



IL B-17 SCOMPARSO SUL MONTE BIANCO

UNA STORIA DI UOMINI, AEREI E GHIACCIAI

TESTO DI GIANNI BOSCHIS - FOTO AA.VV.

Era l'estate del '75 o '76, non ricordo con esattezza, ma la cornice di montagne quella sì: l'emozione che provavo allora, da ragazzo, è rimasta immutata a 50 anni.

In vacanza, come ogni anno in Val Veny, convinsi mio padre a salire al Rifugio Elisabetta Soldini, poco a monte del quale si era sparsa notizia che affiorassero i resti di un aereo americano precipitato durante la Seconda Guerra Mondiale.

Mai avrei potuto immaginare allora che quella gita si sarebbe trasformata, oltre 30 anni dopo, in un'avventura appassionante che riunisce cittadini e testimoni di diverse nazionalità tesa a commemorare un equipaggio tragicamente scomparso fra le nevi del Monte Bianco. Quel giorno, a circa mezz'ora di cammino dal rifugio, la fronte del Ghiacciaio d'Estelette luccicava, una volta tanto, più che per il ghiaccio, per l'enorme quantità di frammenti di alluminio e pezzi di lamiera esposti al sole. Uno spettacolo impressionante reso possibile dal rapido ritiro del ghiacciaio che per tanti anni aveva custodito il relitto aereo sotto la propria bianca coperta ed ora, trascinato giù sino alla sua fronte, lo restituiva abbandonandolo sulla morena. Fra i detriti ricordo ancora, sgomento, un braccio umano (del cui ritrovamento avvisammo più tardi il gestore del rifugio) e la mostrina dorata "U.S." che tutti i soldati statunitensi portano tuttora sul bavero della camicia d'ordinanza. Ancor oggi mi meraviglio della forza seduttiva che un oggetto

come quello, pur così minuscolo, può esercitare sulla mente di un adolescente sognatore com'ero io, la fantasia già scatenata da cento libri d'avventura ed esplorazione. La Val Veny era la mia *Isola del tesoro*, l'aereo americano il relitto di un vascello che, ancor più incredibilmente, era affondato in un mare di ghiaccio, l'Estelette. Per anni ho custodito quella mostrina come un talismano, quasi si trattasse del regalo di un amico misterioso che ora finalmente ha quasi un volto, o meglio i volti degli 8 uomini (chissà chi fra loro) che costituivano l'equipaggio.

Dall'estate del '72 i Carabinieri ed un reparto dei Marines avevano scandagliato ogni anfratto della zona: non c'era tuttavia da stupirsi se a distanza di qualche anno nuovi resti umani e ritrovamenti di ogni genere avvenissero ancora, ed avvengono tuttora.

Non si parlava in quegli anni di surriscaldamento globale, né io avrei immaginato di laurearmi un giorno in geologia, ma tant'è. Oggi posso semplicemente dire che lo studio delle Scienze della Terra ha aggiunto all'affetto per quella zona la capacità di saper leggere il paesaggio e interpretare le dinamiche della natura, comprese quelle glaciali, che tanta parte hanno in questa vicenda.

Quello d'Estelette è il ghiacciaio italiano più occidentale del Massiccio del Monte Bianco: insieme al Glacier des Glaciers (versante francese) cinge l'Aiguille des Glaciers, una piramide rocciosa di 3.818 m che, d'estate, si specchia nella gelide acque del Lago del



Combal, e che, d'inverno, è meta sci alpinistica tra le più frequentate.

Dalla fronte dolcemente adagiata nella conca morenica il Ghiacciaio d'Estelette si raccorda alla parete Sud dell'Aiguille des Glaciers tramite una zona via via più ripida e ricca di crepacci nei cui lembi sono ancor oggi certamente incastrate e sepolte molte parti dell'aereo della cui identità ho preso coscienza soltanto da poco tempo.

Si trattava di un B-17, soprannominato 'Fortezza volante', il più grande bombardiere impiegato nella Seconda Guerra Mondiale sino al giugno del 1944, quando entrò in servizio il suo erede, il B-29, destinato a rimanere tragicamente associato al nome di Hiroshima e Nagasaki.

È il primo novembre 1946: il B-17 n. di matricola 43-39338 (uno delle migliaia ancora di stanza in Europa alla fine della guerra), appartenente al 15th TCS (Troop Carrier Squadron) del 61st TCG (Troop Carrier Group) di stanza a Eschborn (Francoforte, Germania), decolla dall'aeroporto di Capodichino a Napoli diretto a Londra.

È ancora notte quando, sul Tirreno in piena tempesta, l'aereo lascia inspiegabilmente la rotta pianificata per dirigersi su Genova (anziché Marsiglia) in direzione della Valle d'Aosta. Ma anche qui il maltempo non dà tregua all'equipaggio e così, forse per un errore di navigazione o strumentale, si trova ad una quota troppo bassa rispetto ai rilievi circostanti e impatta a pochi metri dalla vetta dell'Aiguille des Glaciers.

Dato l'orario, la stagione e la neve già abbondante, non si ha traccia di alcun testimone diretto dell'evento. Le comunicazioni radio interrotte o impraticabili impediscono alle autorità militari di conoscere i fatti, cosicché le ricerche del velivolo si disperdono inutilmente su un fronte vastissimo, ma distante dal luogo dell'incidente: dal Tirreno alla Corsica, su per la Valle del Rodano sino alla Manica, senza esito.

È il luglio 1947 quando, per caso, una pattuglia di *chasseurs alpins* (gli alpini francesi) di stanza a Bourg Saint Maurice si imbatte nei primi resti non distanti dalla cresta di confine con l'Italia, lungo il versante occidentale della montagna, sul Glacier des Glaciers. Ne è tuttora commosso testimone Francis Raout, all'epoca soldato di leva ed oggi lucido novantenne che scrive di quei luoghi, con



1» Il Rifugio Elisabetta Soldini, storica costruzione del CAI di Milano in un'immagine primaverile. Foto©G. Boschis

2» L'Aiguille des Glaciers, da cui scende il Ghiacciaio d'Estelette, domina la conca del Lago del Combal, in gran parte ridotto a torbiera. Foto©G. Boschis

3» Un B17 restaurato in azione durante un raduno aereo. Foto©Comitato Commemorazione

nostalgia, dal Nord della Francia.

Nel mese di agosto i pochi resti umani ritrovati vengono solennemente raccolti in una bara avvolta da una bandiera stelle-e-strisce che, omaggiata del picchetto d'onore delle più alte autorità militari francesi e americane, prende la via di casa. Oggi sappiamo che questi resti (di chi esattamente è impossibile stabilire) giacciono sotto una stele di marmo bianco nei verdi prati del cimitero monumentale di Arlington, vicino a Washington.

Passano gli anni: la neve ed il ghiaccio intanto hanno avvolto tutto nel bianco mantello della montagna; il silenzio fa sua la vicenda. Almeno sino al 1972 quando la guida alpina Edoardo Pennard, gestore del Rifugio Elisabetta per 38 anni, scopre i primi resti mai rinvenuti sul versante italiano.

Cosa poteva essere accaduto dunque? La risposta stava ancora sulla montagna: scalando la cresta Sud-Ovest per una via poco frequentata, Pennard non crede ai suoi occhi quando, improvvisamente, a poche decine di metri dalla vetta, si imbatte in un'elica contorta, ma ancora saldamente incastrata nella parete rocciosa [pag. 32]!

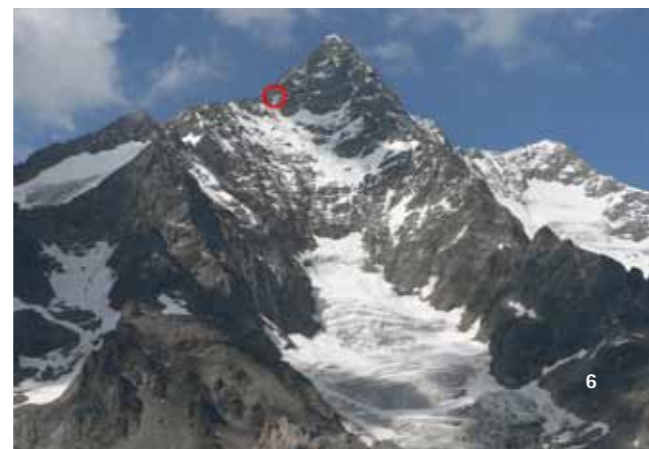
L'aereo doveva aver colpito la cresta della montagna così da precipitare, disintegrandosi, sui due versanti: ciò che spiega la dispersione dei detriti aerei su ben due ghiacciai ad una distanza cresciuta nel tempo a causa del movimento delle lingue glaciali.

Grazie all'intraprendente sforzo documentale di un gruppo di appassionati francesi, italiani, è iniziata una ricerca volta non solo a ricostruire le circostanze dell'incidente, ma anche la storia dell'aereo e del suo equipaggio. Qualche tempo dopo, la Signora Anne Lofton Cobb si vede improvvisamente recapitare una lettera contenente i documenti di suo papà, il Maggiore Lawrence L.C., terzo ufficiale di bordo e pilota: il ritrovamento, opera di escursionisti italiani, è l'inizio della ricostruzione di un puzzle storico ed umano ancora in corso.

Altri importanti tasselli si sono aggiunti in questi anni: il primo rapporto militare sull'incidente, la lista del personale di bordo, la documentazione della cerimonia funebre alla caserma alpina di Bourg S. Maurice nel 1947, il resoconto di testimoni talvolta ca-



suali della vicenda, effetti personali (come un giubbotto di salvataggio o la piastrina di riconoscimento del Comandante dell'aereo, il Colonnello Hudson Hutton Upham) essenziali per far luce sulla vicenda. Toccanti gli sviluppi sul fronte umano registrati negli ultimi mesi: grazie all'ingegnere aeronautico Pierluigi Duranti alla giornalista americana Susan Harold è stato possibile risalire a 6 delle 8 famiglie dell'equipaggio, restituendo loro per la prima volta il resoconto dell'incidente e ricevendo in cambio toccanti e-mail e foto dei loro cari nel corso della guerra. Nell'estate 2010 i volontari impegnati nelle ricerche ed i familiari delle vittime hanno costituito un Comitato internazionale per la commemorazione dell'equipaggio del B-17. Presidente la Signora Anne Lofton Cobb, il Comitato ha organizzato una cerimonia commemorativa dell'equipaggio attraverso la posa di una targa a ricordo dell'equipaggio sia al Rifugio Elisabetta Soldini che al rifugio francese "des Mottets", rispettivamente i prossimi 3 e 4 settembre: ciò a testi-



- 4» Quadro commemorativo dell'equipaggio
5» Una delle quattro eliche del B-17 rimasta per oltre 60 anni in parete, in prossimità della cima, a segnare per molto tempo il punto esatto dell'impatto. Foto©Famiglia Pennard
6» Aiguille des Glaciers, versante Sud, e punto del ritrovamento dell'elica. Foto©P. Deline

monianza del fatto che i resti dell'aereo sono ancora dispersi sui due versanti dell'Aiguille des Glaciers. Il rifugio italiano e quello francese saranno così idealmente uniti da un itinerario della memoria da dedicare non solo all'equipaggio americano, ma a tutti i soldati francesi ed italiani che combatterono proprio in questa zona nel corso della Seconda Guerra Mondiale. E' auspicabile che tale itinerario venga suggellato in un prossimo futuro dalla posa dell'elica dell'aereo recentemente recuperata dalla montagna, simbolo autentico e prezioso della vicenda storica ed umana. Per informazioni: www.b17montblanc.org «

» BIBLIOGRAFIA

Gianni Boschis è geologo, coordinatore per il Piemonte dell'Associazione Italiana di Geologia Et Turismo, divide la sua attività fra l'insegnamento (della Geografia nella scuola superiore), la ricerca sui temi del paesaggio e la pubblicazione di guide di turismo, cultura e natura alpina.

La sicurezza ovunque mi Gyro ...



GYRO



Gyro è applicato sui set ferrata Matrix Gyro Rewind ed Elite. Peso totale: 550 g

Una rivoluzione in via ferrata!

Chi ha percorso una via ferrata saprà che dopo 10 minuti le longe sono immancabilmente attorcigliate. Occorre quindi fermarsi per rimettere tutto in ordine e non è detto che ci si trovi in una posizione favorevole per eseguire questa delicata operazione. Gyro di CAMP risolve in modo chiaro e definitivo questo problema: la rotazione di 360° dei tre snodi permette l'indipendenza di corda e fettucce ad essi collegati, evitando qualsiasi tipo di attorcigliamento. Abbandonate lo stress e le arrabbiate, godetevi pienamente la vostra ascensione!



CAMP

www.camp.it