

8. Dieci bianchi paracadute.

Era da poco passato il mezzogiorno del 29 marzo 1944, un qualsiasi mercoledì di guerra, quando il fragore di una battaglia aerea ruppe di colpo la quiete delle valli della Bormida ancora spoglie nonostante l'incipiente primavera. Fra i curiosi che alzarono il naso verso il cielo c'ero anch'io, nove anni compiuti da poco, con una profonda passione per gli aeroplani che disegnavo in continuazione. Nell'aria che odorava ancora di camini accesi gli spari di mitraglia e il rombo di motori imballati si moltiplicarono in mille echi minacciosi, spingendo la gente ai ricoveri antiaerei. Ero appena uscito da scuola e mentre correvo verso il rifugio più vicino scrutavo il cielo, nella speranza di veder sbucare dalla coltre compatta di nubi la sagoma filante di un caccia o la massa poderosa di un bombardiere. Nonostante l'età acerba ero in grado di riconoscere quasi tutti i tipi di aerei alleati, tedeschi o italiani allora in servizio, e ne tracciavo i profili su minuscoli quadernetti che mi costruivo da solo.

Quando raggiunsi il rifugio che ancor oggi si apre sui "giardinetti", i giardini pubblici di Cairo Montenotte, lo scontro era finito e alcune persone indicavano eccitate qualcosa in direzione delle Ville, verso nord. Vidi allora sette o otto paracadute che scendevano dondolando a poca distanza dal paese: una scena irreale nella consueta cornice di colline che chiude l'orizzonte verso settentrione. Qualche tempo dopo apparve in Piazza della Vittoria un camion tedesco proveniente dalla strada di Cortemilia, e si fermò di fronte all'Albergo Montenotte. In un attimo si sparse la voce che avesse a bordo i "paracadutisti americani", e la piazza si popolò di gente richiamata dall'insolito avvenimento. Io ero in prima fila, affascinato dai "nemici" che in tenuta di volo si scambiavano qualche battuta senza mostrare troppa preoccupazione per le loro condizioni di prigionieri. La sosta degli americani fu breve, e il camion con il suo carico di giovanottoni *yankee* si diresse oltrebormida verso l'imponente edificio dell'istituto correzionale noto come "il riformatorio", che ospitava un comando tedesco. Noi ragazzi rimanemmo a commentare l'accaduto dividendoci in fazioni anti e pro-Alleati. L'Italia (per lo meno, quella del re) aveva da poco cambiato campo e non era facile accettare senza perplessità la nuova situazione politica. Per me, che seguivo l'andamento delle operazioni belliche con lo stesso interesse che qualche anno più tardi avrei dedicato al campionato di calcio, gli Alleati erano ancora il nemico, e la mia fiducia nella vittoria dell'Asse rimase incrollabile fino al giorno in cui le piazze si riempirono di partigiani e di folle esultanti per la fine della guerra.

La notizia che una Fortezza Volante era caduta nei pressi di Dego, un piccolo centro a 7 chilometri da Cairo, giunse improvvisa in paese e elettrizzò noi ragazzi, ancora emozionati per gli straordinari avvenimenti di quella giornata. Inforcata la mia piccola bicicletta gialla mi avviai lungo la statale n° 29 forzando sui pedali. In mezz'ora raggiunsi la località Bormiola, appena fuori Dego, e mentre mi facevo largo fra la folla di curiosi all'improvviso la gigantesca sagoma metallica del bombardiere colpito a morte riempì i miei occhi incantati. La mitica Fortezza Volante si era incredibilmente posata in uno spiazzo di terreno non più grande di un campo di calcio, dopo aver sfiorato un gruppo di case. I tedeschi stavano già allontanando i presenti e sistemavano sentinelle attorno al relitto. Rimasi affascinato dalla grande macchina splendente, che sembrava si riposasse in attesa di spiccare altri voli. Solo il timone scardinato e l'ala destra quasi del tutto consumata dal fuoco denunciavano gli effetti devastanti della battaglia e della caduta incontrollata. C'era ancora animazione attorno al relitto, ma sotto lo sguardo poco amichevole dei militari tedeschi molti spettatori lasciavano la scena del disastro nascondendo sotto gli abiti frammenti dell'aereo, piccoli trofei che finirono dispersi in mille cassetti e soffitte¹.

Due settimane più tardi affidai alle pagine del quaderno di "bella copia" (frequentavo la quinta elementare) le emozioni di quella giornata:

¹ Particolarmente ricercato fu il plexiglas, dal quale con la lavorazione al tornio si ricavarono anelli che per un certo periodo furono di gran moda in tutta la Valle Bormida.

“Cairo, 14 aprile 1944 XXII. Tema: scrivete una lettera ad un parente od amico, dando vostre notizie.

Carissimo papà, [...] Qui noi viviamo abbastanza tranquilli e l'unico avvenimento che ci abbia interessato è stato l'abbattimento di un aereo nemico dovuto alla caccia italo-tedesca. Un forte rombo di motori ci fece correre ai rifugi: sopra di noi si svolgeva un'accanita battaglia aerea. Finalmente un frastuono fece pensare alla caduta di un aereo e alcuni dalla porta del rifugio videro distintamente scendere alcuni uomini appesi al paracadute. L'aereo colpito era stato abbandonato dall'equipaggio ed era precipitato a Dego mentre gli uomini erano scesi alle Ville. Poco dopo avemmo agio di vedere sopra un camion tedesco i prigionieri.[...]”.

Chi avrebbe potuto immaginare che più di quarant'anni dopo avrei incontrato personalmente cinque di quegli aviatori “nemici” caduti dal cielo, allacciando con alcuni di loro rapporti di vera e propria amicizia!

Sul B-17 # 152 già gravemente danneggiato e sottoposto ad attacchi a fuoco da parte dei G 55 di Bonet e Biagini si vissero momenti di grande tensione aggravati dal fatto che l'equipaggio non era affiatato ma composto da personale fresco di reparto con poca o nulla esperienza di guerra; la situazione non contribuì a rasserenare gli animi, mancando nella difficile circostanza quel senso di solidarietà e di fiducia reciproca che deriva dall'abitudine ad operare in un *team* affiatato. Per ricreare l'atmosfera del combattimento e per far luce sulle vicende che condussero alla cattura degli aviatori americani è interessante ascoltare le loro testimonianze almeno nei passaggi più significativi.

Il S/Sgt Floyd Allen High, motorista di bordo e addetto alla torretta superiore, mi ha fornito una relazione scritta molto dettagliata:

“[...]Avevamo da poco sorvolato l'Initial Point che i primi segni di reazione apparvero sotto forma di fuoco antiaereo.[...] I primi colpi erano parecchio fuori bersaglio. Sembravano circa a ore 2 e da 500 a 700 metri distanti e in basso. Questi colpi erano sparati da batterie asservite al radar. Lo si poteva dedurre dalle quattro esplosioni raggruppate. Da allora in poi ogni salva si avvicinò alla nostra quota e direzione mentre proseguivamo sulla corsa d'attacco. L'ultimo scoppio che osservai prima che fossimo colpiti era a circa 100 metri direttamente in prua. Avevano calcolato esattamente la nostra quota e la nostra rotta! A questo punto mi frullò nella mente il pensiero che sarebbe stato un miracolo se la prossima salva ci avesse mancato. Il miracolo non avvenne. L'idea mi aveva appena attraversato la mente che fummo scossi da una violenta esplosione che sembrò ci mettesse in piedi sull'estremità dell'ala sinistra. L'aria dentro la fusoliera era piena di polvere, fumo e odore di esplosivo. I motori 3 e 4 [in ala destra, nda] sostennero gravi danni rendendo necessario il loro arresto e la messa in bandiera dell'elica. Il controllo dell'aereo fu ripreso e la corsa di sgancio portata a termine ma poi, frenati dai due motori fermi e dalla resistenza creata dai portelloni della stiva bombe bloccati in posizione aperta, fu impossibile mantenere la formazione. Diventammo così dei “ritardatari” [“stragglers” nell'originale]. Caccia nemici erano in attesa fuori dalla zona dell'obiettivo per saltare addosso ai bombardieri danneggiati dalla contraerea. Non aspettarono molto ad attaccarci. Venivano da tutte le direzioni, ma sembravano preferire l'attacco frontale. Non mi pare che abbiano messo a segno molti colpi, ma uno colpì proprio il controllo dell'elica del motore 1 mandandolo in supergiri. Le vibrazioni del motore imballato ne causarono l'autodistruzione. Prima si staccò la carenatura, e poi si tranciò l'albero dell'elica. Restammo così con un solo motore, il 2. Con un unico motore funzionante e sempre sotto attacco dei caccia la possibilità di raggiungere la Corsica era fuori discussione. Dalla mia postazione elevata non vedevo segni di incendio ma come strumento bellico eravamo finiti. Fu dato il segnale di abbandonare l'aereo. Alle 12,25, ad un'altezza di circa 4000 metri, mi lanciai con il paracadute dalla botola anteriore. A pelo delle nubi tirai la maniglia e il paracadute si aprì di colpo. Mentre sbucavo sotto le nubi udii un rumore d'aereo. Era uno dei caccia che ci avevano attaccato. Il mio primo pensiero, quando mi puntò contro, fu che mi avrebbe tirato addosso. Fui molto sollevato quando mi salutò con la mano agitando le ali. Senza dubbio stava riferendo la mia posizione al comando.

Dopo un po' sentii l'abbaiare di un cane. In quel momento ero intorno ai 500-600 metri dal suolo. Mi guardai attorno e vidi una casa. Un uomo era in piedi sulla soglia e guardava all'insù verso di me [...]. Presi terra a circa 200 metri lungo il fianco di un dirupo davanti a casa sua. L'uomo venne di corsa verso di me. Mi chiese subito se ero tedesco o inglese. Gli dissi "americano" e lui mi abbracciò e mi baciò e mi chiese se era iniziata l'invasione. Aveva udito il frastuono del combattimento e pensato che fosse l'invasione. Mi disse di seguirlo che mi avrebbe condotto dai partigiani sulle colline². Gli mostrai la ferita alla gamba causata da una scheggia che aveva rotto un osso. Capì che non potevo camminare e mi disse che avrebbe portato i partigiani da me. Se ne andò e ritornò dopo 20 minuti con 15-20 persone. Si resero conto delle mie condizioni e stavano discutendo fra di loro quando il rumore di una motocicletta li fece volatilizzare. Alla guida c'era un agente della polizia militare dell'aeronautica [non esistevano reparti della Luftwaffe a Cairo Montenotte. I tedeschi che raccolsero gli aviatori americani appartenevano certamente alla Feldgendarmarie. Nda]. Era molto nervoso e tremava mentre si avvicinava con una Luger estratta e armata. Mi frugò, si prese un pacchetto di Lucky Strike appena aperto. Trovandomi disarmato mi passò alle spalle e penso che stesse cercando di abbassare il cane della pistola quando gli partì un colpo. Mi venne un accidente. Per un attimo pensai che volesse farmi fuori. Dopo un'ora circa venne un camion a prelevarmi. Era di marca Studebaker, con pneumatici Firestone fatti in America. La ditta Firestone è nella mia città natale di Akron, in Ohio. Il camion era senz'altro di preda bellica. Fui portato in un ospedale che più tardi seppi era a Cairo, in Italia. Quest'ospedale diventò la mia residenza per i 30 giorni successivi. Dopo l'arrivo a terra vidi Lipsett e Lawrence. Anche loro furono caricati sul camion che mi portò all'ospedale. Non vidi altri membri dell'equipaggio. Ricordo di essere stato portato in sala operatoria e che mi addormentarono con l'etere. Quando rinvenni ero in una cameretta con un altro paziente che immaginai fosse tedesco finché non lo sentii farfugliare in inglese. Il mio primo pensiero fu che i tedeschi mi avevano messo accanto una spia per carpirmi delle notizie. Ritengo che anche l'altro pensasse la stessa cosa perché passarono tre o quattro giorni prima che ci scambiassimo le prime parole. Scoprii che l'altro paziente era Francis Sanvito, uno dell'equipaggio anche lui ferito. Ad eccezione di Ernie Lipsett, non conoscevo le altre persone dell'equipaggio che avevo incontrato brevemente prima del decollo, ma eravamo già in tenuta di volo ed è per questo che non riconobbi Sanvito. Le cure furono adeguate, ci trattarono come i pazienti tedeschi che erano lì. Fui seguito da un capitano tedesco che mi visitava ogni giorno. La mattina si presentava alla porta, sbatteva i tacchi e diceva "Heil Hitler" prima di entrare....Il compleanno di Hitler fu festeggiato durante la mia convalescenza [cadeva il 20 aprile: nda]. I soldati tedeschi ricoverati ebbero vino e cognac che divisero con me. La mia permanenza a Cairo finì il 30 aprile quando fui portato a Verona per essere interrogato e da lì finii a Stalag Luft III, un campo di prigionia situato a Sagan, in Germania. [oggi Zagan, in Polonia: nda]".

Ho incontrato High negli Stati Uniti in due diverse occasioni, ed ho approfondito l'argomento raccogliendo altri particolari significativi. Pur essendo giovanissimo (non aveva ancora 21 anni), era un veterano di 50 missioni ma dopo il rimpatrio negli Stati Uniti aveva ottenuto, in via eccezionale, di ritornare in Europa per un secondo ciclo di operazioni: il 29 marzo 1944 era alla sua 76^a missione. Per tenere il B-17 in assetto di volo era stato conservato il regime di *military power* sui motori di sinistra per oltre dieci minuti contro la norma che ne limitava a cinque minuti l'impiego continuativo: da qui i problemi del n. 1, che finì per fondersi, mentre il n. 2 resistette fino all'ultimo in condizioni di funzionamento estreme. Nonostante le gravi difficoltà l'equipaggio riuscì ad

² La formazione partigiana più vicina, una banda "garibaldina" comandata dal "Biondino" (Matteo Abbindi) era acuartierata a S. Giulia, frazione di Dego (SV), a un'ora circa di cammino. Il Biondino si rese tristemente celebre nell'Alta Langa per l'eliminazione di numerosi civili, e fu anche responsabile dell'uccisione del comandante della 16^a brigata Garibaldi, "Device" (Angelo Prete), e di due ex prigionieri di guerra britannici. Unitosi alle formazioni autonome "Mauri" fu catturato, probabilmente per delazione, nel novembre 1944 e giudicato dal Tribunale di Guerra della divisione "San Marco" in Cairo Montenotte (SV). Condannato alla fucilazione venne passato per le armi l'1 febbraio 1945; chi scrive ebbe la ventura di assistere all'esecuzione.

organizzare una difesa contro i G 55: Allen (High preferisce essere chiamato con il *middle name*) ricorda di aver rintuzzato 4 o 5 assalti sparando con la torretta superiore e si rese perfettamente conto di aver a che fare con piloti italiani perché notò la bandiera tricolore in fusoliera. Dopo il colpo in pieno ricevuto nel cielo di Torino Wronkoski e il suo equipaggio, scartata l'idea di dirigere verso la Svizzera nel timore di non riuscire a superare le Alpi, avevano affidato le loro speranze ad un problematico atterraggio in Corsica o ad un ammaraggio nel Tirreno ma la comparsa dei caccia nemici impose un radicale cambiamento di programma. Prima di dare l'ordine di abbandonare l'aereo venne estratto il carrello in segno di resa; da quel momento Bonet e Biagini smisero di sparare e seguirono da presso le operazioni di lancio sfiorando talvolta gli aviatori appesi ai paracadute che osservavano le loro evoluzioni con molta preoccupazione. High prese terra su un ripido pendio roccioso ai piedi del castello del Carretto³ in una valletta nota agli abitanti della zona come “*ra Russa* (la Rossa)” e nell’impatto si spezzò la tibia già compromessa dalla scheggia; non troppo distante da lui presero terra Lipsett e Lawrence, che aveva una ferita di striscio al ventre per la quale fu insignito della decorazione del *Purple Heart*⁴. Lipsett finì dal lato opposto della provinciale Cairo-Cortemilia, in regione Codevilla del Carretto. Mario Pennino, allora un ragazzino di nove anni, lo vide scendere a poche decine di metri dalla sua casa di campagna. Appena toccò terra il sergente Lipsett, anch’egli già temprato in combattimento - il 2 marzo precedente gli era stata consegnata la *Distinguished Flying Cross* - si preoccupò di nascondere il paracadute in mezzo all’erba mentre Mario gli si avvicinava circospetto. Per ingraziarselo l’americano gli offrì l’orologio ma una donna dalle case vicine gli urlò “*Värda cu t’mazza!* (Guarda che ti ammazza)” e il bambino desistette anche se a malincuore. Nel punto dove Lipsett toccò il suolo rimase per anni abbandonato il suo salvagente *Mae West* che Mario Pennino non osò mai toccare per timore che le bombolette per il gonfiaggio potessero esplodere. Il vecchietto con la barba che sbaciucchiò High, un certo “Gustu” Gallo noto anche come “Barbetta”, originario del novarese, aveva qualche piccolo precedente per furto e viveva di espedienti. Dopo aver dato quel caloroso benvenuto al malcapitato aviatore americano ne segnalò la presenza ai tedeschi che in cambio della delazione gli regalarono gli stivali di volo e qualche sigaretta⁵. High fu aiutato a raggiungere la stradina di accesso al castello, dove fu raggiunto da Lipsett e Lawrence; la padrona dell’osteria del Carretto, impietosita dal suo aspetto sofferente, gli portò un bicchiere di gazosa. Per ricambiare le attenzioni di cui era stato fatto segno High regalò il suo *escape kit* a uno dei presenti.

Ben più drammatica fu la vicenda del copilota Francis A. Sanvito che fece l’errore di non lasciarsi cadere subito dalla botola d’emergenza; rimasto avvinghiato al bordo finì per distendersi a bandiera nel flusso d’aria e quando infine mollò la presa andò ad incocciare a gambe divaricate in uno dei portelloni della stiva bombe rimasti aperti per avaria elettrica. Nell’urto la coscia destra subì gravi lesioni e la recisione della vena femorale. Ma lasciamo la parola a Sanvito, che il 5 luglio 1988 mi scrisse una commovente lettera da Florissant, MO, della quale voglio trascrivere i passi più significativi:

“La sua bellissima lettera è giunta come un fulmine a ciel sereno - così inattesa e sorprendente. Avevo spesso preso in considerazione l’idea di tornare a Cairo per rivedere i luoghi del mio “ritorno alla vita”, per così dire, ma mi dicevo: chi si ricorderà ancora di te, un prigioniero di guerra di passaggio? I miei ricordi di quei giorni sono vividi, mi hanno accompagnato in tutti questi anni, ma senza angoscia, anzi come esperienza irripetibile, un’esperienza che pochi possono raccontare [...] Quel giorno la nostra missione prevedeva il bombardamento dello scalo ferroviario di Torino per interrompere le linee di comunicazione e di rifornimento tedesche. Avevamo appena finito la corsa d’attacco quando un colpo di contraerea scoppiò vicinissimo al nostro aereo [...]

³ E’ il castello medioevale dal quale prese il nome la nota famiglia marchionale dei Del Carretto che esercitarono la signoria su quelle terre per molti secoli.

⁴ Il *Purple Heart* (Cuore Viola: sull’uniforme la decorazione è rappresentata da un nastrino di colore viola) viene concesso ai militari delle forze armate degli Stati Uniti feriti in combattimento dal fuoco nemico. In ordine di importanza è l’undicesima decorazione al valore americana (la prima è la Medaglia del Congresso).

⁵ T-a-a.-

Ero gravemente ferito alla coscia destra, vicino all'anca (ricordo che il dottore tedesco commentò che per pochi centimetri non ero diventato un eunuco). Durante la discesa con il paracadute ho perso conoscenza, e ho preso terra in quelle condizioni [...] Mi risvegliai con dei visi intorno a me, visi italiani, non tedeschi. Mi portarono in una casa: ricordo solo una stanza molto grande, almeno per i nostri standard. Mi posarono sul pavimento e mi spogliarono dalla cintola in giù. Protestai, svenni di nuovo. Mi diedero del liquore per farmi riprendere un po'. Una donna anziana ripulì la mia ferita con acqua calda, o addirittura bollente. Imprecai! Il dolore mi preoccupava più della ferita. La "Florence Nightingale"⁶ italiana mi ignorò e continuò a medicarmi. Devo a lei se sono ancora vivo. Per l'età che aveva a quell'epoca probabilmente non è più fra noi e non posso quindi in alcun modo mostrarle la mia riconoscenza, ma il mio grazie vada almeno a coloro che erano insieme a lei e che ricordano. Arrivarono i tedeschi. Ho sempre pensato che i miei stessi soccorritori li avessero chiamati, preoccupati per le mie condizioni. Se così andarono le cose mi salvarono la vita. Era il mio primo incontro con i tedeschi in territorio nemico. Mi tornavano alla mente molte storie su di loro, si diceva che non sempre rispettavano i prigionieri. Ma non ero in grado di fare obiezioni. Mi portarono all'ospedale di Cairo. Arrivando vedevo tutto confuso. L'unica impressione che mi è rimasta è quella dei soffitti. I tedeschi che ho incontrato nell'ospedale si sono comportati umanamente con me. Mi operarono alla gamba per sistemarla. Mi sottoposero a trasfusioni di sangue per rimettermi in forze. Ogni giorno, per tutto il tempo che sono stato in ospedale, mi fecero le medicazioni...Ricordo che il chirurgo titolare, un maggiore che assomigliava a Erich von Stroheim, mi veniva a trovare tutti i giorni. Entrando mi rivolgeva un sonante "Heil Hitler", al che rispondevo con un educato saluto americano. (E' curioso come anche in tempo di guerra ci si possa scambiare queste cortesie fra gentiluomini, pur se schierati in campi opposti. Riusciamo ad essere civili praticando l'inciviltà). Comunque non rivolse mai la parola ad High perché era un sottufficiale...Dopo un mese, e comunque molto prima che High ed io ci fossimo rimessi del tutto, ci trasferirono prima in camion e poi in treno a Sagan, Polonia, per esservi internati. Ricordo che lasciando l'ospedale notai una grande statua del Redentore che, a braccia aperte, accoglieva misericordiosamente chi ricorreva al suo aiuto. L'avessi vista al mio arrivo! Quell'ospedale, riservato alle truppe tedesche, era sotto la protezione del Sacro Cuore! D'altra parte, questi erano borghesi come me, chiamati a combattere per il loro paese. Non avevano anch'essi diritto ad essere curati, come l'avevo io? Noi non odiavamo i tedeschi! Odiavamo l'ideologia imposta dai loro capi. Il popolo poteva in qualche modo opporsi? Lascio agli storici la risposta. La guerra non ha lasciato in me sentimenti di odio [...] Se ne avrà l'occasione dica ai cittadini di Cairo che non dimenticherò mai quello che hanno fatto per me. Anche se in quei giorni entrai in contatto diretto con poche persone, mi sono fatto un'idea precisa del carattere di questa gente nel suo insieme. Noi siamo il prodotto del nostro ambiente sociale, e Cairo ha saputo produrre quella "Florence Nightingale" che mi ha beneficiato. Ero fiero della mia origine italiana, mia madre era di Biella e mio padre di La Spezia. Come vede siamo "paesani"! La gente di Cairo mi ha fatto sentire ancora più orgoglioso delle mie radici. Anche per questo le sono riconoscente [...]."

Il racconto di Sanvito è percorso da una forte vena di emotività ma è aderente alla realtà. Sono comprensibili alcuni vuoti di memoria perché le sue condizioni fisiche erano gravi, ma molti testimoni del suo drammatico arrivo dal cielo sono stati in grado di aggiungere altri dettagli. Piero Formento lavorava in una vigna vicino a casa, in località Ville di Cairo. Il B-17 rombante gli passò sulla testa e l'elica staccatasi dal motore # 1 cadde non troppo lontano; fu recuperata più tardi e tagliata a pezzi per renderla trasportabile. Finì venduta a peso ad un robivecchi della zona. Formento contò dieci paracadute, ma poté seguire la discesa dei due più vicini perché gli altri sparirono dietro una collina. Uno gli passò sopra scalciando come se nuotasse - era il navigatore Zeugin - e l'altro cadde come un sasso sfiorando alcuni alberi di ciliegio. Con l'aiuto del fratello lo

⁶ Florence Nightingale (Firenze 1823-Londra 1910). Eroina della carità, durante la guerra di Crimea (1854-1855) partì per il teatro di guerra con 37 compagne e durante 21 mesi si dedicò all'assistenza dei feriti negli ospedali militari di Balaclava e di Scutari, meritandosi l'appellativo di "Angelo della Crimea".

sollevarono dal suolo e lo portarono in casa dove mamma Coletta (Nicoletta) approntò subito una pentola di acqua calda facendovi sciogliere del sale. Appoggiato un materasso sul pavimento vi distesero delicatamente l'aviatore dolorante e mentre Piero gli reggeva la testa Coletta, aiutata da Mariuccia Pennino, gli lavò accuratamente la ferita usando asciugamani puliti. Sanvito, che soffriva moltissimo, stringeva i polsi e le mani di entrambe, chiamandole "mamma". Giunsero intanto due carabinieri che si fecero consegnare da Frank i soldi e l'orologio. Mentre gli improvvisati infermieri aiutavano il ferito a sorseggiare un po' di caffè arrivarono con un'ambulanza alcuni tedeschi che con le maniere brusche ricuperarono il paracadute e si portarono via l'americano ancora molto scosso e preoccupato per il suo futuro.

Il 2nd Lt. Norman J. Stockstill, puntatore/bombardiere di bordo, è stato più conciso (la sua esperienza fu anche meno drammatica) nella sua lettera del 21 luglio 1988 da Picayune, Mississippi:

“Dopo il lancio dal B-17 danneggiato presi terra in una zona boscosa: nascosi subito il paracadute e il salvagente sotto un lastrone di roccia e cominciai a pensare a come evitare la cattura. Presi a camminare verso nord e avevo percorso un paio di centinaia di metri quando udii il suono di un'ascia che colpiva un tronco. Seguii il rumore e mi imbattei in un uomo anziano e un ragazzino che tagliavano legna. Non parlando italiano spiegai a gesti che ero un aviatore americano sceso con il paracadute e che avevo bisogno di aiuto. Il boscaiolo sembrò ben disposto ma il giovane ripeteva qualcosa che suonava come «Todesco...bum» che interpretai come un avvertimento che i tedeschi li avrebbero passati per le armi se mi avessero dato assistenza. Compresi e non volli essere la causa di una tale eventualità. Dopo essere rimasto in compagnia di questa gente per 30-40 minuti mi avviai verso ovest pensando che forse era meglio se cercavo di raggiungere la Francia per proseguire verso il confine spagnolo. In circa 15 minuti raggiunsi un piccolo villaggio dove numerose persone mi spiegarono a gesti che 3 o 4 colleghi erano stati catturati e che uno era ferito...La gente era molto amichevole. Ripartii verso la Francia e avevo fatto poca strada quando un camion pieno di soldati tedeschi armati di fucili e mitragliatori sbucarono da dietro la collina che stavo discendendo. Non potevo fare niente. Mi portarono a Cairo in una mezz'oretta. Era buio quando ci arrivammo. Fui messo in una cella con Dick Zeugin, il nostro navigatore. La mattina successiva fummo tutti caricati su un camion e iniziò il nostro viaggio verso Verona. Mi sembra che passammo la notte a Milano. Ricordo che per quattro giorni non ci diedero da mangiare. Dopo alcuni giorni in Verona io e gli altri sottufficiali con un pilota di P-38, un mitragliere di coda di un B-24 che era precipitato per 7000 metri con la sezione di coda del suo aereo e il mitragliere di un A-20 fummo imbarcati su un treno diretto a Barth, Germania, dove c'era il campo di prigionia Stalag Luft 1. Facemmo sosta a Monaco e a Berlino per cambiare treno. Eravamo indeboliti dalla fame quando arrivammo a destinazione.”

I due boscaioli erano Pietro (Cichinetta) Brignone e il figlio Sandro, che tagliavano in un bosco di loro proprietà in località Montecerchio. Offrirono acqua e cibo a Stockstill che ancora sotto choc rifiutò. Dopo un colloquio reso arduo da immaginabili difficoltà di comunicazione Stockstill si avviò verso occidente e dopo pochi passi arrivò in frazione Lavagnino dove seppe della cattura dei suoi colleghi.

Il 1st Lt. Zeugin prese terra alle Ville nelle immediate vicinanze della casa di Luciano Ferrando detto "Brescia", un giovanotto che stava accudendo alle faccende di casa in assenza della madre. Era da poco passato mezzogiorno e nel paiolo di rame era quasi cotta la polenta quando "Brescia" si affacciò alla porta e si trovò a tu per tu con un aviatore americano che si affannava a nascondere il paracadute sotto alcune pietre. All'invito ad assaggiare la polenta Zeugin oppose un cortese rifiuto, ma accettò un po' d'acqua. Cercò poi di farsi indicare una direzione di scampo e si ripeté la scena già vista altre volte: Ferrando spiegò a gesti che verso nord avrebbe incontrato i partigiani e che a Cairo c'erano i tedeschi. Per facilitargli la fuga gli offrì anche una vecchia giacca e un berretto che Zeugin indossò avviandosi verso le colline. Fatti pochi passi ci ripensò, e memore delle raccomandazioni di non nascondere il proprio stato di combattente regolare delle forze armate degli Stati Uniti pena la fucilazione come "franco tiratore" si spogliò degli indumenti civili, li piegò

accuratamente, e si sedette in attesa che si compisse il suo destino di prigioniero. Il sottufficiale tedesco che lo catturò lo invitò a seguirlo rivolgendogli un corretto saluto militare. “Brescia” rimase deluso di non trovare neppure un dollaro nelle tasche della giacca recuperata, ma la sua delusione fu ancora più grande quando, incolpato di aver fatto sparire il paracadute di Dick Zeugin, fu preso a schiaffi e pugni dai tedeschi che fecero anche finta di passarlo per le armi sotto gli occhi atterriti di sua madre. Solo quando il vero colpevole, preoccupato per la piega che prendevano le cose, restituì il maltolto Ferrando poté dimostrare la sua innocenza, ma dovette comunque farsi portare in ospedale con l’ambulanza di Sanvito per le cure più urgenti.

Ho conosciuto George A. Lawrence nella bella residenza di Rochester, Massachussets, grazie a Ed Wronkoski che mi ci accompagnò in auto.

A bordo del B-17 # 152 Lawrence era sergente assistente motorista e copriva il posto di mitragliere laterale destro. Era alla sua quarta missione. Si lanciò in ritardo per assicurarsi che il mitragliere inferiore, Maurice LaRouche, fosse uscito regolarmente dalla piccola torretta sferica (*ball turret*). Quando tirò la maniglia di apertura non si accorse che stava cadendo a testa in giù e subì un doloroso contraccolpo a causa del brusco gonfiamento della calotta del paracadute. Durante la discesa seguì preoccupato i movimenti del B-17 che delfinava perdendo quota, e temette anche di esserne investito: vide ad un certo punto staccarsi un’elica che ruotando velocemente salì più in alto dell’aereo stesso, per poi tornare giù di piatto. Prese terra molto a ridosso di una recinzione di filo spinato (*almost astride*:quasi a cavalcioni) e si preoccupò subito di dare assistenza ad High che era ferito ad una gamba. (Fino al giorno del nostro incontro era convinto che il compagno si fosse fatto male atterrando su un albero). A proposito della morte di Bonet, Lawrence ha commentato: “*La distruzione di un aereo avversario non comportava nulla di personale. Era solo un atto di autodifesa e un dovere verso le nostre famiglie e il nostro paese.*” Insieme a quattro o cinque colleghi Lawrence fu trasportato in camion a Cairo, dove ebbi modo di vederlo in Piazza della Vittoria, a pochi passi da casa mia: passò la notte “in una specie di Bastiglia”, che non era altro che l’imponente istituto correzionale per minori che ho già menzionato, attualmente scuola di formazione della Polizia Penitenziaria. Trascorse in seguito 14 mesi di prigionia nello Stalag Luft 1 fino alla liberazione da parte dell’Armata Rossa.

Il capo-equipaggio Edward J. Wronkoski era nato il 7 maggio 1922 e quel fatidico 29 marzo 1944, non ancora ventiduenne, era alla sua 39^a missione di guerra.

“Era una giornata qualsiasi - mi scrisse il 14 dicembre 1987 - Dovevo portare in volo del personale alle prime armi dato che era prassi che i nuovi equipaggi venissero divisi all’arrivo in zona d’operazioni. Io ero venuto oltreoceano come copilota e il mio comandante, navigatore, e alcuni specialisti furono abbattuti su Atene alla loro prima uscita. Io volai come secondo del colonnello Rice, il nostro comandante di gruppo, o di chi ne faceva le veci. Fui poi promosso “aircraft commander” e a mia volta addestrai della gente. Per la missione su Torino mi toccò un aereo nuovo di zecca senza insegne di gruppo o di squadriglia, tutto metallico e in eccellenti condizioni. Presi posizione come numero 4 in una formazione a diamante. Ciò mi dava la maggior protezione possibile contro i caccia. In rotta il tempo era ottimo. Non ricordo la quota di attacco ma penso fosse sui 21000 piedi all’I.P. Vidi circa mezza dozzina di caccia che si arrampicavano verso di noi ma sembravano così bassi che non diedi loro peso. Pensai che saremmo stati sulla via di casa quando ci avrebbero raggiunti e saremmo stati protetti dalla nostra scorta. Non ci fu un solo scoppio di contraerea fino a pochi secondi prima del bersaglio. Fummo centrati da 3-4 salve ai motori # 1,2 e 3, stiva-bombe e vicino alla prua. Mi sembra che mettemmo in bandiera due motori, e uno era fuori giri e non poteva essere fermato. Dovetti subito ridurre la velocità e cominciai a perdere quota. Il capo-gruppo rallentò la formazione il meglio che poté ma non ce la facevamo a tenere il passo. Non appena scademmo sotto e dietro la formazione vedemmo i caccia. Non ricordo se fossero 4 o 6 ma ricordo che pensammo fossero Me 109. Fecero alcuni attacchi frontali e vidi le loro traccianti ma non penso che ci fecero altri danni. So però che uno o due motori bruciavano e per motivi di sicurezza sentii che dovevamo saltar fuori. Andavamo anche incontro al cattivo tempo. La mia intenzione originale era di cercare di arrivare alla costa e

ammarrare per essere ricuperati dal nostro servizio di soccorso. Mi lanciavi dall'aereo e tenni d'occhio un caccia che mi fece un paio di puntate. Avevo paura che mi sparasse addosso. Invece mi passò vicino e poco dopo entrai nelle nubi. Rammento che il paracadute oscillava su e giù e non sapevo se sarei uscito dritto o sbilenco. Sbucai dallo strato nuvoloso a poche centinaia di piedi dal suolo collinoso. Vidi una famigliola che saliva lungo un sentiero verso casa e poi urtai il terreno. Mi sentirono e mi vennero in soccorso. Penso che nascosero il paracadute e mi portarono in casa. Ricordo che mi massaggiarono le caviglie che si erano slogate malamente. Qualcuno mi offrì un liquore che ci voleva proprio per combattere il dolore. C'era una strada serpeggiante sotto la casa e potemmo vedere un convoglio di automezzi che saliva fermandosi ogni tanto. I soldati scendevano e frugavano la boscaglia in tutte le direzioni. Forse avevano anche dei cani. [E' molto improbabile; nda] Ricordo che le persone che mi ospitavano mi fecero capire che me ne dovevo andare. Non andai lontano perché le caviglie mi dolevano. Non c'era modo di nascondersi perché c'era poca vegetazione. Non ricordo se svenni o se mi assopii, ma ricordo bene che mi sentii spingere col calcio di un fucile e che era quasi buio. Le prime parole che sentii furono: «per te la guerra è finita». Fui portato in cella a Cairo e il giorno seguente ci trasportarono in camion a Torino dove ci rinchiusero vicino al punto che avevamo bombardato. [Non c'era motivo di passare da Torino perché il tragitto si sarebbe allungato considerevolmente. E' più probabile si trattasse di Milano, come ha riferito Stockstill. Nda] [...] Raggiungemmo Verona in treno dove i tedeschi avevano un ufficio per gli interrogatori. Mi misero in una cella in isolamento, senza luce e senza arredi come panche o tavolacci. Era solo una cella vuota senza letto e servizi igienici. Mi tennero là quasi un mese a pane e acqua, senza potermi lavare, rasare o comunicare con qualcuno. La prigione era nei pressi della stazione ferroviaria e sapevo che gli inglesi la bombardavano ogni tanto nottetempo. Le guardie se ne andavano nei rifugi e mi lasciavano in cella. Dopo quasi un mese mi trasferirono a Francoforte per ulteriori interrogatori e poi mi mandarono a Barth, Stalag Luft 1, sul Mar Baltico. Ci rimasi fino alla fine della guerra. Fummo liberati dai russi che ci trattarono peggio dei tedeschi...”

La famiglia che diede assistenza a Wronkoski era quella di Giuseppe Cristino detto “Cutlin” (Coltellino), che all'epoca viveva in una misera casa di Montecerchio. Cutlin era noto come guaritore: “segnava” i vermi, l'herpes, alleviava i dolori e sistemava le slogature. Wronkoski non poteva cadere in mani migliori. A Cairo corse voce nel dopoguerra che Cutlin si fosse pagato la casa nuova con i soldi avuti dall’“americano” ma Ed mi ha assicurato che il suo benefattore non ricevette nemmeno una lira, e in ogni caso la somma corrispondente a circa 100-200 dollari contenuta nell’*escape-kit* non era certo sufficiente per costruirsi una casa. Negli anni Settanta Cutlin fece una brutta fine, ammazzato a colpi d'accetta da un assassino rimasto ignoto anche se vi furono forti sospetti che si trattasse di una faida familiare. Il mese di isolamento che Wronkoski dovette subire a Verona era forse una ritorsione per una frase incauta: all'ufficiale tedesco che gli faceva notare che con un cognome come il suo avrebbe dovuto trovarsi dalla loro parte Ed rispose “preferisco stare dalla parte vincente”.

La storia dello *staff sergeant* Maurice R. LaRouche, unico fra i dieci uomini del # 152 ad evitare la cattura da parte dei tedeschi, è davvero singolare e merita di essere raccontata. Mitragliere inferiore, la posizione meno ambita di bordo, era alla sua 25^a missione e fu forse l'ultimo a lanciarsi. In occasione del *Veterans Day* del 1997 un quotidiano di Inverness (Florida) lo ha intervistato⁷:

“[...] Le bombe avevano appena lasciato la stiva che in cuffia sentii la voce del comandante: “Ragazzi, ho paura che dovremo lanciarci”. Io sedevo fra le mie due 12,7, rattrappito e solitario, in attesa di ordini. Quello non era il mio equipaggio abituale con il quale mi era addestrato. Ero stato chiamato di riserva per la mia 25^a missione su territorio nemico. In precedenza avevo dato una mano a martellare i tedeschi nel monastero di Montecassino e avevo bombardato i campi petroliferi di Ploesti, la Germania e la Jugoslavia. Ma non c'era affiatamento con i membri

⁷ *Citrus County Chronicle*, 10 novembre 1997.

dell'equipaggio ai quali ero stato aggregato; se ce ne fosse stato mi avrebbero aperto il passaggio verso l'interno della fusoliera, e i due mitraglieri laterali mi avrebbero tirato fuori da quella che poteva diventare la mia bara. Invece mi ci volle un po' di tempo per realizzare che non ci sarebbero state altre istruzioni: dovevo ingegnarmi a uscire dalla torretta ventrale per conto mio. Cercai a tentoni sopra la spalla e trovai la maniglia di sgancio. Uscito a carponi mi trovai solo nell'aereo colpito [...]. Mi guardai intorno. Le armi laterali erano abbandonate. I piloti e tutti gli altri erano spariti. Ero l'unico a bordo. Mentre mi guardavo intorno fui colpito da una scheggia al petto, ma ignorai la ferita per l'ansia di ritrovare il paracadute. Dimenticai anche le scarpe; al momento indossavo due stivali di volo sinistri perché era tutto quello che avevo rimediato andando in volo. Trovai il paracadute e me lo agganciai al petto: arrivato al portellone di uscita aperto mi sedetti e mi lasciai cadere. Un muro d'aria mi investì e cominciai a rotolare sempre più veloce attraverso le nubi; ritardai l'apertura del paracadute per evitare di essere mitragliato dagli aerei nemici, finché non potei più aspettare e tirai la maniglia. Per un'eternità non successe niente. "Mio Dio, non funziona", pensai, ma poi la calotta si aprì con un terribile schiocco. [...]

Atterrai affondando una spalla e il viso in un campo arato su una collina coltivata a terrazze e mi alzai in piedi barcollando davanti ad alcuni italiani che mi guardavano impietriti come fossi caduto dalla luna [...]."

LaRouche prese terra in regione *Vä der Vigne* (Valle delle Vigne), più a nord di tutti i colleghi. Dalla sua posizione poté vedere l'amico Donald F. Genter apparentemente incolume che raccoglieva il paracadute poco più in basso, in una valletta adiacente. Fu avvicinato da un contadino del luogo, tale Icardi, e accompagnato alla cascina dei Pera, una famiglia numerosa che aveva dato rifugio anche ad alcuni renitenti alla leva. Passò la notte in quel luogo in attesa di un uomo che, a detta degli abitanti, parlava francese (Maurice è di origine franco-canadese) e poteva metterlo in contatto con i partigiani. L'indomani di buonora un boscaiolo di nome Luigi, che aveva lavorato in Francia, venne a prenderlo e lo guidò oltre il crinale che conduceva in Valle Uzzone. Giunti nei pressi della frazione Sugliani di Deگو, una piccola lingua di territorio ligure che si inoltra nella provincia di Cuneo, Flora Dogliotti, una giovane staffetta partigiana, si avvicinò a Maurice affaticato dalla marcia e lo invitò ad entrare nella sua abitazione. A Sugliani (*Siriagni* in dialetto locale) LaRouche passò due mesi, protetto dalla famiglia Dogliotti che lo nutrì e lo nascose correndo non pochi rischi. Infatti in quei pressi, a *Cà du Tron*, stazionava una piccola guarnigione tedesca che sorvegliava un tratto minato della provinciale; i militari erano al corrente della presenza in zona di un aviatore nemico (durante la guerra civile la pratica delle delazioni era all'ordine del giorno) ma per quieto vivere non tentarono mai seriamente di catturarlo, anche se improvvisarono un paio di *blitz* ai quali LaRouche sfuggì per un soffio. Durante il giorno l'americano si rifugiava in una casupola già adibita ad essiccatoio per le castagne e la sera rientrava spesso in casa Dogliotti per cenare. Un nascondiglio-osservatorio ideale gli era fornito da un vecchio tronco cavo di castagno in cui con il suo fisico minuto (ecco il motivo della sua destinazione alla *ball turret*) non aveva problemi ad infilarsi. A Pasqua, che cadeva il 9 aprile, Maurice chiese di potersi comunicare e il parroco di Scaletta Uzzone gli portò la santa Eucaristia in casa Dogliotti. Il 31 maggio 1944 una corriera carica di tedeschi attraversò il paese di Castelletto Uzzone diretta a Cortemilia e dopo il passaggio un avventore del bar sparò alcuni colpi di pistola contro l'automezzo. I tedeschi tornarono in paese con fare minaccioso e due di loro, entrati nei locali della posta, uccisero a sangue freddo l'impiegato Angelo Rosani, un giovane in età di leva. Proprio quella mattina una dozzina di partigiani probabilmente appartenenti alla 16^a brigata garibaldina del comandante Dévice⁸ raggiunsero LaRouche nel suo nascondiglio sulle colline e dopo avergli chiesto i documenti (Maurice mi ha detto recentemente al raduno del 2° *Bombardment Group Association* in Las Vegas che gli venne da ridere perché era piuttosto improbabile che un aviatore lanciatisi con il paracadute

⁸ Nonostante le più accurate ricerche non mi è stato possibile rintracciare neppure uno dei partigiani che avvicinarono LaRouche la mattina del 31 maggio 1944 invitandolo ad unirsi a loro. Non sono neppure certissimo che si trattasse di garibaldini, anche se è molto probabile: infatti le formazioni autonome di Mauri operavano nella contigua valle della Bormida di Millesimo.

in territorio nemico potesse esibire i documenti d'identità come ad un controllo della polizia stradale: i partigiani si accontentarono poi della *dog tag*, la piastrina di riconoscimento) lo invitarono a seguirlo. Intanto i tedeschi sulla via del ritorno caddero in un agguato nei pressi di Scaletta e nel combattimento che ne seguì subirono molte perdite. Quel giorno LaRouche ebbe il battesimo del fuoco, partecipando allo scontro con un'arma automatica avuta dai partigiani. La permanenza di Maurice tra i garibaldini fu breve poiché era sua intenzione raggiungere la Svizzera per consegnarsi alle autorità consolari del proprio paese. In compagnia di due soldati inglesi fuggiti da un campo di prigionia del Regio Esercito marciò a tappe forzate per alcuni giorni ma i tre si resero conto che il compito era superiore alle loro forze. Optarono allora per la Francia e dopo aver vagato per qualche tempo in Piemonte evitando i centri abitati giunsero in Valle Pesio, nei pressi di Mondovì, dove incontrarono alcuni partigiani che dopo averne accertato l'identità li invitarono ad unirsi a loro. Mentre l'americano aderì alla proposta gli inglesi preferirono continuare il viaggio. Fu così che Maurice, assunto il nome di battaglia "Robert" che era anche il suo secondo nome, si trovò a far parte delle formazioni autonome "R" del capitano Cosa⁹. Amos Garelli, allora giovanissimo partigiano adolescente, lo incontrò infreddolito alla Certosa sopra San Bartolomeo e gli regalò una coperta; affascinato dai racconti di guerra e dai tatuaggi che Robert mostrava volentieri (uno era dedicato alla moglie Stella) ne divenne grande amico, dividendo con lui le asprezze della guerra in montagna¹⁰. Anche Mario Donadei¹¹ ricordava con simpatia quel piccolo americano socievole, di buon carattere e con una spiccata predilezione per la musica leggera che esprimeva cantando o fischiettando di continuo. Il suo repertorio comprendeva successi come *Stardust (Polvere di stelle)* e *South of the border (Stella d'argento)*, che essendo molto popolari anche in Italia riscuotevano grande successo fra i partigiani. Verso la fine di luglio 1944 un B-17 precipitò sulla montagna del Marguareis e Robert, recatosi sul posto con Donadei e altri, ricuperò una mitragliatrice Browning M2 da 12,7 che, caricata su un camioncino, venne portata a Pesio con un rischioso attraversamento della cittadina di Borgo San Dalmazzo presidiata da due compagnie dell'*Ost-Bataillone 617*, composto da volontari di nazionalità russa. Piazzata in posizione dominante a sbarrare la strada che da Villanova Mondovì sale verso il villaggio di Prea quell'arma pesante entrò più volte in azione per respingere puntate offensive provenienti dal fondo valle. In agosto il comando della 3^a Divisione Alpi si trasferì in Val Ellero e Robert, insieme a due militari britannici, fu assegnato al "distaccamento degli inglesi" nella baita del Pino, così chiamato perché vi risiedeva la missione inglese di collegamento "Flap". Alla fine di ottobre LaRouche si unì ad un gruppo di militari alleati che avevano deciso di passare nella Francia liberata. Facevano parte della squadra Paul Morton, corrispondente di guerra canadese¹², Geoffrey Long, "artista di guerra" sudafricano, il capitano Michael Lees della *Special Force* britannica, Reginald Jorgensen, un pilota da caccia del Nebraska abbattuto nella zona e il partigiano "Tarzan" (Nino Micheletti) che aveva l'incarico di guidare la spedizione: altri tre partigiani della brigata Val Corsaglia fornivano la scorta armata. Il viaggio si

⁹ Piero Cosa, capitano di complemento degli alpini, costituì la "Banda di Valle Pesio" nel settembre 1943 con altri ex militari giunti all'antifascismo attraverso le disillusioni del periodo bellico. La formazione originaria, che non aveva colorazione politica ben definita, si trasformò nel luglio 1944 nella "3^a Divisione Alpina Giustizia e Libertà" con giurisdizione sulle valli Pesio, Ellero, Corsaglia e Lurisia nel monregalese.

¹⁰ Amos Garelli raggiunse le formazioni Mauri in Val Casotto nel dicembre 1943, a 16 anni di età. Partecipò ai combattimenti del marzo 1944 che videro la dispersione delle bande attaccate in forze dai tedeschi. Per le sue convinzioni antimonarchiche preferì aggregarsi agli autonomi del cap. Cosa con i quali combattè fino alla Liberazione. Nel novembre 1944 suo padre Ettore, cancelliere della pretura di Fossano e antifascista di lunga data, fu fucilato per rappresaglia a Cuneo in seguito all'uccisione di un ufficiale repubblicano. Nel dopoguerra Amos Garelli riuscì a rintracciare Robert che per motivi personali preferì non riallacciare rapporti con gli ex partigiani piemontesi.

¹¹ Mario Donadei, laureato in legge, si unì giovanissimo alla Banda di Valle Pesio alla fine del 1943, militò poi nelle formazioni R e fece parte del Servizio X (Informativo) della 3^a Divisione Alpi. Nel dopoguerra fu a lungo segretario dell'Associazione Partigiana "Ignazio Vian" di Cuneo e storico della resistenza con varie pubblicazioni sui movimenti autonomi del cuneese. Fu curatore della casa editrice L'Arciere di Cuneo, specializzata in storia della resistenza.

¹² Sulle sue esperienze di corrispondente di guerra per il Toronto Star Paul Morton ha scritto *Missione Inside - Fra i partigiani del Nord Italia*, L'Arciere, Cuneo 1979, in cui racconta dettagliatamente l'avventuroso viaggio a piedi attraverso le Alpi Marittime fino a Ventimiglia.

svolse a piedi lungo l'itinerario Rastello-Passo delle Saline-Piaggia-Pigna-Ventimiglia, da dove con una barca presa a nolo LaRouche, Morton e Long raggiunsero Montecarlo dopo un'estenuante vogata notturna. I tre compagni di viaggio furono imbarcati su un aereo a Nizza e riportati a Napoli, da dove LaRouche proseguì per Foggia riunendosi ai colleghi del 20° *Squadron* dopo sette mesi di peripezie. Prima di essere rimpatriato l'aviatore americano fu inviato a Roma per partecipare ad una serie di trasmissioni di "Italia combatte", un programma radiofonico per i partigiani combattenti curato dal *Psychological Warfare Branch* alleato. Per il suo valoroso comportamento durante il periodo trascorso con le formazioni partigiane LaRouche, su segnalazione di Morton, fu insignito della *Silver Star*, la quarta decorazione al valore militare degli Stati Uniti in ordine di importanza¹³.

Non sono stato in grado di ricostruire le vicende personali del *technical sergeant* Daniel Weiss, radio-operatore di bordo e addetto all'arma della sezione centrale: quando avviai le mie ricerche Danny era già morto, dopo aver prestato servizio nella polizia di New York. La sua borsa di tela kaki, sulla quale spiccano ancora oggi il nome e il numero di matricola, è rimasta a testimoniare la sua partecipazione agli eventi del 29 marzo 1944. La sacca ha conosciuto una lunga vita operosa nelle mani del tabacchino di Dego che la usava per ritirare le dotazioni di monopolio dal deposito di Savona.

Di Ernest Lipsett, morto nel 1982, non ho rintracciato alcun familiare; Donald Genter è sfuggito ad ogni mia ricerca.

Rimane ancora un personaggio importante di questo dramma, direi un protagonista di primo piano, che merita di essere ricordato: il bombardiere B-17G-40-BO numero di serie 42-97152. La macchina fu costruita dalla casa madre Boeing (BO) e consegnata all'United States Army Air Force il 3 febbraio 1944 sull'aeroporto di Wright Field, Ohio mentre l'equipaggio che l'avrebbe portata in Europa stava ultimando l'addestramento a Draw Field, Tampa, in Florida. Esso era composto da:

Francis A. Sanvito	pilota-comandante
Walter R. Crowl	copilota
Richard T. Zeugin	navigatore
Norman J. Stockstill	bombardiere
Robert H. Odegaard	motorista
Paul R. Henderson	radio-operatore
Andrew W. McCrossan	assistente motorista
Herbert H. Holdeman	mitragliere inferiore
Robert F. Jackson	armiere
William C. Wilson	mitragliere di coda ¹⁴

¹³ La motivazione della *Silver Star* recita: "Per coraggio in azione come mitragliere inferiore di un B-17 e come volontario nelle formazioni partigiane nel teatro mediterraneo. Il 29 marzo 1944 il sergente LaRouche partecipò ad una missione di bombardamento contro installazioni nemiche in Italia. Sull'obiettivo fu incontrato intenso e accurato fuoco antiaereo che danneggiò seriamente il suo aeroplano e ferì gravemente il sergente LaRouche. Costretto ad abbandonare l'aereo prese terra in pieno territorio nemico e pur soffrendo per le gravi ferite evitò la cattura. Nei sei mesi seguenti il sergente LaRouche, nelle vesti di partigiano, partecipò ai loro [dei partigiani: nda] continui attacchi contro il nemico dietro le linee, prendendo parte a numerose azioni. Grazie alle sue eccezionali capacità tecniche riuscì a riparare molte delle armi che si erano danneggiate nel corso dei lanci aerei, conservando così la loro piena validità per lo sforzo alleato. In quei mesi partecipò a numerosi e rischiosi raids contro il nemico e si distinse per il suo straordinario coraggio e per le eccellenti doti di comando. Dopo circa sette mesi il sergente LaRouche tornò sotto controllo alleato, portando molte preziose informazioni riguardanti il nemico. Per il suo notevole coraggio e ardente devozione al dovere il sergente LaRouche ha tenuto alte le migliori tradizioni militari, facendo onore a se stesso e alle forze armate degli Stati Uniti." Ordine del giorno n.403 in data 27.1.1945 del comandante della 15ª Air Force generale Twining. Maurice LaRouche fu anche decorato con il *Purple Heart* e con l'*Air Medal* con 4 fronde di quercia di bronzo (*bronze oak leaf clusters*).

¹⁴ Crowl, McCrossan e Henderson perirono in azione nel prosieguo del conflitto; Sanvito, Zeugin e Stockstill, come abbiamo visto, furono abbattuti con il # 152 e finirono la guerra in prigionia. Bob Odegaard evitò per puro caso la sorte del suo capo-equipaggio: avendo lavorato ai motori dell'aereo fino alle prime luci del mattino del 29 marzo fu autorizzato a rimanere in branda e venne sostituito da Allen High.

Al termine dell'addestramento ebbero una licenza di cinque giorni e si ritrovarono tutti a Savannah, Georgia, per fare la conoscenza con il # 152, uno dei primi B17-G usciti dalle linee di produzione in colore metallo naturale. Dopo alcune lezioni di navigazione furono dichiarati pronti per il gran balzo attraverso l'Atlantico. Partiti da Savannah il 29 febbraio 1944 con altri sette aeroplani proseguirono via Homestead (Florida), Belem (Brasile), Natal (id.), Dakar (Africa Equatoriale Francese), Marrakech (Marocco) e Tunisi per raggiungere Foggia l'8 marzo successivo. Il battesimo del fuoco per la "Fortezza Volante" nuova di fabbrica ebbe probabilmente luogo l'11 marzo 1944 su Padova. Mi ha riferito Bob Odegaard, il motorista titolare dell'aereo, che nel corso della prima missione, contrastata in forze dai MC 205 del 1° Gruppo, non subirono alcuna molestia nonostante i sinistri presagi dei colleghi preoccupati per la livrea troppo appariscente del nuovissimo bombardiere. Il B-17 di Sanvito era infatti il primo con colorazione argentea che raggiungeva il 2° BG, e la sua presenza in formazione era visibile da grande distanza¹⁵. Seguirono altre tre missioni, due delle quali sulla città di Cassino il 15 marzo, con Wronkoski primo pilota e Sanvito in doppio comando per prendere confidenza con le procedure operative. Dalla quinta uscita, la fatidica *Mission 169* del 29 marzo 1944, l'aereo non tornò: una vita breve e intensa, ma non più sfortunata di tanti altri B-17 che disseminarono l'intera Europa di rottami fumanti. Uno di questi, il n. 42-97246 del 91° BG, non rientrò dalla sua prima missione esattamente nello stesso giorno di marzo. Il relitto del B-17G # 152 fu giudicato danneggiato al 90% da una squadra di tecnici della Luftwaffe: nel dettaglio l'ala destra e i motori 3 e 4 risultarono bruciati, la fusoliera spezzata alla mezzzeria, gli impennaggi orizzontali danneggiati al 60%, l'ala sinistra con i due motori danneggiata al 20%. Furono recuperati 1 radio-trasmittente d'emergenza, 4 auricolari, 3 estintori, 2 paracadute, 3 armi da 12,7 e 13 pezzi di apparati radio; del magro bottino fece anche parte la tabella delle frequenze radio che fu subito trasmessa al capo servizio comunicazioni della 2ª *Luftflotte* a Verona¹⁶. Dall'ala sinistra intatta fu aspirata la benzina che riempì una piccola cisterna.

I resti del B-17 # 152 non rimasero a lungo esposti alla curiosità della gente. Con teutonica efficienza intervenne una *Berge-Trupp* (unità di ricupero) che, segato accuratamente l'aereo in piccole sezioni, le trasferì con carri a trazione animale fino alla stazione ferroviaria di Deگو da dove vennero avviate ad un *Beutepark* (deposito di parti catturate) per il ricupero dei materiali pregiati. E' molto probabile che qualche molecola del # 152 si sia reincarnata in un FW 190 o in un Bf 109.

¹⁵ I primi B-17G con colorazione metallica naturale furono quelli del blocco -25-VE (42-97636/42-97735), costruiti dalla ditta Vega sul finire del 1943. La casa madre Boeing di Seattle smise di applicare la rifinitura mimetica verde-oliva a metà gennaio 1944; il primo esemplare argenteo fu il n. 42-32045 appartenente al blocco B-17G-35-BO. Il n. 42-97152 (#152) apparteneva al blocco -40-BO (42-97058/42-97172).

¹⁶ Dalla lettera di *Fliegerhorst-Kommandantur E 16/XVII* (Cuneo-Levaldigi) cit.