



Nelle sommità del Pratomagno, un cippo e la sua memoria

Il Pratomagno ne ha vista di gente che ha attraversato i suoi fitti boschi e i vasti pascoli. Transumanze, pellegrinaggi, transiti di crinale e attraversamenti tra vallate, carbonai... sole o neve, ghiaccio o vento.



Oggi qualcosa si è perso, la quiete è spesso dilaniata da rombanti mezzi ma gli splendidi scenari e alcune aree attrezzate attraggono ora anche chi vuol temporaneamente evadere dal trambusto metropolitano, spesso con la Croce sommitale meta di indimenticabili passeggiate. Il Pratomagno ha anche visto solcare il suo cielo da innumerevoli velivoli, oggi altissime scie di moderni airliner o da radenti passaggi di superleggeri, ma all'inizio del novecento solo pochi coraggiosi che pilotavano traballanti e artigianali macchine volanti osavano queste quote, volando così radenti da poter sfiorare il crinale, accarezzandolo più che sorvolandolo. Questi pionieri del volo tentavano pure trasvolate intercontinentali in periodi in cui la tecnologia lo permetteva solo ad altissimo rischio. Lo spirito di avventura era di fatto più comune tra i colonizzatori dei nuovi continenti, e diversi nel contesto, furono gli australiani. Uno di loro in particolare, nato col volo nel sangue e formatosi alla fresca scuola aerea britannica durante il primo conflitto mondiale, ha scolpito pagine indimenticabili nella storia delle trasvolate intercontinentali con piccoli e fragili velivoli. Nel 1933, sulla scia di una continua battaglia di primati realizzati e infranti, volle tentare il nuovo record di trasvolata dall'Inghilterra all'Australia. Ma stavolta il Pratomagno da prato da accarezzare si trasformò in fatale barriera e in una gelida giornata d'inverno reclamò il tragico prezzo. Il gelido 7 Gennaio 1933 vedeva la fine della intraprendente vita di John Louis Herbert Hinkler, o più semplicemente Bert, ma non della sua gloria che diventerà leggenda.

Il suo spirito continua ad abitare quei luoghi che lo hanno reclamato, impalpabile sentinella a perenne ricordo del connubio indissolubile tra l'eroismo dell'uomo e la impassibile durezza della natura.

Ma ottant'anni si portano via intere discendenze di memorie e di vita vissuta e il ricordo si è anche inesorabilmente sbiadito, mano a mano che la generazione diretta testimone, già percossa dal secondo conflitto mondiale, ha ceduto all'implacabile corso terreno.

Fino al 2013, anno di rinascita del Pratomagno, con il restauro della sua Croce e del vicino cippo posto nella sommità del Monte Pianellaccio, dedicato il 27 Luglio con una solenne e partecipata cerimonia al nostro Bert.

E proprio quel giorno, lì appresso, una farfalla su un cardo, con l'ala sinistra visibilmente spezzata, fu fotografata e poi dimenticata fino a quando, quasi per caso, si scopre che l'aereo usato da Bert era un modello della serie Moth, "falena", e che ha perso l'ala sinistra prima dell'impatto.

Un caso, ma sufficiente a far scattare delle molle di curioso approfondimento.

Cosa non è facile, dato che le risorse locali agevolmente accessibili sui fatti del tempo sono assai vaghe e spesso controverse.

L'area dell'impatto, poi, è individuata come Prato alle Vacche e sulle carte topografiche del tempo è riportata una anonima crocina a quota 1338, in un punto che, visto dal dirimpettaio monte Dadi-Cocollo (o da note aerofotogrammetrie oggi disponibili on line) vede spiccare una macchia di abeti la cui forma sembra assumere il profilo della Gran Bretagna. Nazione non solo leader di quel commonwealth che abbracciava anche il nuovissimo continente ma che rappresentava una seconda casa per Bert.

Un altro caso, ovvio, ma stavolta ci sentiamo ancor più coinvolti.



Da allora, un manipolo di appassionati, facenti parte della sezione CAI di Arezzo e dell'associazione la Brigata di Raggiolo, ha dedicato molto del proprio riscato tempo libero per approfondire l'evento d'epoca, tentando di recuperare almeno parte delle memorie perdute e impegnandosi nella ricerca del luogo più intimo e dimenticato, il sito stesso della caduta e della morte di Bert. A frequenti esplorazioni dell'area, tutte invernali per approfittare della visibilità della svestita fitta faggeta, si sono affiancate lunghe ricerche documentali su varie forme nonché contatti diretti con eminenti australiani a vario titolo competenti sull'argomento.

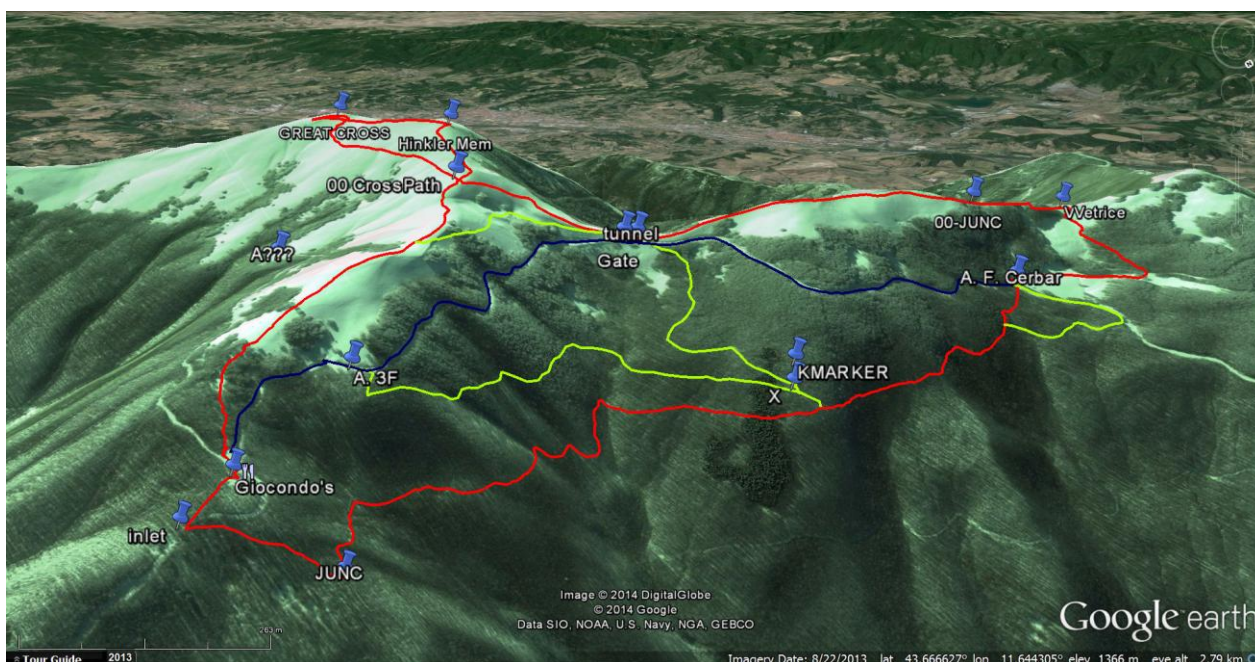
Oltre all'episodio della farfalla e della strana "abetina-GB", diverse sono state, in quel periodo, le "combinazioni" che hanno in alcuni casi inciso decisamente sul corso dei fatti.

Come l'improvvisa fuga di una poiana che faceva istintivamente attrarre l'attenzione su un manufatto, ormai mimetizzato sul fusto di un faggio risultato poi un marker lì posto quarant'anni prima per segnare il sito d'impatto del Puss Moth proprio dal più eminente dei nostri contatti agli antipodi, assieme ad alcuni noti aretini del tempo.

Le ricerche di siti e le valutazioni dei percorsi sono proseguite sino alla primavera 2014, nel cui corso si è arrivati alla creazione di un cospicuo database foto-video completamente georeferenziato.

Questo "tesoro" informativo è stato determinante per le nostre elucubrazioni a tavolino, per gli studi congiunti - via Internet - con i partner australiani oltre ad aver costituito materia prima per la realizzazione casalinga di un filmato che diventava immediatamente il "biglietto da visita" della nostra idea: la convinzione che la valorizzazione di quei siti poteva trovare migliori opportunità creando un percorso escursionistico specifico, dedicato e intitolato al trasvolatore, che attraverso la sentieristica esistente, "segnata" o talvolta pure semi-abbandonata, toccasse i punti più significativi delle sommità del massiccio.

Prendeva così forma il progetto H-Ring.



Sembra quasi che Bert abbia voluto darci dei "suggerimenti" in certi momenti decisivi della nostra iniziativa. Comunque sia, l'aviatore è ormai indissolubilmente legato a questa montagna e la memoria è essenziale per rendere onore a questo eterno connubio.

i fantastici quattro (the awesome foursome)