

ALBERTO MAGNANI

30 LUGLIO 1944
QUANDO “PIPPO” CADDE IN RIVA AL PO

Nella società rurale di un tempo, ha scritto uno storico dell'aeronautica, assistere alla caduta di un aereo era «un fatto eccezionale sicuramente destinato a conservarsi a lungo nella memoria di chi ne era stato testimone o di chi ne aveva solamente sentito i racconti»¹. Se ne rese ben conto l'avvocato statunitense Lawrence Schall, venuto dalla Pennsylvania a Portalbera, l'11 aprile 2001, sulle tracce di un aereo precipitato presso il paese quasi sessant'anni prima, durante la Seconda Guerra Mondiale².

La gente se ne ricordava, eccome. Gli anziani, naturalmente, ma anche qualcuno nato dopo la guerra. L'eco delle cannonate, e poi l'aereo che veniva giù, lo schianto presso l'argine del Po. Il corpo del pilota, estratto dai rottami fumanti, era stato sepolto nel locale Cimitero. Si diceva fosse un neozelandese.

L'autore desidera ringraziare il professor Giulio Guderzo, che gli ha insegnato la metodologia della ricerca storica e l'importanza di cercare la Grande storia nei piccoli eventi, lo storico dell'aeronautica Ferdinando D'Amico e il comandante dei Vigili Urbani di Portalbera, Omar Parmeggiani, depositario di un prezioso archivio di memorie storiche.

¹ BRUNO CHIONETTI - RICCARDO ROSA, *Lo "spit di Smith"*, in BRUNO CHIONETTI - RICCARDO ROSA - GIANLUIGI USAI, *Aerei su Savona. Storie di piloti ed aerei caduti in provincia di Savona*, Milano, Marvia, 2012, p. 90.

² Archivio privato di Omar Parmeggiani. Data annotata sul retro di un biglietto da visita dell'avvocato Schall.

Era questo il punto che più stava a cuore all'avvocato Schall: che fine aveva fatto il cadavere del pilota? Tutti ricordavano che, a guerra finita, i suoi resti erano stati trasferiti altrove. Dove, non si sapeva. Molti avevano pensato che fossero stati rimpatriati. Purtroppo, non erano sopravvissuti documenti in grado di fornire indicazioni utili.

L'avvocato Schall fu accompagnato a vedere il luogo preciso dove l'aereo era precipitato. Incontrò anche Felice Magrotti, l'uomo che, allora ragazzo, vi era corso per primo, restando a contemplare la grande carcassa in fiamme. La famiglia Magrotti non parlava inglese e l'ospite americano masticava poche parole di italiano, ma l'incontro fu emozionante, a tratti commovente.

Quando Schall partì, tutti erano convinti che fosse figlio del pilota morto. Non era così. Lawrence Schall è nato nel 1953 a New York e si è laureato nel 1975, distinguendosi come avvocato nel campo dei diritti civili. Intrapresa la carriera dirigenziale nell'ambito dell'istruzione, è stato a lungo presso lo Swarthmore College, in Pennsylvania, per poi assumere nel 2005 la presidenza dell'Università "Oglethorpe", ad Atlanta³. Il suo interessamento nei confronti di quella vicenda derivava da una richiesta della famiglia del pilota ucciso. Una tragedia di guerra, che è stato possibile ricostruire attraverso documenti d'archivio e che non riguardò solo il pilota dell'aereo colpito.

Nell'estate del 1944, era in pieno dispiegamento l'offensiva aerea angloamericana contro le linee di comunicazione nei territori italiani occupati dalle forze tedesche⁴. Bombardieri medi e cacciabombardieri decollavano dalle basi situate in prossimità del fronte e colpivano viadotti, ponti, ferrovie. Dopo essersi liberati dalle bombe, i piloti avevano facoltà di dedicarsi alla "caccia libera", ossia mitragliare qualsiasi obiettivo in movimento capitasse loro a tiro.

La vita quotidiana degli abitanti del centro-nord ne risultò pesantemente condizionata. Muoversi era diventato un'impresa rischiosa: venivano mitragliati treni e corriere, autocarri e automobili, persino carri agricoli e biciclette. Ovunque gli aerei incursori vennero

³ Notizie rintracciabili in rete nel sito www.oglethorpe.edu/about_us/Our_President.

⁴ Per un quadro generale: ANDREW BROOKES, *Air War over Italy*, Shepperton, I. Allan, 2000; ANDREA VILLA, *Guerra aerea sull'Italia (1943-1945)*, Milano, Guerini, 2010, con la ricca bibliografia ivi indicata (pp. 272-295). Per l'argomento in questione, si vedano, in particolare, le pp. 135-136.

soprannominati "Pippo", quasi si trattasse di un'unica entità, attorno alla quale l'immaginario collettivo elaborò un'autentica mitologia⁵.

La storiografia ha incominciato ad analizzare l'impatto di bombardamenti e mitragliamenti sulla società italiana solo in tempi recenti⁶: a tutt'oggi non esistono stime precise sulle vittime civili di tali azioni⁷. Eppure, non furono rari i casi di aviatori che, sopravvissuti all'abbattimento dei propri apparecchi, ricevettero aiuto e protezione da quegli stessi civili esposti, sino a poco prima, alla loro minaccia.

Negli ultimi giorni di luglio, le incursioni attorno a Pavia si erano intensificate. Lunedì 24 era stata bombardata Lodi, con una quarantina di morti, e mitragliata la strada fra Vigevano e Abbiategrasso. Venerdì 28, aerei erano scesi a mitragliare i ponti sulla strada Vigevanese e sul Ticino, coinvolgendo l'abitato di Motta Visconti, ove due persone rimasero uccise e altrettante ferite⁸. Sabato 29 era stata crivellata di colpi una corriera tra Cassolnovo e Cerano, con un numero di vittime imprecisato ma, comunque, ingente⁹.

La mattina di domenica 30 luglio 1944, dodici cacciabombardieri decollarono dalla base di Alto, in Corsica, per una missione il cui

⁵ La mitologia di Pippo è stata esaminata da CESARE BERMANI, *Spegni la luce che passa Pippo*, Roma, Odradek, 1998; IDEM, *L'immaginario collettivo di guerra: il mito di "Pippo"*, in *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*, a cura di Paolo Ferrari, Milano, FrancoAngeli, 2004. Una ricostruzione della vita quotidiana negli anni 1943-1945 è fatta da ANTONIO QUATELLA, *Pippo vola sulla città. Ricordi e testimonianze di bambini e ragazzi milanesi tra fascismo, guerra e resistenza*, Milano, Mursia, 2012.

⁶ L'interesse si è rivolto in primo luogo verso i bombardamenti delle città. Negli ultimi tempi si è sviluppato l'interesse anche verso le singole vicende di aerei abbattuti. Un caso analogo a quello affrontato in questa sede è stato esaminato da ANGELO BARONI, *Missione 1817. 9 agosto 1944: la caduta di un P-47 a Villanova Monferrato*, Villanova Monferrato, Comune di Villanova Monferrato, Assessorato alla Cultura, 2005.

⁷ In uno studio che ho condotto sulle campagne a sud-ovest di Milano, pubblicato col titolo *"Pippo!Pippo! si gridava e tutti scappavano". Incursioni aeree e mitragliamenti nelle campagne 1944-1945*, in ALBERTO MAGNANI - MASSIMILIANO TENCONI, *L'Est Ticino dal Fascismo alla Seconda Guerra mondiale*, Abbiategrasso, In Curia Picta, 2008, ho calcolato, solo per quell'area, una cifra approssimativa di circa 170 morti (p. 176).

⁸ ACHILLE RASTELLI, *Bombe sulla città. Gli attacchi alleati: le vittime civili a Milano*, Milano, Mursia, 2000, p. 130.

⁹ "Il Popolo Repubblicano", 30 luglio 1944.

obiettivo era «bombardare ponti stradali e ferroviari lungo il Po»¹⁰, all'altezza di Pavia. Gli aerei appartenevano allo *Squadron 66* del 57° *Fighter Group* dell'aviazione dell'esercito degli Stati Uniti.

Uno dei piloti era il *second lieutenant* Calvin S. Hain jr., di ventitré anni. Prima della guerra, Hain viveva in Pennsylvania, a Filadelfia, con il padre Calvin sr. e il fratello Donald, minore di un anno¹¹. Dopo l'entrata in guerra degli Stati Uniti e il richiamo alle armi, Hain aveva fatto domanda per entrare in aviazione e superato le severe prove di selezione. Il 23 luglio 1943, era stato vittima di un incidente durante l'addestramento: aveva infatti sfasciato un biplano PT-17 nella base di Carlstrom Field, in Florida¹². Aveva comunque ripreso a volare.

L'unità cui Hain era stato assegnato, il 57° *Fighter Group*, era stata la prima a essere utilizzata dall'aviazione statunitense per l'offensiva contro le linee di comunicazione in Italia. Strutturata in tre *Squadron*, 64, 65, 66, tale unità era dotata dei veloci e pesanti cacciabombardieri monoposto P-47 D *Thunderbolt*. I dodici aerei giunsero in vista del Po verso le dieci del mattino e sorvolarono la zona per valutare gli obiettivi¹³. Erano disposti in tre formazioni da quattro aerei ciascuna. Il *first lieutenant* Robert Keitel, che comandava la prima formazione, decise di attaccare il Ponte della Becca e si gettò sul bersaglio, seguito dai suoi tre gregari¹⁴. La batteria contraerea piazzata dai tedeschi lungo la strada per Cremona, in località Scarpone, aprì subito il fuoco.

Intanto, attratte da quello sciame di velivoli che ronzavano in cielo, molte persone uscivano nei cortili delle case e nelle aie delle cascine per assistere alla scena. Era un altro aspetto del fenomeno delle incursioni: l'apparizione degli aerei, oltre che terrore, suscitava una pericolosa attrazione sulla gente. Gli apparecchi si muovono

¹⁰ WAR DEPARTMENT HEADQUARTERS ARMY AIR FORCES - WASHINGTON, *Missing air crew report*, N° 7333 (d'ora in avanti: MACR 7333), p. 3, *statement of pilot Leon E. Jansen*, disponibile sul sito www.57thfightergroup.org.

¹¹ *United States 1940 census*, in www.familysearch.org.

¹² Dato riportato nel sito www.accident-report.com/crews/1943.

¹³ Da terra, gli aerei furono valutati nel numero di sette: *Nuovi misfatti angloassassini in provincia*, in "Il Popolo Repubblicano", 31 luglio 1944.

¹⁴ MACR 7333, cit., ove Jansen indica il ponte come "ferroviario" (*railway bridge*), ingannato forse dalla struttura in metallo, che lo rendeva più simile ai viadotti delle ferrovie.

con fulminea rapidità e chi si crede a distanza di sicurezza, in realtà, frequentemente è esposto a un grave rischio.

Il fuoco dell'artiglieria non fu particolarmente intenso¹⁵. Una delle granate, però, esplodendo nel cielo, investì di schegge il quarto dei P-47 in picchiata, quello pilotato da Calvin Hain. Poi i cannoni tacquero.

Il *first lieutenant* Leon Jansen, che guidava la seconda formazione di quattro aerei, si gettò a sua volta sul ponte. Sganciate le bombe e risalito, Jansen notò che l'apparecchio di Hain perdeva fumo. Il capitano Bell, che comandava la missione, chiamò Hain per radio e gli chiese se tutto andasse bene. Hain rispose che era tutto a posto. La pattuglia di Jansen aveva appena concluso l'attacco, quando Hain segnalò di essere in difficoltà. Pochi istanti dopo, chiamò ancora per radio e disse di avere il motore bloccato.

Nel corso dell'incursione, intanto, una bomba era finita fuori bersaglio. Il "Popolo Repubblicano", versione fascistizzata della "Provincia Pavese", riferisce:

Ma un ordigno esplosivo è stato lanciato da un aereo sopra Linarolo e malauguratamente andava a scoppiare sull'aia della cascina Paltinera, colpendo numerose persone che sostavano nelle vicinanze dell'aia per osservare le evoluzioni degli assassini volanti. Dalle schegge del protetto aereo rimasero ferite una quindicina di persone, alle quali furono prestate le prime cure dal medico condotto dottor Morandi e dalla levatrice di Linarolo. I feriti più gravi venivano poi condotti al Policlinico di Pavia per i conseguenti interventi chirurgici¹⁶.

Potrebbe essere stato lo stesso Hain, interrotta la manovra di attacco perché colpito e risalito in quota, ad aver sganciato le bombe a casaccio per alleggerirsi; ma un'esitazione di pochi secondi o un ritardo nei meccanismi di sgancio bastavano per mandare una bomba fuori bersaglio. I feriti trasportati al Policlinico erano cinque. Si trattava di

¹⁵ «Un'intensità tra leggera e media» (*from light to medium intensity*), secondo Jansen, MACR 7333, cit.; «con pochi colpi bene assestati», secondo il "Popolo Repubblicano", *Nuovi misfatti angloassassini*, cit.

¹⁶ *Nuovi misfatti angloassassini*, cit. Nel testo, si legge «la levatrice di Pinarolo»: evidentemente si tratta di un refuso, a meno che a Linarolo ci fosse una levatrice originaria di Pinarolo Po.

tre bambini, Carlino Pelosi di sette anni e i fratellini Franco e Sergio Fasani, rispettivamente, di cinque e di due; della quindicenne Maria Ranghiero; e di un adulto, Piero Banderari, figlio ventinovenne del fittabile, appena laureato¹⁷.

In cielo, Jansen suggerì ad Hain di tentare un atterraggio di fortuna in una pista in disuso, che si trovava a est, sulla sponda destra del Po. Si trattava di un campo d'aviazione attivo negli anni Trenta, il Campo Fortuna, in prossimità di Portalbera: rimesso in funzione nel 1945, sarebbe stato utilizzato dall'aviazione brasiliana.

Hain, «lasciando una densa scia di fumo»¹⁸, planò in direzione di Portalbera. Jensen, che lo seguiva, ebbe l'impressione che il commilitone potesse riuscire a prendere terra incolume. Un terzo P-47, pilotato dal *second lieutenant* Theodore Matula, accompagnò Hain verso Campo Fortuna. Improvvisamente, però, Hain «perse l'assetto di volo e deviò andando a sbattere contro le cime di alcuni alberi che si trovavano a breve distanza dal campo», racconta Jensen, «l'aereo cadde in avanti, urtò gli alberi ed esplose. Prese fuoco molto in fretta».

Matula conferma: «Tentò di prendere terra in un campicello. Lo seguii, mantenendomi a circa cinquecento piedi sopra di lui. L'ala mi coprì la visuale qualche istante mentre sorvolavo il campo. Sentii l'esplosione. Mi piegai sull'ala e vidi che l'aereo era distrutto e tutte le sue parti bruciavano. Vidi esplodere i caricatori nelle ali. Non lo vidi uscire, a meno che si sia gettato fuori nel momento in cui lo avevo perso di vista»¹⁹. Jensen, però, non si faceva troppe illusioni: «Secondo me, il *lieutenant* Hain ha avuto ben poche possibilità di saltar fuori dall'aereo».

L'aereo, dunque, dopo la brusca deviazione aveva superato Portalbera e si era schiantato in un campo nella frazione di San Pietro, a est del paese, in prossimità dell'argine del Po.

Gli abitanti di Portalbera, che avevano assistito alla lunga discesa e avevano visto l'aereo fumante passare oltre il paese a bassa quota, accorsero numerosi a vedere dove era caduto. Il primo a giungere

¹⁷ Si può notare come l'attrazione verso le evoluzioni degli aerei coinvolgesse tutti: dalla famiglia del fittabile ai suoi contadini. Il "Popolo Repubblicano" stigmatizzò la pessima abitudine di guardare le incursioni come fossero spettacoli: *Incoscienza e rifugi*, 1° agosto 1944.

¹⁸ *Nuovi misfatti angloassassini*, cit.

¹⁹ MACR 7333, cit., p. 4, *statement of pilot Theodore Matula*.

sul posto fu, come s'è detto, il giovane Felice Magrotti. La carcassa bruciava.

Jensen e Matula tornarono alla loro formazione. Gli undici P-47 si allontanarono da Pavia. Forse fu uno di loro a calare su Confienza, a nord ovest di Pavia, ad effettuare un mitragliamento che provocò un ferito²⁰.

Ben presto nella frazione di S. Pietro giunsero i tedeschi, che isolarono il luogo dello schianto e allontanarono i curiosi. Il corpo di Hain venne estratto, ma, a quanto sembra, non fu identificato: per qualche ragione che ci sfugge, si sparse la voce che egli fosse neozelandese²¹. I tedeschi prelevarono tutto ciò che potesse rivestire interesse militare e provvidero a rimuovere la carcassa.

Il 1° agosto, comunque, ciò che restava del P-47 era ancora nel campo e non mancò chi ci si faceva fotografare accanto²². La penuria di guerra indusse la gente a portar via qualche rottame: lamiere da utilizzare come tettoie, pezzi metallici da trasformare in utensili. Qualcuno, più fortunato, riuscì a mettere le mani sulle scarpe di Hain.

Intanto, nella base di Alto, il rapporto sull'abbattimento del P-47 era stato completato. Gli effetti personali di Hain vennero accuratamente catalogati e, previo controllo della censura militare, rinchiusi in una scatola da recapitare ai familiari. Questi avrebbero presto ricevuto il temuto telegramma, in cui il loro congiunto veniva dichiarato *missing*, disperso.

Che Calvin Hain fosse morto dovette risultare evidente con il trascorrere del tempo: non giunse nessuna comunicazione circa una sua cattura da parte dei tedeschi, né, a guerra finita, ricomparve tra i prigionieri liberati. Presumibilmente, la famiglia ricevette notizie poco incoraggianti da Jensen e Matula. Entrambi furono risparmiati dalla guerra, e vissero a lungo: Jensen, che il volare ce l'aveva nel sangue, divenne pilota civile e combatté ancora nella Guerra di Corea; Matula fu a sua volta abbattuto, ma venne salvato dai partigiani e,

²⁰ *Nuovi misfatti angloassassini*, cit.

²¹ *Ibidem*. Che il pilota fosse neozelandese veniva ricordato, a distanza di anni, anche da alcuni testimoni. La cronaca riferisce inoltre che il pilota aveva tentato di salvarsi gettandosi con il paracadute, ma si era sfracellato al suolo: particolare, questo, di cui non vi è traccia nei ricordi dei testimoni, né nel MACR 7333.

²² Sul retro di una di queste fotografie è indicata la data.

dopo avventurose vicende, riguadagnò le linee alleate. Tornata la pace, si affermò come architetto di interni²³.

Le autorità militari americane si impegnarono a fondo per recuperare le salme dei circa trentaduemila caduti nella campagna d'Italia, duemila dei quali erano aviatori. L'operazione non era semplice: molte famiglie attesero mesi e anni prima di ricevere notizie²⁴. Come dimostra la visita dell'avvocato Schall, gli Hain a sessant'anni di distanza attendevano ancora.

Forse, il fatto che Hain fosse stato scambiato per un neozelandese complicò le ricerche. È verosimile che i suoi resti siano finiti in una sepoltura per i militi ignoti. Il nome di Calvin Hain figura, oggi, nell'elenco dei caduti inciso sul monumento commemorativo della città di Filadelfia.

²³ Le loro biografie nel sito www.p47.com_pilots.

²⁴ Notizie e documenti circa le operazioni di ricerca dei corpi di aviatori uccisi e il calvario delle loro famiglie sono riportati in FABIO STERGULE - ENZO VINCI - FABIO ORLANDO, *Missione 139. Gente di montagna e aviatori americani. Una storia di guerra del 1945 in Friuli*, Udine, Aviani & Aviani, 2010, pp. 157-162.



La foto (datata 1° agosto 1944) riproduce la carcassa dell'aereo, con tre giovani di Portalbera: l'ultimo a destra è Gianfranco Magnani, padre dell'autore.