

Due pale d'elica, due mitraglie ed una targa commemorativa

Marco Casari

Lo si può vedere dietro la chiesa parrocchiale di Ponte Tresa Italia. È un monumento costruito con i pezzi del relitto di un aereo da combattimento americano B25. Ogni anno lì si celebra una piccola cerimonia in memoria del pilota di quell'aereo, Hermann Everhart, alla quale prendono parte il Sindaco di Lavena Ponte Tresa ed il Console Generale del Canada. A Curio, in Malcantone, una stele nel bosco ricorda invece un altro membro dello stesso equipaggio, perito proprio in quel luogo. Sono i segni che ancor oggi testimoniano un episodio del secondo conflitto mondiale, ancora ben presente nella mente di chi, il 21 marzo 1945 ha assistito alla discesa di sei aviatori, obbligati ad abbandonare il loro aereo sconfinato nei cieli svizzeri dopo aver partecipato ad una missione di bombardamento nella regione del Brennero. Solo quattro di loro riuscirono a sopravvivere.

Una vicenda triste che con il passare degli anni è stata tramandata da padre in figlio da coloro che ne furono diretti testimoni. A sentirli sembra di ascoltare una leggenda più che il racconto di un fatto avvenuto realmente. Ma che cosa è veramente accaduto? Fin dove arriva la cronaca e dove inizia la leggenda? Cercheremo di capirlo ripercorrendo quel viaggio iniziato in Corsica, attraverso le testimonianze dei membri dell'equipaggio sopravvissuti così come risultano dagli atti d'inchiesta e così come hanno voluto raccontarle a tanti anni di distanza dall'accaduto, e pure attraverso le testimonianze dei ticinesi che hanno assistito all'episodio.

1. SOLENZARA

Durante la primavera 1944 il 321° gruppo da bombardamento dell'aviazione dell'esercito americano venne trasferito a Solenzara, in Corsica. Proprio da questa base partivano le squadriglie di bombardieri B25 dirette verso la regione del Brennero. In Corsica erano stanziati anche il 310° ed il 340° gruppo da bombardamento. Ogni gruppo era composto da 96 velivoli, mentre una squadriglia ne comprendeva 24. Questi tre gruppi, appartenenti alla dodicesima Forza Aerea (12th Air Force), rimarranno in Corsica fino all'aprile 1945.

Già nel febbraio 1945 in Ticino era caduto un B25 appartenente al 321° Bomb Group; l'aereo proveniva dalla regione del Brennero dove aveva attaccato obiettivi tattici. Lo schianto avvenne al Motto d'Arbino ma l'equipaggio riuscì a lanciarsi con il paracadute. Uno dei membri atterrò nei paraggi del castello di Uri.

In quel periodo i tre quarti delle missioni erano dirette su obiettivi nella regione del Brennero, importante via di comunicazione per i trasporti tedeschi. Gli alleati bombardavano gli obiettivi durante il giorno, ma i tedeschi ricostruivano tutto nella notte. In questa fase del conflitto le missioni comportavano rischi solo relativi e per gli equipaggi il tutto si riduceva ad una certa routine.

Quel mercoledì 21 marzo 1945 partì per il Brennero anche lo "Spider's Frolic Pad" (nomignolo dell'aereo n. 43-27747) per una di queste missioni, ma per il suo equipaggio non sarà una missione come tante altre: i tedeschi avevano improvvisamente aumentato le misure antiaeree nella zona creando un tremendo sbarramento di fuoco, molto superiore a quanto gli americani si aspettassero.

2. L'AEREO

Il bombardiere medio Mitchell B25J-1-C è un bimotore con 6 uomini di equipaggio. Si tratta di un velivolo versatile e maneggevole, piuttosto bene armato. Veniva impiegato prevalentemente contro obiettivi come ponti o singoli edifici; per i bombardamenti più estesi gli alleati impiegavano invece i grossi quadrimotori come il B17.

3. L'EQUIPAGGIO

Di regola non si volava quasi mai con i medesimi compagni. L'equipaggio del 43-27747 quel giorno risultava perciò così composto:

Primotenente Hermann Everhart, California, 32 anni, pilota e comandante.

Ufficiale di volo Charles R. Callaway, New Jersey, copilota.

Primotenente Jack G. Falk, 29 anni, New Jersey, navigatore e bombardiere. Falk è ufficiale di fanteria, ma a causa di problemi fisici è stato trasferito in aviazione.

Sergente Walter Springer, Iowa, 24 anni, mitragliere di coda.

Sergente Keith A. Wilkins, 21 anni, New York, operatore radio e mitragliere laterale.

Sergente Elvin N. Scheetz, Pennsylvania, 20 anni, motorista e mitragliere in torretta.

4. LA MISSIONE

Gli obiettivi per il 21 marzo vengono fissati a sudest di Vipiteno, sull'importante via di comunicazione del Brennero, nell'Alto Adige. Si tratta di colpire dei ponti e delle strutture ferroviarie a Campo di Trens, Mùles e Le Cave, in provincia di Bolzano.

Everhart è particolarmente nervoso, forse perché in precedenza un pilota da caccia, di ritorno dalla zona degli obiettivi, ha riferito di un solido muro di fuoco contraereo attraverso il quale non si riusciva a passare. Hermann Everhart ha affrontato molte missioni e gli manca poco per essere rimandato negli Stati Uniti, egli sale nella cabina di pilotaggio con Charles Callaway, siedono uno di fianco all'altro.

Jack Falk, 20 missioni all'attivo ma al suo primo volo con questi compagni, entra nel muso trasparente dell'aereo. Elvin Scheetz si installa tra la cabina di pilotaggio e la stiva delle bombe. Walter Springer e Keith Wilkins, anche loro al primo volo con questo equipaggio, salgono invece nella coda attraverso un'altra apertura perché la stiva delle bombe divide in due la fusoliera dell'aereo. Le comunicazioni vengono trasmesse con il telefono di bordo.

La squadriglia parte da Solenzara poi sorvola il mare, gli Appennini e la Pianura Padana; giunta sopra Madonna di Campiglio si dirige sopra Malè e, volando sempre in direzione nord, raggiunge la regione della Valle Venosta dove gli equipaggi possono scorgere il villaggio di Silandro, a nord ovest. Viene quindi ordinata una virata di circa 60 gradi in modo che, sorvolando Merano, gli aerei giungano direttamente sopra gli obiettivi prefissati. Il tempo è bello e la visibilità illimitata, l'altitudine massima del volo è di 3500 m sul livello del mare.

5. IL FUOCO DELLA CONTRAEREA

Sono circa le 13.30: l'attacco inizia ma un colpo della contraerea centra un motore dell'aereo del primotenente Everhart, che riesce tuttavia a proseguire ed a sganciare il carico sull'obiettivo con gli altri aerei ma, mentre la squadriglia si sta ricomponendo per lasciare la zona, iniziano i problemi.

Il sergente Lohrman, che si trova a bordo dell'aereo che guida quella parte della squadriglia, al rientro dalla missione riferirà che *Proprio pochi minuti dopo che ci fummo sganciati dall'obiettivo e mentre stavamo riformando di nuovo la squadriglia, l'aereo numero 43-*

27747 prese posizione sulla nostra destra. Rimase in questa posizione solo un po' e poi si staccò virando a destra. Il motore destro fumava eccessivamente ma funzionava ancora. Continuò ad allontanarsi sulla destra, virando costantemente fino a che lo persi di vista. È mia opinione che abbia eseguito un giro completo e si sia diretto verso Bolzano.

Ne parlerà anche un altro testimone, il sergente Kleinsmith: L'aereo scomparso era con noi quando entrammo nel punto d'inizio attacco sul bersaglio e quando il bombardiere disse: "Portelloni della stiva bombe aperti!" e: "Bombe sganciate!". Non so se l'aereo in questione abbia sganciato le sue bombe, perché stavo momentaneamente guardando da un'altra parte in quell'attimo. Poi virammo sulla destra salendo di quota ed io persi di vista l'aereo scomparso. È mia opinione che sia caduto sotto di noi e sulla sinistra della virata. Non vidi più l'aereo numero 43-27747 dopo ciò.

Cosa sta succedendo sull'aereo colpito? A guerra terminata Il sergente Walter Springer, interrogato dai superiori, affermerà che Il motore di destra fu colpito e cominciò a spruzzare olio sullo stabilizzatore verticale, così chiamai il pilota e lo informai che eravamo colpiti. Egli disinserì il motore, provocando un'improvvisa virata non intenzionale. Quando ne uscimmo la squadriglia se n'era andata e noi avevamo perso parecchia altitudine. Mi fu ordinato dal pilota di abbandonare la posizione di coda e di cominciare a buttare materiale fuoribordo, ed io lo feci. Continuammo a perdere altitudine ed il motore di sinistra iniziò a perdere colpi, in quel momento il pilota ci disse che avremmo dovuto lanciarci.

6. IL VOLO SOLITARIO

Il primotenente Everhart non era certo un principiante: aveva al suo attivo più di sessanta missioni e doveva perciò sapere che disinserire di colpo il motore destro avrebbe significato entrare in un vortice e perdere ogni contatto con la sua formazione, tuttavia potrebbe aver commesso un errore, forse in seguito ad un malinteso con il collega Callaway. L'abilità ed il sangue freddo del motorista riescono però ad impedire che l'aereo precipiti. Jack Falk: Il sergente Scheetz fece un lavoro straordinario mantenendo in moto l'unico motore buono rimasto.

Dove si dirigeva ora l'aereo? Ne parla il caposquadriglia, maggiore Robert R. Smedley: Su mie istruzioni il copilota (tenente Wendell L. French) chiamò il pilota della posizione 3-1 per sapere se avesse sganciato le bombe e se tutto era in ordine. Quest'ultimo non poté essere raggiunto, ma un minuto più tardi intercettai una comunicazione che affermava che qualcuno stava volando con un solo motore.

Comunque non potei identificare chi stava trasmettendo perché il suo segnale radio si stava rapidamente affievolendo; così ordinai al copilota di contattare l'aereo laterale in fondo alla formazione per stabilire quale fosse l'aereo con un solo motore. Con grande difficoltà nello stabilire il contatto, il copilota determinò che l'aereo era il 43-27747, ma non fu in grado di indicarne la posizione.

Circa 10 minuti dopo esserci allontanati dall'obiettivo udii un caccia P47 chiamare il suo caposquadriglia dicendo: "Sto volando al di fuori dalla formazione per scortare un B25 con un solo motore, per ora sta andando tutto bene".

Comunque il pilota del caccia non indicò la sua posizione ed ogni tentativo di contattarlo via radio fallì. Niente altro fu sentito o visto a proposito dell'aereo disperso ed un'indagine dopo la missione non fornì nessuna ulteriore informazione.

In effetti Everhart vola verso Trento, scortato dal caccia. Il tenente colonnello William D. Cameron, dopo aver interrogato al suo rientro il pilota del caccia P47, affermerà nel suo rapporto, in data 23 marzo 1945: Di ritorno dalla missione l'aereo del primotenente Everhart volò verso sud, dal passo del Brennero perlomeno fino ad Ora. Un caccia di scorta stabilì un contatto radio e chiese se ci fossero delle difficoltà. Il pilota del bombardiere rispose: "Sì, non riesco a mantenere la quota".

Il bombardiere perdeva costantemente quota, ma c'era sufficiente tempo per l'equipaggio per lanciarsi. La contraerea tedesca non stava sparando all'aereo del primotenente Everhart.

A causa di problemi al sistema di alimentazione del carburante il caccia di scorta si sganciò, nei pressi di Ora.

Il bombardiere stava ancora perdendo quota, ma era ancora sotto perfetto controllo.

A bordo del B 25 intanto il navigatore Falk e gli altri cercano di stabilire la rotta per raggiungere la Svizzera. Sorvolano le zone del Brenta e dell'Adamello, poi arrivano sopra i Grigioni. Il navigatore Falk spiega il suo piano: Suggestivo al primotenente Everhart che avremmo dovuto rimanere a bordo finché l'aereo poteva ancora volare. Ci era stato detto che se fossimo stati sul territorio elvetico un caccia svizzero ci avrebbe scortati fino ad un aeroporto per l'atterraggio.

Verso le quattordici gli abitanti della Bregaglia sentono il rumore dell'aereo e lo vedono volare a bassa quota.

7. BREGAGLIA

L'operatore radio Keith Wilkins: Con le bussole "andate" sia nella cabina di pilotaggio che in quella del navigatore, volammo verso quella che presumevamo essere la direzione corretta per la Svizzera.

Avevamo perso considerevole quota a causa del virare al raggiungimento della fine di diverse vallate ostruite da montagne. Alla fine fummo sopra quello che ritenevamo territorio svizzero.

Il pilota tentò in tutti i modi di riguadagnare quota cercando di superare le alte cime. L'ordine di buttare fuoribordo tutto ciò che si poteva era già stato dato.

Il mitragliere di coda ed io obbedimmo gettando fuori ogni pezzo di materiale amovibile che si poteva, in modo da alleggerire l'aereo.

Il pilota, attraverso l'interphone, mi disse di lanciarmi e di comunicare al mitragliere di coda di fare altrettanto. Lo feci, egli si lanciò prima di me ed io saltai subito dopo.

Anche il suo collega Walter Springer descriverà quest'episodio: Abbandonai l'aereo per primo e l'operatore radio seguì dopo circa un minuto.

Tutti e due atterrammo vicino a Vicosoprano e fummo presi in consegna dalla polizia civile. Springer atterra nella località chiamata Montevideo, a nord dell'abitato di Vicosoprano; Wilkins rimane impigliato tra gli alberi in una zona impervia oltre il fiume Maira vicino a Borgonovo, Sotto Plaz; i due si trovano a circa un chilometro l'uno dall'altro. Una signora di Borgonovo, avendo capito cosa sta accadendo, espone la bandiera svizzera per avvertire i due aviatori che si trovano al sicuro.

L'allievo delle scuole comunali Claudio Ganzoni, impegnato in una noiosa lezione di storia naturale, rammenta: Si udì il rombo di un apparecchio e noi ragazzi si corse alla finestra dell'aula, vedemmo l'aereo volare verso il fondovalle, al confine con l'Italia, e si videro poi i due paracadutisti che si lanciavano. In quello speciale momento il maestro ci lasciò uscire all'aperto per vedere dove i due avieri si sarebbero posati. Lì si attese il loro arrivo dal punto di atterraggio. L'ora è passata, la lezione finita. Un nuovo ricordo: due paracadutisti.

Claudio Ganzoni annota diligentemente l'accaduto nel suo Almanacco Pestalozzi: Caddero due paracadutisti: uno a Cant e l'altro a Pràda.

Il B 25 prosegue intanto il suo volo raggiungendo il Lago di Como e, dopo avere sorvolato la Val Cavargna, entra di nuovo in Svizzera sopra Sonvico.

8. CAPRIASCA

A bordo si cerca intanto di stabilire la posizione e si valuta la possibilità di un atterraggio di fortuna. Una mitraglia viene gettata fuoribordo. Poi Scheetz si lancia, seguito dopo circa quindici secondi da Falk. Proprio Falk ricorderà così l'ultima drammatica conversazione a bordo dell'aereo prima di saltare nel vuoto: *Il pilota, il copilota, il motorista ed io ci eravamo detti che ci saremmo ritrovati tutti una volta raggiunto il suolo.* E mentre scende con il paracadute osserva l'aereo che si allontana verso la valle del Vedeggio, senza però riuscire a vedere se i suoi colleghi si lanciano a loro volta: *Aspettarono troppo a lanciarsi. Dopo che il mio paracadute si fu aperto osservai l'aereo fino a quando sparì dalla mia vista ma non vidi lanciarsi nessuno.* Falk prosegue il racconto: *Mi ricordo che stavo scendendo verso un lago, il Lago di Lugano, credo. Manovrai il paracadute per non finire nel lago ed atterrai su di una collina.* Atterra così in un ronco a sud di Vaglio; il primo ad accorrere sul posto è il giovane Plinio Bracelli, poi arriva il sindaco Airoidi che, appena visto l'aviere, grida: *Switzerland!*

Giunge poco dopo anche Ulderico Ferrari, che ricorda l'aviere come un ometto pacifico, intento tranquillamente a tagliare i lacci del paracadute. Falk saluta Ferrari e gli offre una sigaretta. Poi giungono i soldati. Falk lo descriverà così quest'episodio: *Il mio primo contatto con gli Svizzeri fu con un contadino in un campo dove atterrai, cercava in modo amichevole di dirmi che mi trovavo in Svizzera. Dopo un minuto o due sulla collina giunse un gruppo di soldati, all'inizio pensai che fossero tedeschi, poi vidi l'ufficiale svizzero. Andai da lui e feci il saluto.*

9. LA PISTOLA

Il giorno dopo il quotidiano Popolo e Libertà riassumerà però così l'evento: (...) Aveva riportato delle leggere scalfitture. Credendo di trovarsi in Italia, prese tono minaccioso puntando la rivoltella verso la gente che gli correva incontro. Ma quando sentì gridare "Svizzera!" in tutte le nostre lingue nazionali, tirò un lungo respiro di sollievo, offrendo caramelle ai primi ragazzi accorsi.

Vero o falso il racconto della minaccia con la pistola? Falk, interrogato in merito, precisa: *Per qualche motivo durante quella missione non portavo la mia pistola d'ordinanza, Colt 45. Sono sicuro che neanche Scheetz non ha mai minacciato nessuno.*

Scheetz intanto atterra a Sureggio e viene "ricevuto" da Giorgio Storni, nei ronchi di Crampa. Giorgio Storni è in servizio militare ma si trova a Sureggio in congedo per lavorare nella vigna, dove appunto viene raggiunto dal sergente Scheetz per via aerea.

Accorrono subito anche alcuni giovani, fra i quali Battista Pescia di Canobbio: *Mi era sembrato che il paracadutista stesse per estrarre la pistola, anche se non ne fui proprio sicuro. Effettivamente, a dire il vero, la pistola non ricordo di averla vista.*

Elvin Scheetz chiarirà l'episodio della pistola: *Portavo effettivamente con me una Colt 45 versione Air Force ma non minacciai nessuno, perché capii dove mi trovavo quando una donna mi corse incontro dicendo, in tedesco, che ero in Svizzera. In quel momento estrassi la pistola e, dopo averne sfilato il caricatore con le munizioni, la nascosi sotto alcuni sassi. Quando si è in guerra sarebbe stupido trovarsi di fronte ad un nemico senza un'arma. La pistola era solo per l'autodifesa.*

E allora la Colt dov'è finita? I militari troveranno solo il caricatore con le munizioni!

Anche il granatiere Plinio Morosoli di Lugaggia (che ha pure preso parte alla difesa di Spruga, nell'ottobre 1944) arriva sul luogo, egli rimane colpito dal ricco equipaggiamento dell'aviere e dal paracadute in pura seta. Scheetz, tranquillo, mostra anche una scatola che, a quanto pare, contiene vitamine in pillole e medicinali. Giungono anche i soldati di guardia sulla linea ferroviaria Lugano-Tesserete. Ancora il sergente Elvin Scheetz: *Il mio paracadute fu staccato dai noccioli ed io lo consegnai ad una ragazza, ma poi i militari glielo requisirono.*

10. SOPRA IL MALCANTONE

Il bombardiere con ormai solo 2 persone a bordo raggiunge il Malcantone dopo aver vagato sopra la valle del Vedeggio. Infine, sopra Curio, si lanciano anche il pilota ed il copilota, ma qualcosa non funziona: il paracadute di Callaway non si apre ed il poveretto si schianta sulla collina del Gheggio.

Forse Callaway si è lanciato sotto la quota di sicurezza e non ha fatto in tempo ad azionare il paracadute di emergenza.

Mauro Visconti e Carlo Lorenzetti, che si trovano sulle falde del Monte Mondini a “far legna” accorrono subito, sulla strada incontrano il giovane Alfredo Corti che si unisce ai due. Insieme raggiungono il luogo dell’incidente; si avvicinano con circospezione: non si sa mai. Il povero Callaway è lì, ormai esanime, tenuto in posizione eretta dal paracadute impigliato negli alberi, sembra solo addormentato. Il suo volto non è deturpato, però è divenuto bluastro per l’ematoma causato dall’impatto; per questo motivo i tre pensano che si tratti di un afroamericano, ma attraverso la tuta strappata vedono che la schiena è bianca. C’è po’ di sangue sul suo viso, le gambe sono entrambe ridotte molto male. Il suo orologio è fermo sulle 14.28. Indossa solo una tuta marrone, forse aveva già lanciato fuoribordo il suo giubbotto con altro materiale, la missione prevedeva il sorvolo di regioni alpine, dove la temperatura può scendere parecchio. Nelle tasche del povero Charles Callaway ci sono pure 49 franchi svizzeri, mezzo dollaro e 2 centesimi, 5 pench, 5 franchi della Banca dell’Africa Occidentale, 5 franchi della Banca d’Algeria, 10 lire italiane, un buono militare d’occupazione di 10 lire: collezionare monete era una moda diffusa tra gli avieri (e poi non si sa mai dove si finisce per atterrare).

Dopo i primi accertamenti la gendarmeria dell’esercito incarica l’appuntato Ponti di redigere un verbale:

Secondo le vostre disposizioni mi sono recato a Curio e dintorni per raccogliere notizie positive, di testi oculari, che ci indicassero alcuni dettagli sulla caduta mortale fatta dall’aviatore americano sceso sul Gheggio di Curio.

Per raggiungere lo scopo prefisso, unitamente al capoposto della Gendarmeria Cantonale di Astano, ho interrogato più persone in Curio e Novaggio rivolgendomi poscia anche al posto d’avvistamento che vi è in questo ultimo paese.

Solo due persone furono in grado di darci quelle indicazioni da noi volute ed hanno rispettivamente dichiarato:

Lorenzetti Carlo, di Giuseppe e di Pierina Andreani, originario di Bedigliora, domiciliato a Curio, celibe, pittore.

.....”Mi trovavo nella località “Mondini” di Curio quando vidi un apparecchio bimotoresc bucava fra Iseo e Aranno con direzione Purasca. Il velivolo aveva un’altezza - a mio modo di vedere - di oltre 1000 m.s.m. Volgendo poscia lo sguardo verso la collina del Gheggio, sopra il paese di Curio, scorsi un involucro bianco che era prossimo a toccare terra. Data la fulmineità dell’azione non potei constatare la velocità di caduta di detto involucro (paracadutista)”

Lorenzetti Giuseppina, di Giuseppe e di Pierina Andreani, idem come sopra, nata a Curio il 4.8.1923, nubile, casalinga.

.....”Il giorno 21.3.45 mi trovavo nel cortile della mia abitazione in Curio.

Verso le 14.20 udii il rombo di un aeroplano e guardai verso l’alto.

Con mia sorpresa, nella medesima direzione dell’apparecchio, vidi che scendeva velocemente a terra un oggetto della forma di uno stivale e che girava su se stesso.

Quando detto oggetto fu vicino a terra scorsi una nuvola bianca staccarsi dallo stesso, nuvola che sulle prime dava l’impressione di un fumo che doveva essere di fatto un paracadute.

Quando l'oggetto toccò terra udii un tonfo uguale al rumore caratteristico di un albero reciso che cade a terra.

Io mi trovavo ad una distanza di 400 metri dal luogo di caduta del paracadutista."

Il posto d'avvistamento di Novaggio non ha avvistato nulla sopra il paese di Curio poiché la visualità del luogo non glielo permetteva. Secondo i loro calcoli il velivolo navigava a circa 1000 m.s.m. di altezza. Gli stessi videro scendere l'uomo che andò e l'apparecchio che precipitò in direzione di Ponte Tresa Italia. Il velivolo non era in fiamme allorquando si librava nell'aria.

Così termina il rapporto dell'appuntato Ponti: Trovandosi l'apparecchio ad altezza abbastanza rilevante nessuno ha potuto vedere ad occhio nudo quando l'aviatore, sceso a Curio, ha lasciato la carlinga.

Solo la Lorenzetti vide il corpo cadente che scambiò per un oggetto a forma di stivale.

Tutte le altre persone intervistate non furono in grado di darci indicazioni esatte. Pure gli abitanti di Novaggio, paese specialmente rivolto verso la direzione da dove veniva il velivolo, non hanno veduto nulla.

A mio parere le cause che determinarono la disgrazia possono essere le seguenti:

- a. cattivo funzionamento del paracadute che si è aperto a sole poche decine di metri da terra.*
- b. può darsi che l'aviatore credendosi su territorio nemico ha cercato di scendere verso terra nel minor spazio di tempo possibile per sfuggire all'eventuale tiro delle armi e con ciò ha strappato con grave ritardo l'anello che serve ad aprire il paracadute.*
- c. il movimento rotatorio assunto dal corpo cadente può avere influito fortemente sullo stato nervoso dell'aviatore che ha potuto reagire solo in modo tardivo.*

Firmato:

Gendarme Esercito app. Ponti, Gendarmeria dell'Esercito, Comando Territoriale 9b

Dell'inchiesta si occupano anche il tenente colonnello Bianchi ed i capitani Bucher, Torricelli e Ferrario.

11. UN TRAGICO ATTERRAGGIO

Il paracadute di Everhart invece si apre, e lo vedono chiaramente anche gli allievi della scuola elementare di Ponte Tresa con il loro maestro Walter Grandi. Il gruppo è formato da soli maschi e si trova a spasso al campo di calcio di Pura, mentre le ragazze sono rimaste a scuola impegnate nella lezione di lavoro femminile; tra le allieve Mafalda Cameroni, figlia di Virginia Cameroni. Virginia Cameroni in quel momento sta lavorando nel suo ronco quando la madre, Maddalena Rezzonico, le grida: *Gina varda sù!*

Per gli abitanti della regione un globo candido che sorvola Ponte Tresa, nonostante la guerra in corso, è un avvenimento straordinario, quasi soprannaturale.

Virginia Cameroni lascia il proprio lavoro e corre verso la chiesa seguendo la lenta discesa del paracadutista, ella percorre correndo alcune centinaia di metri e raggiunge la zona del cimitero dove riesce a vedere le ultime fasi dell'atterraggio. Lì si sono radunati anche gli allievi della scuola elementare: Eros Manghera, Alberto Vicari, i fratelli Rezzadore, Gianni Bettosini, Giacinto Cavion ed altri. C'è pure un Tarchini di Purasca, detto "Pimpi".

È probabile che se non ci fosse il vento e a causa della spinta imposta dall'aereo, il paracadutista vada a finire ben all'interno del territorio italiano; invece il vento da sud spinge Everhart verso la valle della Tresa ed egli, forse senza capire che in quel momento sta planando proprio sul confine, strattona le corde del paracadute dando così la chiara impressione di cercare di atterrare sulla sponda svizzera. La gente di Ponte Tresa Svizzera si è ormai radunata lungo il fiume, dove tutti cercano con grida e gesti di far capire al giovane

pilota che deve atterrare, assolutamente, sulla sponda ticinese; per questo motivo Carlo Riva agita una bandiera svizzera.

E invece Everhart va a posarsi in un prato sulla sponda italiana del fiume, ma prima che possa toccare terra una pattuglia apre il fuoco contro di lui, nonostante egli abbia aperto le braccia per mostrare di essere disarmato. Sono solo pochi colpi, ma mortali.

Dalla parte svizzera l'emozione è grande e dopo qualche attimo di incredulità si comincia a urlare invettive all'indirizzo di coloro che hanno aperto il fuoco: *Assassini! Assassini!* ed altre parole che è bene non ricordare. Rammenta ancora Virginia Cameroni: *Ul Pimpi al vosava là da chi ropp... da chi ropp!*

Ma ai tiratori che si sono radunati attorno al corpo di Everhart la piega che sta prendendo la vicenda non piace. I componenti del gruppo non gradiscono gli insulti e ordinano agli svizzeri di tacere, poi puntano le armi: sono attimi drammatici, gli abitanti di Ponte Tresa Svizzera vengono allora dispersi dai soldati di guardia al ponte, che temono una nuova sparatoria. Sopraggiunge pure la polizia cantonale.

12. UNO STRANO EPISODIO

Una ragazza di Ponte Tresa Svizzera, Carmen Brenchio, riesce a fotografare il tragico atterraggio, ma un funzionario del campo d'internamento della Croce Rossa di Magliaso se le farà consegnare: *Dammi qua! Queste foto servono per l'inchiesta!*

Ma per quale inchiesta? L'atterraggio è avvenuto sul territorio italiano e non si capisce la necessità di acquisire delle foto così compromettenti, compromettenti per la famosa neutralità Svizzera ovviamente: la guerra è ancora in corso e i fascisti sono lì a due passi. Non sarebbe stato meglio incaricare la gendarmeria della confisca delle foto? Chi è in realtà l'uomo della Croce Rossa? Un collaborazionista? O, peggio, una spia?

L'aereo senza guida intanto si schianta nei boschi sopra Cunardo, "ai Cost"; il fragore dell'impatto si ode fino a Ponte Tresa, poi si vede anche il fumo dell'incendio. Il relitto verrà sorvegliato per qualche tempo dai tedeschi ed i suoi pezzi, alluminio e gomma, verranno distribuiti agli artigiani della regione (anche se non a tutti ma *solo a certi, ai soliti* si dice in Valganna).

13. INTERNATI

Negli stessi istanti Falk viene condotto a Tesserete: *Fui portato al villaggio, la gente mi salutava e mi offriva bevande. Mi portarono in un edificio dove incontrai Scheetz. Ci misero poi in uno stabile assieme a rifugiati di oltre confine, lì dormimmo su pagliericci. Non avevamo il necessario per l'igiene personale: spazzolino da denti, sapone, rasoio, ecc., così il giorno dopo chiesi di essere portato al Consolato americano. Una persona in borghese mi portò in un edificio dove raccontai la mia storia e dove mi furono date due borse per l'igiene personale.*

Falk e Scheetz vengono in seguito trasferiti in un campo d'internamento ad Adelboden: lì si ricongiungono con Springer e Wilkins. I quattro vengono poi informati della sfortunata sorte toccata ai loro colleghi Everhart e Callaway.

14. UNA DIFFICILE IDENTIFICAZIONE

Wilkins riprende il racconto dopo l'atterraggio in Bregaglia: *La polizia svizzera ci prese in custodia appena raggiunto il suolo. Il mitragliere di coda ed io fummo lasciati insieme per tutto il tempo.*

Ci fu detto da ufficiali svizzeri, che in seguito ci avevano presi in consegna, che il pilota era stato ucciso dai fascisti mentre stava scendendo con il paracadute. Questo ci venne

confermato più tardi dal nostro navigatore e ufficiale in comando (Falk n.d.r.) al campo dove fummo internati, ad Adelboden.

Più tardi tentai di identificare il copilota, al quale il paracadute non si era aperto. Ma a causa dello sfiguramento fu impossibile, perché quell'uomo lo conoscevo appena. Il navigatore invece lo poté riconoscere e le impronte digitali, mi pareva di capire, sarebbero state inviate a Washington per la conferma definitiva.

Ma a Curio si nega che Callaway fosse sfigurato: Noo, massì! Sumiava c'al dörmis! No no la faccia l'eva li bèla!

Wilkins conclude il suo racconto con una nota che rivela una certa sensibilità: Queste informazioni non sono quanto avrei voluto fornire quale contributo, ma è tutto quel che so. Se può essere di qualche aiuto sarò certamente felice di poter dare ciò che ho.

Durante un colloquio mi fu detto che il responsabile della morte del pilota era stato catturato. Mi potreste fornire maggiori informazioni? Grazie.

Pure Springer ricorderà l'internamento ed le fasi seguenti: La polizia informò i militari svizzeri, che arrivarono e ci trasferirono in un paese dove pernottammo in un ospedale.

Il giorno dopo partimmo per un campo d'internamento (Adelboden) e al nostro arrivo ci fu comunicato che avremmo dovuto alzarci presto per recarci al funerale di qualcuno, ma noi non sapevamo chi fosse.

Quando l'operatore radio ed io arrivammo là ci dissero che si trattava di un membro del nostro equipaggio, ma non si sapeva chi di preciso e ci venne chiesto di identificarlo, noi non potemmo tuttavia farlo perché sia l'operatore radio sia io avevamo volato per la prima volta con il pilota ed il copilota.

L'uomo in questione era morto in seguito alla mancata apertura del suo paracadute.

Più tardi scoprimmo che si trattava del copilota.

La salma di Charles Callaway, dopo la cerimonia funebre avvenuta a Lugano, venne tumulata a Münsingen, vicino a Berna, nel cimitero americano.

15. PIANI DI FUGA DAL CAMPO D' INTERNAMENTO

Falk, mentre si trova ad Adelboden, diventa ufficiale esecutivo, ciò gli permette di andare in diverse occasioni agli uffici degli Stati Uniti a Berna. Egli diventa anche molto amico dell'ufficiale svizzero in comando ad Adelboden, il primotenente Hans Gabriel.

Jack Falk riferirà anche di un episodio probabilmente sconosciuto ancor oggi: Un giorno Scheetz ed io fummo portati ad un campo d' addestramento d'aviazione dove per pranzo ci vennero servite delle bistecche, dopodiché ci condussero ad un patio dove un ufficiale svizzero mi interrogò.

Un giorno o due più tardi ci trasferirono in treno ad Adelboden dove rimanemmo fino a guerra terminata.

Pochi giorni prima della fine della guerra fu pianificata una fuga di massa, ma prima che venisse attuata la guerra finì.

16. RIMPATRIATI

La guerra finirà nel mese di maggio di quell'anno, i quattro superstiti americani verranno rimpatriati il 17 maggio 1945, da Ginevra.

Dei due caduti si manterrà vivo il ricordo fino ai nostri giorni: da Curio si stabilirono contatti epistolari con la famiglia Callaway e fu eretta una stele sulla collina del Gheggio. A Lavena Ponte Tresa si celebra ogni anno, all'inizio di novembre, in occasione della Giornata delle Forze Armate, una piccola cerimonia in memoria del pilota Everhart, alla quale prendono abitualmente parte il sindaco di Lavena Ponte Tresa ed il Console Generale del Canada. Nel novembre 1995 Jack Falk è pure tornato in Capriasca per incontrare coloro che,

cinquant'anni prima, lo videro lanciarsi sopra Vaglio. Falk è stato pure ospite d'onore al "Memorial Day 1995" a Lavena Ponte Tresa.

Jack Falk scompare nel febbraio 2005 dopo una lunga quiescenza dedicata ai viaggi e alla pratica del golf. Elwin Scheetz, deceduto qualche anno prima, era capo in una grossa impresa di elettricità. Keith Wilkins è stato professore universitario, mentre di Walter Springer si è persa ogni traccia subito dopo la guerra.

Un piccolo monumento costruito con i pezzi del relitto del bombardiere B25 è visibile dietro la chiesa parrocchiale di Lavena Ponte Tresa.

Fonti e ringraziamenti:

AFRHA, Maxwell AFB

Archivio federale svizzero AFS

Corrispondenza privata