi tra loro non potevano camminare.

Poco dopo le 9 sul Gauli furono lanciate, appese ai paracadute, diverse casse contenenti materiale per i dispersi. A sganciarle furono gli equipaggi che fino al giorno prima li avevano cercati senza successo. Per qualche ora il cielo fu invaso da ogni tipo di apparecchio. Parte degli aiuti atterrò però così distante dal Dakota da non poter essere recuperata, se non col fortissimo rischio di finire in un crepaccio. Un incidente che avrebbe ulteriormente complicato la già precaria situazione.

Purtroppo un'impresione nel comunicare la posizione esatta dell'aeroplano costrinse la colonna di soccorso a seguire un percorso più lungo e difficoltoso. Verso le 14.30 i primi due uomini, partiti con il secondo gruppo, giunsero sul luogo dell'incidente. Disubbidendo agli ordini ricevuti avevano preso con sé un paio di sci, ciò che fece guadagnare loro parecchio tempo e fatica.

Gli ultimi soccorritori li raggiunsero alle 16.40 quando il sole stava ormai già tramontando.



Novembre 1946: una ripresa dall'alto dell'aereo americano dopo l'impatto sulla neve delle Alpi bernesi

## Piloti e macchine

### Il Fieseler: decollo e atterraggi corti

Il successo del salvataggio aereo sul Gauli fu dovuto in parte all'impiego del Fieseler FI-156 Storch, uno dei primi apparecchi con caratteristiche Stol (una sigla che sta per Short take off and landing, ossia a decollo e atterraggio corti) ad essere prodotto in serie. Sviluppato prima del secondo conflitto mondiale dal costruttore germanico Gerhard Fieseler questo triposto servì nelle file di vari eserciti tra cui quello svizzero, che ne impiegò una mezza dozzina in compiti di collegamento, osservazione e rifornimento a far tempo dal 1940 e fino ai primi anni Sessanta. Durante la guerra alcuni piloti elvetici, tra cui appunto Hug e Hitz, iniziarono ad allenarsi nella tecnica degli atterraggi e decolli in montagna e su superfici innevate. Questi voli sarebbero stati necessari se la Svizzera, come si temeva, fosse stata invasa con conseguente ritiro e stazionamento delle truppe lungo l'arco alpino. Fortunatamente ciò non accadde, ma l'esperienza maturata dai militari tornò utile ai primi piloti civili che si lanciarono in questa particolare disciplina che richiede, oltre a ottime capacità di pilotaggio, anche nervi d'acciaio. Tra i primi soccorritori volanti vi furono l'albergatore di St. Moritz Fredy Wissel e il più noto Hermann Geiger al quale è stato dedicato un ampio servizio lo scorso mese di agosto. Oggigiorno l'aeroplano non viene più utilizzato per missioni di soccorso in alta montagna. Al suo posto viene impiegato l'elicottero che si è dimostrato più versatile e sicuro.



Vista l'ora tarda, provati dall'enorme sforzo fisico, dalla rarefazione dell'aria e dalla mancanza di un'adeguata preparazione, gli uomini furono costretti a bivaccare vicino all'aeroplano. Di notte la temperatura scese a meno 15 gradi esponendoli al pericolo di geloni ai piedi e alle mani. Per loro fu quasi impossibile riposarsi in quelle condizioni.

Il mattino successivo di buon'ora i feriti vennero sistemati sulle slitte. La calma si interruppe improvvisamente quando il generale americano Haynes diede ai suoi uomini l'assurdo ordine di distruggere

l'aeroplano dandogli fuoco. Due uomini dell'equipaggio iniziarono dapprima a distruggere gli strumenti, ma vennero costretti a fermarsi. Ciò creò evidentemente qualche malumore tra i soccorritori (prima che venisse "inghiottito" dalla neve e quindi dal ghiacciaio nel quale giace tutt'ora l'esercito svizzero riuscì a recuperare varie parti dell'apparecchio a bordo del quale qualcuno presumeva si trovasse anche dell'oro).

Finalmente Haynes si calmò e venne anch'egli adagiato su una delle slitte canadesi. La colonna si mise quindi in marcia.

Molte ore di lungo e intenso sforzo la separavano ancora dal fondovalle.

### Atterrano le "Cicogne"

Alle 10.25 un evento straordinario colse di sorpresa la lunga fila dei soccorritori che stavano scendendo. Il capitano Viktor Hug a bordo di un aeroplano Fieseler FI-156 Storch (Cicogna) munito di sci, dopo aver sorvolato la colonna di soccorso atterrò sulla spessa coltre nevosa proprio accanto agli uomini in marcia.

Subito dopo fu seguito dal maggiore Pista Hitz che a bordo di un apparecchio analogo aveva trasportato con sé il generale Snavely, la cui moglie si trovava a bordo del Dakota. Franz von Bergen, una delle guide che partecipò all'azione di salvataggio, raccontò: "Non credevamo ai nostri occhi, fummo tutti sbalorditi da quell'evento straordinario. Nessuno di noi poteva immaginarsi che il provvidenziale aiuto sarebbe giunto dal cielo".

Ripresisi dallo stupore e rigenerati nello spirito gli uomini caricarono i feriti a bordo degli aeroplani che iniziarono a fare la spola tra il ghiacciaio e l'aeroporto di Unterbach nei pressi di Meiringen. Ad aspettarli nel frattempo si erano già accalate diverse decine di giornalisti e reporter (uno di essi seguì addirittura la colonna di soccorso per avere l'esclusiva) e centinaia di

persone accorse per vedere da vicino gli occupanti del Dakota di cui da alcuni giorni sentivano parlare alla radio.

Al Fieseler bastarono 14 minuti per riportare a valle i feriti (a titolo di raffronto basti pensare che i soccorritori impiegarono l'intera giornata). Anche il presidente della Confederazione Karl Kobelt si recò all'aeroporto per porgere il suo saluto agli sventurati e ai soccorritori. Il cinegiornale svizzero e la stampa internazionale seguirono con grande apprensione ogni fase di quell'eccezionale azione di soccorso che si era felicemente conclusa. La sera stessa gli americani fecero rientro al loro quartier generale. Qualche settimana dopo i piloti Hug e Hitz furono accolti a Vienna per ricevere i ringraziamenti ufficiali.

Sebbene tutti fossero usciti sani e salvi da quella brutta avventura, obiettivamente si dovette ammettere che il buon esito dell'azione di salvataggio fu soprattutto dovuto alla meteo favorevole che permise l'impiego degli aeroplani. Le lacune emerse spinsero un gruppo di persone, capitanate dal medico Rudolf Bucher, a fondare qualche anno più tardi la Guardia aerea svizzera di soccorso (Gass), oggi conosciuta come Rega. La missione del Gauli è unanimemente considerata la pietra miliare del moderno salvataggio aereo in montagna.



Trascorsero tre giorni prima che il C-53 venisse individuato