

# Cultura

## LA NOSTRA STORIA



Un aereo da trasporto C47 Dakota durante le operazioni di carico esotto in volo



Pierlino Bergonzi e Arrigo Francani; sotto la pianificazione di un raid

### IL C47 DAKOTA

Il Douglas C47 è un bi motore da trasporto tattico a uso militare prodotto negli Usa tra gli anni Trenta e Quaranta dell'oscuro secolo. Largamente utilizzato durante la Seconda guerra mondiale (ne furono prodotti oltre 10 mila esemplari negli stabilimenti Douglas di Long Beach, Santa Monica e Oklahoma City), pesava 140 quintali a pieno carico e aveva un'autonomia di volo di 6 mila km. Il suo impiego massiccio contribuì, tra l'altro, al successo dell'operazione Overlord (lo sbarco in Normandia del 6 giugno 1944). Robusto, affidabile, venne impiegato dagli americani anche nelle fasi iniziali del blocco di Berlino Ovest (1948) per rifornire la città dopo la chiusura delle frontiere da parte dei sovietici. Alcuni esemplari di questo aereo sono tuttora in servizio.

# Un bagliore nel cielo, sette vite spezzate

Ritrovati a 70 anni dalla tragedia i frammenti di un aereo da trasporto alleato precipitato a Zavattarello nel 1945

di Roberto Lodigiani  
ZAVATTARELLO

«Una lingua di fuoco partì dal motore di sinistra del velivolo, la fiammata fu seguita da un sibilo, poi da un boato e quasi subito l'apparecchio picchiò senza speranza, precipitando contro la più bassa pendice di un monte». Il rapporto stilato dal comando della divisione partigiana Aliotta (documentato ora conservato negli archivi dell'Anpi vogherese) riassume così il tragico incidente del 22 febbraio 1945, costato la vita a sette aviatori alleati, 5 americani e 2 inglesi. Il Douglas C47 Dakota da trasporto, decollato dalla base di Rosignano (Livorno) e precipitato sul monte Calenzone, nei pressi di Zavattarello, era carico di armi destinate alla Resistenza dell'Oltrepò che dopo il grande rastrellamento invernale che l'aveva messa a durissima prova, cominciava a preparare la riscossa di primavera.

Non ci furono superstiti. Nel disastro causato con ogni probabilità ed evidenza da un guasto meccanico che mise fuori uso uno dei due motori, morirono il comandante, Robert Ernest Wallin, originario di Chicago, Illinois; il copilota Donald Faull, di Angels Camp, California; il navigatore Poole Lloyd (Richmond, Virginia); il capo equipaggio John Rupnik (Ironwood, Michigan); l'addetto alla radio Richard Perzyk (Detroit, Michigan); Edward Kicker Ford e David Kicker Saynor, entrambi militari britannici. Le sette salme furono recuperate e sepolte, senza messa (poiché non si conosceva la fede religiosa delle vittime) a Zavattarello, dove un monumento in piazza Dal Verme ricorda il loro sacrificio. All'atto dell'innalzamento, un plotone di partigiani garibaldini sparò una raffica a salve, in segno di omaggio per quegli uomini che avevano perso la vita compiendo il proprio dovere. La lapide posta sulla fossa comune, ripor-

### LE TAPPE

#### IL DECOLLO

IL C47 DAKOTA NUMERO DI SERIE 42-100954 APPARTENENTE ALL'16° SQUADRONE DEL 64° GRUPPO DA TRASPORTO DELL'USAAF DECOLLA DALL'AEROPORTO DI ROSIGNANO (LI) ALLE 20,30 DEL 22 FEBBRAIO 1945

#### L'EQUIPAGGIO

AL COMANDO C'È IL TENENTE ROBERT ERNEST WALLIN DI CHICAGO, ILLINOIS. A BORDO 5 AMERICANI E 2 INGLESI

#### L'OBBIETTIVO

L'AEREO DEVE EFFETTUARE UN AVIOLANCO TRA IL CALENZONE E ZAVATTARELLO PER RIFORNIRE I PARTIGIANI DELL'ALIOTTA



tava questo epitaffio: «Nel porgere l'aiuto fraterno, cadde la mano mutilata dal destino. Agli eroici aviatori anglo-americani, i garibaldini della 3ª divisione Aliotta riconoscenti e mai dimentichi».

Settant'anni dopo, dalla pro-

fondità del terreno riaffiorano i resti del Dakota. Merito degli esperti volontari del Gruppo ricercatori aerei caduti (Grac) di Piacenza che questa estate hanno proseguito il lavoro intrapreso anni fa dagli Archeologi dell'Aria cremonesi, su segnalazione dello storico milanese Alberto Magnani. La caccia al C47 inizia una domenica. Armati di metal detector, Pierlino Bergonzi e Arrigo Francani per prima cosa si rivolgono al parroco di Zavattarello, don Siclari che gli fa consultare il «Libro

Il velivolo era carico di armi destinate ai partigiani della divisione Aliotta. Le ricerche in località Crociglia condotte dal gruppo degli archeologi dell'aria di Piacenza

mortuorum», il registro dei morti, che però non riporta i nomi degli aviatori caduti. La seconda tappa è a Crociglia, dove i due ricercatori incontrano un abitante della zona, Giuseppe Frassone, classe 1939, che racconta dei suoi giochi da bambino con i rottami dell'aereo. Da lì, ci si impegna su un sentiero fino alle pendici del Calenzone. L'area viene setacciata, ma senza risultato. Bergonzi e Francani ci riprovano qualche domenica dopo e stavolta, seguendo le indicazioni di un altro residente, Luigi Balzerini, fanno bingo. Dal sottosuolo spuntano, infatti, numerosi reperti, tutti di piccole dimensioni, oltre «a svariati bosoli, il che rafforza la tesi - scrivono quelli del Grac sul loro dettagliatissimo sito (www.gracpiacenza.it) - che sul Dakota vi fosse un carico di armi e munizioni per l'Aliotta». Sono trascorsi settant'anni, non si poteva oggettivamente sperare di ritrovare molto di più e di più consistente. Anche perché, nei giorni, nelle settimane e nei mesi successivi alla tragedia, la carcassa del Dakota fu con ogni probabilità oggetto di uno scrupoloso lavoro di riciclaggio da parte degli abitanti di Zavattarello, Crociglia e dintorni, ansiosi di recuperare il prezioso metallo per gli usi più diversi, dopo una guerra terribile che aveva privato la gente di tutto.

Il caso del Dakota non è un unicum nell'Oltrepò pavese, dove le vicende belliche, dopo il 1943 e l'occupazione tedesca, si intensificarono anche nei delicati, con conseguenze catastrofiche per Voghera e altri centri, da Lungavilla a Bressana, pesantemente colpiti dai bombardamenti. A Montebello sono stati recuperati i resti del bombardiere B25 Mitchell schiantato il 3 ottobre del '45, mentre a Portalbera gli «archeologi» di Sondrio sono sulle tracce della caccia pesante P47 Thunderbolt abbattuto dalla contraerea Flak tedesca il 30 luglio 1944.

## Gli aviolanci e le missioni in Oltrepò

Tra febbraio e marzo l'invio degli agenti per pianificare l'insurrezione finale

VOGHERA

Le armi i partigiani dell'Oltrepò cominciarono a procurarsele strappandole al nemico o riciclando quelle poche di cui qualcuno già disponeva. I rifornimenti di materiale bellico da parte degli Alleati assunsero una forma organizzata e sistematica solo nel tardo inverno del 1944-45 quando con l'imminente primavera bisognava pianificare la spallata finale al nazifascismo. Per prendere contatto con le formazioni ribelli e coordinare gli aviolanci - cioè la consegna del materiale tramite paracadute - vennero inviate delle missioni comprendenti agenti dell'Oss (Office of strategic services, la Cia dell'epoca).

«Una missione stabile dell'Oss in Oltrepò - scrive il professor Giulio Guderzo ne *L'altra guerra* - non si dà prima della terza decade di marzo; tuttavia, già nel suo primo

rapporto, il 13 febbraio, Albero (Alberto Mario Cavallotti) è in grado di preannunciare l'arrivo di un missionario che deve prendere contatto con Amerigo (Domenico Mezzadra, comandante delle formazioni garibaldine). Agli americani interessano una serie di dati: territorio controllato dai partigiani, armamenti e nomi di battaglia, comandanti di divisione, di brigata e commissari politici, «colore politico» delle bande, partito di appartenenza dei capi e dei loro gregari. «Tra febbraio e aprile - continua Guderzo - fra Torre degli Alberi e Zavattarello si susseguono parecchi "missionari" italiani dell'Oss: Leto, il radiooperatore Pirro, Gustavo Profumo, capo missione della Apple. Inorganizzano alcune difficoltà per organizzare i lanci, tanto che i "ribelli" devono continuare ad arrangiarsi: il 6 i gijellisti di Fausto (Fausto Cossu) catturano sulla via Emilia alcuni camion



Militari alleati preparano il materiale di un aviolancio

tedeschi facendo un ricco bottino: 4 mitragliatrici Breda, munizioni e parecchie decine di lanciarazzi anticarro Panzerfaust. «Il 12 e il 13 (marzo) finalmente i primi lanci. Poi il flusso si interrompe».

Non così per i reparti, quasi per intero garibaldini, della VI

zona partigiana, mentre i rifornimenti alle bande Gi arrivano col contagocce. «Tuttavia - avverte Guderzo - alle formazioni garibaldine dell'Oltrepò, pur integrate nella stessa zona, le cose non vanno molto meglio, almeno sino a marzo inoltrato».

(r.l.o.)