

Corrado Ferrari

Amos Conti

Marco Barbieri

Si combatte e si muore nei cieli di Albinea

***12 maggio 1944
10 novembre 1944
22 aprile 1945***



Si combatte e si muore nei cieli di Albinea

12 maggio 1944
10 novembre 1944
22 aprile 1945



Si ringraziano:

La famiglia di Brenno Sidoli.

Saimon Pugh-Jones e John Lund per le immagini e le fotografie del Desirable.

Enrica Ganapini e Marta Russo per la testimonianza relativa al luogo di caduta del Desirable.

L'immagine di copertina è stata elaborata partendo la Boxart del P38 Italeri

INDICE

Presentazione	7
Introduzione	9
Quattro anni	11
Gli antefatti	13
12 maggio, si combatte fra le nubi, a chi la vittoria?	16
Missing in Action (MIA)	19
Richard Arthur Cooley, biografia .. e altro	21
Aurelio Morandi, da Balilla a pilota della Caccia	24
Aurelio Morandi, la scelta	26
Aurelio Morandi, l'epilogo	30
Aurelio Morandi, le esequie, il cordoglio	33
I sette del «Desirable» atterrano a Montericco	34
Un cacciabombardiere atterra sulle rive del Lavezza	43
Cosa rimane ad Albinea del P-47 Thunderbolt.....	49
La pace, la Memoria	51
Le madri alla ricerca dei figli perduti - Il «Cammino dei tulipani»	52
Allegati	55
Bibliografia e Indice dei Nomi	95

Presentazione

Tra le tante storie legate alla Seconda Guerra Mondiale, che hanno caratterizzato il nostro territorio, quella che leggerete in questo volume è rimasta nell'ombra per molti anni. L'assalto del commando alleato al quartier generale tedesco di Villa Rossi e Villa Calvi è stato certamente l'evento bellico principale avvenuto ad Albinea, sia per la portata dell'assalto, che per le sue conseguenze sull'evolversi del conflitto, ma non dobbiamo mai dimenticare che l'inferno della guerra non è fatto solo di grandi operazioni militari. In quel groviglio di tragedie infatti si sono intrecciate le esistenze di milioni di uomini: di persone come noi che avevano famiglia, sogni, desideri e ideali. Molti di loro non sarebbero mai tornati a casa. Altri, i più fortunati, avrebbero riabbracciato il loro cari, anche se negli occhi e nella mente non sarebbero mai riusciti a cancellare l'orrore nel quale erano stati immersi.

La storia che di cui si parla nel libro è principalmente quella di due piloti: Richard Cooley e Aurelio Morandi. I due ragazzi avevano quasi la stessa età quando si trovarono insieme nei cieli sopra Albinea. Avevano anche la stessa passione per il volo e, nei loro cuori, era ben salda l'idea di combattere per la causa giusta. Nonostante sappiamo benissimo che c'era chi lottava per la libertà e chi invece per conservare un regime dittatoriale e assassino, nel libro i due ragazzi non vengono giudicati per le loro idee. La ricostruzione storica delle loro vite e delle loro vicende belliche si concentra sul combattimento aereo sopra Albinea e sulla loro tragica fine, senza giudicarli. Discorso differente viene fatto per il contesto storico nel quale i due vivevano, nel quale gli alleati erano schierati dalla parte giusta della storia, a differenza dei repubblicani e dei soldati tedeschi.

La vicenda è stata ricostruita grazie al lavoro e alla ricerca, in primis, di un amico del nostro Comune: Matteo Incerti, scomparso improvvisamente all'età di 51 anni. Fu lui il primo a parlare di quel bombardiere con due code che cadde in una valle accanto a via Poiano il 12 maggio del 1944 e della madre del pilota Richard Cooley che, conclusa la guerra, venne dagli Usa ad Albinea per vedere il luogo in cui il figlio aveva perso la vita. Una volta lì piantò alcuni bulbi di tulipano in memoria del suo ragazzo. Da questo gesto, insieme alla famiglia di Matteo, abbiamo dato vita, il 30 novembre del 2022, al "Cammino dei tulipani", che ogni inverno tinge di colori due chilometri su via Poiano.

Tornando al libro, che espone fatti ben documentati e corredati da molti documenti, un ringraziamento va agli autori: Amos Conti e Corrado Ferrari. Grazie al loro prezioso lavoro di ricerca le pagine che avete tra le mani ricostruiscono un passato che altrimenti sarebbe rimasto sepolto e sconosciuto. Grazie anche a Marco Barbieri per l'editing dell'intero testo. E per finire grazie alla famiglia di Matteo, che contribuisce a rendere il Cammino dei tulipani sempre più bello ogni anno.

Una piccola nota a margine: non c'era nessuna foto di Richard Cooley. Un vuoto che forse aveva la capacità di rendere la sua storia ancora più universale: come lui tantissimi piloti alleati a noi sconosciuti hanno perso la vita sui cieli d'Italia e di Europa. D'altra parte però il fatto che questo ragazzo non avesse volto era per me un assillo. Dopo ricerche infinite, e grazie a una buona dose di testardaggine, sono riuscita a trovare una sua piccola foto nel suo annuario scolastico. Ohio, anno 1935. Scuola superiore. Richard a 17 anni. Gli occhi sorridenti. È stato un momento emozionante.

La sindaca di Albinea
Roberta Ibattici

Introduzione

Una giornata di guerra come tante, quel 12 maggio 1944, ma dal cielo coperto di nubi delle colline albinetane, che declinano verso Vezzano e Quattro Castella, un aereo da combattimento alleato si schianta al suolo. Il pilota muore. Incidente o abbattimento da parte nemica?

L'interrogativo è presto risolto. Il racconto di qualche testimone, seppure approssimativo e le esigenze della propaganda del regime, portano rapidamente a propendere per l'abbattimento da parte di un aereo da caccia dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana.

A distanza di ottant'anni, dopo che variamente si è detto e scritto sull'evento, ha ancora un senso rievocare quello che appare né più né meno che un ordinario fatto di guerra, per un territorio teatro di ben più rilevanti scontri bellici e fatti connessi alla guerra allora in corso?

L'occasione di una rilettura approfondita di tutti i particolari dell'evento e un deciso impulso dell'Amministrazione comunale, ci hanno però convinto dell'opportunità di proporre una versione integrale e più circostanziata di una vera e propria storia, grazie a nuove informazioni acquisite e a una più profonda analisi sugli aspetti umani della vicenda, che coinvolge due protagonisti: l'aviatore americano deceduto e il suo "carnefice" italiano. Nemmeno lui infatti scamperà a uguale sorte.

Più che mai opportune ci sono sembrate, proprio al momento attuale, anche alcune riflessioni tra storia e morale in tema di guerra, dei suoi protagonisti grandi e piccoli, delle sue tragiche ricadute sui civili e sulle comunità locali, dei danni materiali e morali prodotti sulle popolazioni coinvolte.

Chi erano i protagonisti di questa storia? Due ragazzi, attratti dalla voglia di volare e, loro malgrado, divenuti aviatori militari, soldati quindi, spediti in guerra a combattere un nemico, a distruggere, a uccidere, rischiando a loro volta di essere uccisi, di perdere la propria vita, vittime della guerra in senso proprio, indipendentemente dallo schieramento di appartenenza.

Pure vittime, in senso morale, di chi quella guerra ha voluto, deciso, imposto con l'azione per qualcuno dei tanti fini delle tante guerre che conosciamo: delirio di onnipotenza di uomini al potere, aspettative di conquista, dominio e sottomissione altrui, arricchimento economico, sterminio.

Nel crogiolo infernale della Seconda Guerra mondiale (1939-1945) i nostri due eroi, indossando divise di colore diverso, in esecuzione di missioni di attacco, giunsero casualmente a un contatto ravvicinato, che comunque imponeva a ciascuno una sola drammatica scelta, l'eliminazione dell'altro.

La tragica vicenda bellica mondiale ancora in pieno corso, accomunò i due ragazzi nella loro violenta conclusione. L'uno cadde per mano dell'altro, che a sua volta morirà per mano dei compagni d'arma del primo. La metafora della guerra in questo si compì.

Ognuno di loro avrebbe certamente preferito incontrare l'altro da amico ed esibirsi sfidandolo in evoluzioni acrobatiche sui loro aerei, in una delle tante Giornate dell'aria organizzate in tempo di pace, in qualcuno dei tanti campi d'aviazione, che però erano stati convertiti, in ogni paese, in basi della guerra aerea.

Ma quali potevano essere i loro sentimenti profondi, immersi nel clima della guerra? Come ogni altro soldato, anche loro due subirono certamente l'immanente oppressione della paura, del pensiero della morte, di non rivedere la propria famiglia o di subire drammatiche menomazioni. Solo la convinzione in buona fede di combattere dalla parte giusta, comunque senza possibilità di esimersi, poteva in una certa misura attutire i cupi presagi che inevitabilmente si affacciavano alla loro mente a ogni missione.

Detto questo, la buona fede di ognuno dei nostri protagonisti non ci pare discutibile. Così vale per l'aviatore americano cresciuto in una società libera e convinto sul giusto obiettivo politico e militare del suo Paese, volto a sconfiggere una volontà avversa di dominio planetario e oppressione di popoli.

Anche l'aviatore italiano non poteva che essere convinto di combattere dalla "parte giusta". Egli era cresciuto e si era formato in un regime che aveva inculcato nelle nuove generazioni sentimenti di superiorità materiale, di razza e di pensiero, voglia di vendicare torti subiti dalla Nazione, veri o presunti. La sua educazione era avvenuta in ambienti ristretti, nel pensiero unico proposto da maestri e comandanti militari, percepiti come indiscusse guide morali e quindi non poteva che essere convinto di stare dalla parte giusta, di lottare e tutto rischiare per una causa giusta.

Ma allo storico snodo dell'Armistizio con gli Alleati, 8 settembre 1943, non fu certo facile per tanti giovani italiani scegliere.

Un momento, quello della scelta, che segnò lo spartiacque, che nell'Italia occupata dai tedeschi impose a molti una drammatica scelta: continuità nella guerra di aggressione a fianco della Germania, o riscatto per la riconquista delle libertà.

In questo frangente, seppure già duramente provata, anche la popolazione fu coinvolta e visse con ambiguità gli attacchi aerei alleati, pur comprendendone le ragioni oggettive. Con realismo, molti riconobbero la responsabilità dell'Italia fascista nell'aver portato in Europa e in Africa quella guerra, che però ci era ritornata in casa. Restava poco spazio ormai per l'indifferenza di fronte agli eventi.

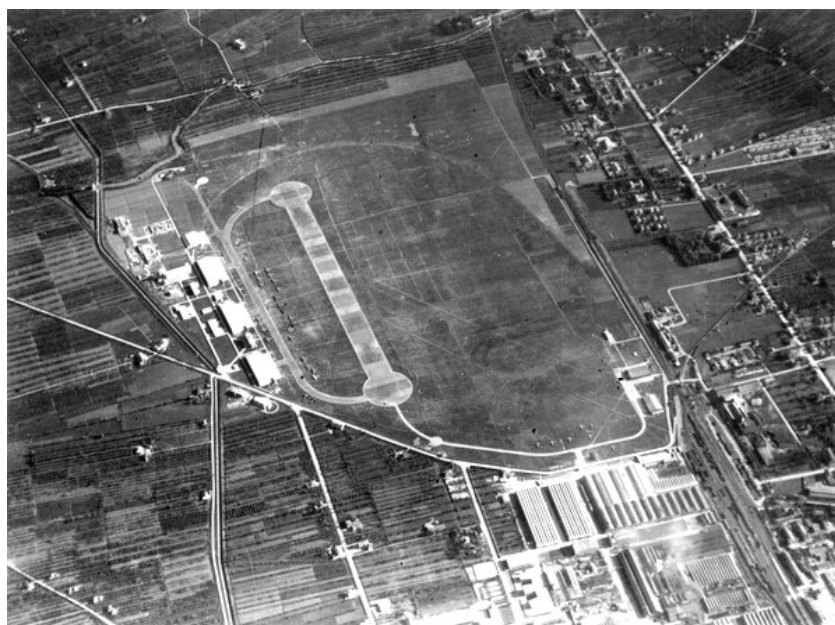
Questi sentimenti si tradussero concretamente nell'aiuto agli aviatori alleati abbattuti, ma salvi a terra, che erano nemici criminali a detta del regime. Nonostante i rischi di mortali ritorsioni da parte dell'Esercito tedesco¹, la popolazione e la Resistenza collaborarono al loro salvataggio e all'occultamento, oltre che alla degna sepoltura di quelli deceduti. Troveremo nel seguito del racconto esempi concreti di questa cooperazione, proprio nel nostro territorio.

In conclusione quindi, meritevole e opportuna ci è sembrata l'iniziativa commemorativa ideata dall'Amministrazione comunale a ricordo di Richard Cooley, a ottant'anni dalla sua scomparsa.

Cooley fu l'ennesima vittima di quell'insensata guerra, superando infine il discrimine amico/nemico, con rispetto anche per l'umana vicenda del suo nemico Aurelio Morandi.

Infine, ci è parsa opportuna anche una dettagliata ricostruzione degli altri due eventi bellici "aeronautici" che ebbero lo stesso epilogo nel territorio di Albinea: eventi non trascurabili per le dimensioni dei velivoli caduti e in particolare per il rilevante numero di persone coinvolte tra aviatori alleati atterrati, cittadini del luogo e resistenti. Dimostrazione viva di un'efficace cooperazione non episodica.

Per non dimenticare, per tener vivo il monito intrinseco che questa storia può rappresentare per le nuove generazioni, perché della memoria degli eventi e, in special modo dei caduti di tutte le guerre, non resti solo una traccia numerica in una tragica contabilità di morte sui libri di storia.



L'Aeroporto di Reggio Emilia 1942 (Foto di Aronne Valcavi - Raccolte Istoreco)

¹ Bando Comando tedesco riportato in Allegato 6.

Quattro anni

Il 12 maggio 1944. Mancano pochi giorni al compimento del quarto anno di guerra per il nostro Paese. Ora però quella guerra di conquista, enfaticamente proclamata dal capo del governo Mussolini il 10 giugno 1940, si combatte in casa nostra, sul territorio italiano, a partire dai giorni successivi all'Armistizio concesso all'Italia dagli Alleati l'8 settembre 1943.

Il Paese, che è occupato dall'Esercito tedesco, diventa così un campo di battaglia fra occupanti ed eserciti Alleati, aprendo in pratica un terzo fronte nel quadro complessivo della guerra, ormai mondiale, che si combatte fra Germania, Giappone e Italia, unite nell'alleanza dell'Asse, contro gli Alleati che, progressivamente, libereranno il Paese.

Il ruolo dell'Italia occupata, in questa alleanza e in questa fase, è però quasi fittizio, privo di legittimità, incarnato com'è dal regime ricostituito, per imposizione tedesca, sotto le insegne di una sedicente Repubblica Sociale Italiana (R.S.I.)².

L'impegno di questo governo sarà infatti di modesto supporto militare dei tedeschi sul campo, in quanto più impegnato in attività di ordine pubblico interno, come la brutale repressione del dissenso e delle emergenti forze resistenziali. Italiani contro italiani. L'Italia legittima, quella che ha firmato l'Armistizio, rappresentata dal governo monarchico presieduto da Badoglio, si è schierata presto al fianco degli Alleati, dichiarando guerra alla Germania.

Nel confronto armato, che ora si svolge sul suolo italiano, tutte le industrie e le infrastrutture dell'Italia occupata sono nel mirino degli attacchi aerei alleati e coinvolte nei combattimenti di terra che non risparmiano le popolazioni. Il tutto si traduce in nuove distruzioni, ancora morti fra i civili e militari, privazioni sempre più severe, rispetto a quelle già patite nei precedenti quattro anni di guerra.

Il mantenimento degli eserciti, specialmente sui fronti di guerra, implica una drammatica sottrazione di benessere ai cittadini, costretti a limitazioni drastiche dei consumi, anche vitali, e a destreggiarsi fra razionamenti, bollini, carte annonarie, file per il pane, sfollamento. Situazioni che in parte resteranno a lungo, anche nei primi anni del dopoguerra.

Il prezzo imposto al Paese nel lungo periodo trascorso in guerra, in termini di morti e distruzioni materiali e morali, è altissimo. Pur in assenza di fronti aperti sul territorio nazionale, i danni materiali e le vittime causate dai bombardamenti alleati sono imponenti, mentre sui fronti esterni (Africa, Balcani e Russia) centinaia di migliaia di soldati italiani muoiono, restano feriti o finiscono in prigionia.

Le impressionanti disfatte subite dall'Esercito italiano lanciato con tracotanza alla conquista del mondo e lo sbarco degli Alleati nelle isole (luglio 1943) hanno determinato l'implosione dello stesso regime fascista di Mussolini e lo sfaldamento dell'Esercito con l'Armistizio.

Quattro anni di guerra, e uno manca ancora alla fine, hanno imposto anche nella nostra provincia costi materiali ingenti e perdite umane altissime³. All'undici maggio 1944 si contano già 2.300 militari e partigiani morti o dispersi, mentre sono 500 i civili uccisi, in massima parte a causa dei bombardamenti aerei alleati. Altre 2.500 vittime da qui a fine guerra porteranno il conto degli scomparsi a 5.300, settanta per il Comune di Albinea.

Intanto, altri 7.300 tra militari e civili della provincia sono internati nei campi di concentramento in Germania per il lavoro coatto e senza diritti; saranno 8.500 a fine guerra, novanta per Albinea.

A maggio 1944 le sorti della guerra volgono però decisamente a favore degli Alleati. Montecassino è stata espugnata il 18 maggio, mentre mancano pochi giorni all'ingresso dell'Esercito americano a Roma (4 giugno). Due giorni dopo gli Alleati sbarcheranno in Normandia⁴, puntando al cuore della Germania da tre diversi fronti: l'Esercito russo da est, gli Alleati dall'Italia, Francia e Benelux.

Sarebbero stati necessari però ancora undici mesi per giungere alla definitiva capitolazione tedesca dell'8 maggio 1945, preceduta di una settimana dalla resa in Italia. Anche la nostra provincia resterà

² Detta anche "di Salò", dal nome del luogo di insediamento del nuovo governo guidato da Mussolini.

³ Dati desumibili dagli Albi della Memoria di Istoreco: <https://www.albimemoria-istoreco.re.it> (al giugno 2025).

⁴ Operazione variamente definita: D-Day, Overlord, o il giorno più lungo (nei film).

coinvolta sino alla Liberazione del 25 aprile 1945, pagando un ulteriore tributo in distruzioni e vittime, per i numerosi attacchi aerei, per i combattimenti sul terreno, per le rappresaglie e gli eccidi della furia nazifascista.

Anche Albinea vivrà eventi di forte impatto, quali l'assalto in forze alle Ville Rossi e Calvi in località Botteghe del marzo 1945, attuato da un gruppo misto di paracadutisti inglesi e partigiani reggiani. Il 25 febbraio un pesante bombardamento aveva distrutto Villa Spadoni di Borzano, sede ormai abbandonata di un presidio tedesco, uccidendo il giovane diciottenne Lauro Vecchi⁵.

Domenico Bassi, diciannovenne di Albinea, nel 1944 preferisce essere aggregato a un reparto di sminatori, anziché essere arruolato nei reparti militari della R.S.I. Morirà il 4 aprile 1945 per l'esplosione di una subdola bomba a farfalla, cercando di rimuoverla dai tetti di una casa colonica.



Lauro Vecchi - foto da collezione di famiglia



Domenico Bassi (foto di Cesare Bassi)



Villa Spadoni - Borzano di Albinea - foto cartolina - Distrutta e non ricostruita

⁵ Il padre di Lauro Vecchi, Giuseppe, sarà assessore e vice sindaco del Comune di Albinea nella Giunta presieduta dal Sindaco Angelo Zeo Rocchi, dal 1951 al 1956.

Gli antefatti

L'evento qui alla base della ricostruzione storica, la morte di Richard Cooley del 12 maggio 1944, ha origini ben precise e non lontane nel tempo. Con l'Armistizio dell'8 settembre 1943 e l'occupazione tedesca, la guerra aerea alleata investe in misura massiccia anche il territorio reggiano e la stessa vicinissima città di Reggio entra nel mirino degli attacchi.

Dall'inizio della guerra, e sino a dicembre del 1943⁶, le incursioni di bombardieri sulla provincia reggiana erano state solo due, entrambe per opera della R.A.F. inglese⁷. Obiettivi: la centrale elettrica di San Polo d'Enza (il 16 luglio) e quella di Reggio (il 17 luglio), con danni lievi alle strutture, ma comunque con molte vittime fra i civili.

Il mese di gennaio 1944 segna invece l'inizio di un vero e proprio inferno per Reggio, indotto dalla presenza delle Officine Meccaniche Italiane (O.M.I. - Reggiane), affiancate dall'Aeroporto militare e dallo Scalo ferroviario. Per i comandi dell'Aviazione alleata il complesso assume la qualifica di obiettivo strategico e sarà il primo stabilimento italiano attaccato a nord degli Appennini.

L'obiettivo dei due devastanti attacchi subiti dalla città nei giorni 7 e 8 gennaio, è focalizzato sul fatto che l'opificio industriale è ormai sotto il completo controllo dell'Esercito tedesco occupante ed è impegnato in pieno nella produzione di materiale bellico, con particolare qualificazione nella costruzione di aerei da caccia e bombardieri⁸.

Lo scopo della distruzione dello stabilimento «Reggiane» sarà pienamente raggiunto e sino a fine guerra non sarà più possibile alcuna ripresa dell'attività produttiva. Nel corso dei due attacchi l'Aeroporto era stato colpito solo marginalmente, mentre lo Scalo ferroviario e la Stazione erano stati letteralmente rasi al suolo.

I due attacchi: quello inglese la sera del giorno 7 e quello americano dell'8, portati in totale da 135 bombardieri⁹, investirono ampiamente anche le aree urbane attorno agli obiettivi strettamente militari, causando 264 morti fra i civili. Sono gli effetti collaterali, dichiaratamente non voluti da parte dei comandi militari, ma ben tollerati poiché forieri di terrore e di voglia di resa fra le popolazioni colpite.



Quartiere Santa Croce - Reggio Emilia - effetti bombardamento dell'8 gennaio 1944

⁶ Amos Conti, Michele Becchi, *22.000 bombe su Reggio Emilia - Bombardamenti alleati e vita (e morte) quotidiana (1940-1945)*, edizioni Istoreco-RE e Diabasis, Reggio Emilia, 2009, pp. 51/61. Nel seguito, in breve: *ibidem*.

⁷ Royal Air Force

⁸ SM-79, bombardiere / aerosilurante, licenza Caproni; caccia di V generazione RE-2005, su progetto interno.

⁹ N. 26 bombardieri «Wellington» inglesi e 109 B-17 «Fortezze volanti» americane.



*Chasiv Yar - Ucraina - Luglio 2022, si scava tra le macerie
(... per un'associazione mentale alla precedente)*

Dopo circa due mesi di tregua apparente, nei quali si registrano solo sporadiche incursioni limitate in varie località della provincia, il mese di aprile registra l'evento che riporta ancora la città di Reggio fra gli obiettivi dell'Aviazione alleata¹⁰.

Il giorno 24 avviene lo schieramento sull'Aeroporto¹¹, ancora perfettamente agibile, del Primo Gruppo Caccia della neonata Aeronautica Nazionale Repubblicana (A.N.R.)¹², dotato di circa 30 aerei. La sua missione è costituita dal contrasto armato da opporre in aria alle incursioni dell'Aviazione alleata, in difesa del territorio italiano esposto a massicci attacchi aerei sulle strutture vitali.

La nuova presenza non sfugge però agli Alleati, che attuano presto operazioni di attacco per neutralizzare la minaccia alla loro supremazia aerea, volta a costringere le truppe tedesche in Italia alla resa, o comunque a una ritirata verso la frontiera nord.

Gli attacchi alla nuova entità militare da parte dell'Aviazione americana tardano solo pochi giorni. Il primo, pesantissimo, avviene già il 30 aprile¹³ ed è portato da 60 bombardieri B-17, appartenenti ai due Gruppi 2° e 97° dell'USAAF e già presenti nel bombardamento dell'8 gennaio.

Questa volta, l'obiettivo di rendere inagibile l'Aeroporto con una pioggia di circa 8.500 spezzoni¹⁵, è completamente mancato. Un vistoso errore di mira dei puntatori a bordo degli aerei capofila, scarica la salva su ampi quartieri a est e sud della città di Reggio, provocando altri 91 morti fra i civili.

Ma non finirà così. Un attacco di analoghe proporzioni sarà portato domenica 14 maggio¹⁶ da due gruppi di bombardieri americani con 70 aerei B-24 «Liberator», che centeranno il Campo con circa 10.000 spezzoni, limitandone in buona parte l'agibilità nell'immediato, provocando anche morti fra i civili.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 141/157.

¹¹ La struttura, ancor oggi definita in breve «Campovolo», nasce allo scopo negli anni dello Prima Guerra mondiale, poi trasformata in aeroporto militare dal regime fascista negli Anni Trenta. Il Gruppo Caccia è comandato dal maggiore Adriano Visconti.

¹² Corpo, voluto pervicacemente dal capo della R.S.I. Mussolini, per motivi di prestigio e immagine, pur in presenza della contrarietà dei Comandi tedeschi e di Hitler medesimo. Costituita ufficialmente il 27 ottobre 1943.

¹³ *Ibidem*, pp. 90/99.

¹⁴ United States Army Air Forces, arma aerea integrata nell'Esercito USA fino al 1947.

¹⁵ Bombe di piccola taglia, circa dieci chilogrammi, scoppio a impatto, efficaci per la distruzione di mezzi di trasporto, aerei a terra, strutture leggere, letale per le persone allo scoperto.

¹⁶ *Ibidem*, pp. 100/105.

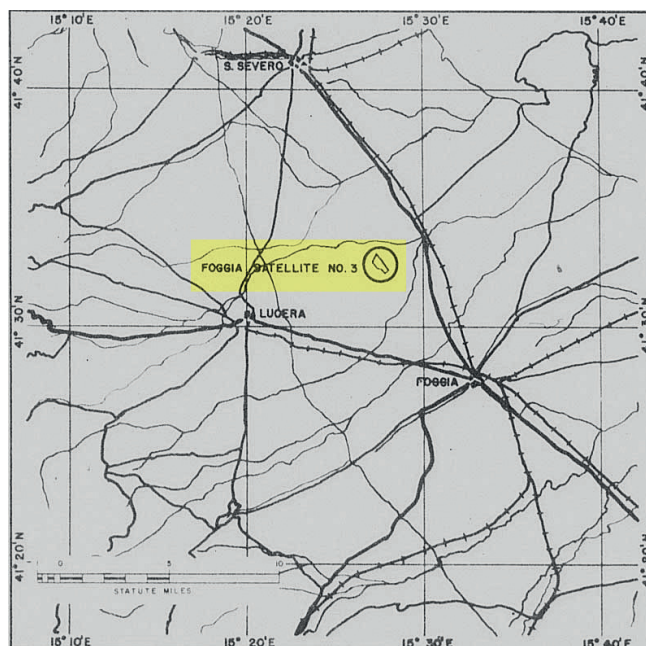
Intanto le operazioni dell'Aviazione alleata per rendere inoffensivo lo sparuto Primo Gruppo caccia dell'A.N.R. proseguono incessantemente, mediante attacchi quasi giornalieri di mitragliamento a volo radente (strafing), condotti da pattuglie di cacciabombardieri che partono dagli aeroporti alleati dislocati in Puglia.

La loro unità di appartenenza è il Primo Gruppo caccia (1st Fighter Group) dell'USAAF, dotato del potente e armatissimo bimotore P-38 «Lightning»¹⁷ e composto da tre squadriglie (Squadron): 27°, 71° e 94°, per complessivi circa 50/60 aeromobili. La base operativa del Gruppo, a partire dal gennaio 1944, è l'aeroporto già costruito dagli italiani in località Salsola in comune di Foggia e denominato dagli Alleati: Foggia Satellite #3. Il comandante del Gruppo è il colonnello Robert B. Richard.

Il sottotenente (2nd Lt) Richard Cooley appartiene in effetti al 27° Squadron.



Aerei P-38 Lightning del 27° FS



Mappa area di Foggia e base di Salsola

¹⁷ Aereo costruito durante la guerra dalla 'Lockheed' in circa 10.000 esemplari (!); equipaggio: solo pilota; armamento: quattro mitragliatrici fisse e un cannoncino; carico supplementare; spezzoni e bombe subalari. Circa metà perduti in azione o per incidenti.

12 maggio, si combatte fra le nubi, a chi la vittoria?

Il venerdì in cui morirà Cooley l'alba ad Albinea e nel reggiano è grigia, con nubi sparse che promettono pioggia¹⁸. Con queste condizioni all'Aeroporto di Reggio si spera in una giornata più tranquilla, dopo i diversi attacchi subiti nei giorni precedenti e dopo che il 1° Gruppo Caccia A.N.R. ha dovuto compiere diverse partenze su allarme per intercettare, con poco successo, grandi formazioni di bombardieri alleati in sorvolo, protetti da caccia a grandi altezze verso obiettivi al Nord.

Ma a oltre 600 chilometri di distanza in linea d'aria, per gli uomini del 1° Fighter Group americano la sveglia è suonata molto prima dell'alba. Siamo al campo di Salsola in comune di Foggia e anche quel giorno sono programmate missioni di attacco al suolo nelle regioni del Nord italiano contro i tedeschi e le strutture sotto il loro controllo. I preparativi sono metodici: colazione, briefing per l'assegnazione degli obiettivi ai piloti comandati, preparazione e armamento degli aerei, piloti a bordo e decollo.

In generale, si formano pattuglie di tre aerei che devono condurre il volo e l'attacco finale in formazione stretta, costituendo così una Sezione (definita Element), che a sua volta spesso si abbina con un'altra formando un gruppo di sei o sette aerei (definito Flight), tutti proiettati verso una serie di obiettivi assegnati.

Il sottotenente Richard A. Cooley¹⁹ decolla con il suo P-38 in posizione numero 3 nella Sezione guidata dal leader Harold M. Lienau²⁰, trio completato da Marcel Williams.

Le ultime e più recenti ricerche documentali hanno permesso di stabilire, con un buon grado di certezza, che la Sezione di Cooley era abbinata a quella guidata dal tenente Armour Conway Miller²¹, che aveva al suo fianco James Marshall Lilly²², come numero due e Robert Leeson "Bob" McIntosh²³ quale numero tre nella formazione. Il gruppo di sei (3 + 3 = Flight) è così costituito per volare verso obiettivi comuni.

Quel giorno, fra gli altri, tocca all'Aeroporto di Reggio e al Gruppo Caccia lì schierato.

Eccoli! Intorno alle 8, dopo un percorso di volo intorno ai mille chilometri, le due sezioni, a volo radente non rilevato, in sequenza con breve separazione, si avventano sul campo di Reggio mitragliando gli aerei parcheggiati²⁴. Il fattore sorpresa sui difensori è totale e solo pochi piloti A.N.R. riescono a decollare alla caccia degli incursori, che però si allontanano velocemente e sfuggono alla reazione della contraerea del campo, sfruttando le nubi sparse per sottrarsi all'avvistamento.

Al momento del primo attacco, gli americani trovano un caccia dell'A.N.R. in fase di atterraggio dopo un volo di prova e lo colpiscono con facilità. Il pilota è il maresciallo Carlo Magnaghi²⁵ che, pure ferito gravemente, riesce a lanciarsi col paracadute. Ricoverato in una sezione provvisoria dell'Arcispedale S. Maria Nuova a Villa Fogliano, morirà il giorno successivo. Almeno 5 aerei A.N.R., fermi a terra, vengono colpiti e distrutti. Diversi altri sono danneggiati.

I piloti A.N.R. decollati non riescono a intercettare alcuno degli attaccanti, eccetto il sottotenente Aurelio Morandi che, sulle colline fra Albinea e Vezzano, riesce a scorgere di coda l'aereo di Cooley²⁶ in salita fra le nubi e con una raffica delle sue mitragliere fa centro causando la caduta del velivolo e la morte del pilota, che da pochi giorni ha compiuto 26 anni. Probabilmente anche lo stesso Cooley è stato colpito.

¹⁸ Dati meteo desunti dalla rilevazione del mese di maggio 1944, a cura dell'Ufficio Idrografico del Genio Civile, Stazione di Reggio Emilia, Bacino del Crostolo, ricevuta da ARPAE Emilia Romagna.

¹⁹ Informazioni contenute nel Rapporto USAAF di equipaggio disperso (Missing Air Crew Report), MACR n. 4761, conservato presso i National Archives and Records Administration (NARA - USA). Nel seguito definito In breve "Rapporto MACR n. ____".

²⁰ Michigan 1921, Los Angeles 1967.

²¹ Hudson 1921, Albany 1996.

²² Rapporto MACR n. 4766.

²³ Rapporto MACR n. 4765.

²⁴ Notizie rilevate anche in: Arena, Nino, L'Aeronautica Nazionale Repubblicana, Ermanno Albertelli Editore, Parma 1996, pp. 340 e seguenti. Narrative Mission Report No. 1015 del 1st Fighter Group USAAF.

²⁵ Gaggiano (MI) 23 novembre 1915, Reggio Emilia 13 maggio 1944. Secondo altra versione, Magnaghi sarebbe riuscito ad atterrare in emergenza, informazione smentita da fonte ufficiale. Secondo report alleati a colpirlo è Miller.

²⁶ Testimonianza orale resa agli autori, circa anno 2005, da Corrado Cattabiani (Reggio Emilia 1929-2021).

Anche Aurelio Morandi, al quale l'abbattimento è accreditato, ha una sua storia indicativa che vedremo più avanti. Una storia che si può definire parallela a quella di Cooley.



Aereo Macchi MC-205 dell'ANR - distrutto sul Campo di Reggio il 12 maggio 1944

A riprova che l'attacco di primo mattino all'Aeroporto di Reggio è stato condotto da due Sezioni di cacciabombardieri P-38, possiamo citare anche questi fattori:

- il leader della Sezione di Cooley, Lienau, a rapporto²⁷ dichiara di avere ancora al suo fianco Cooley quando inizia a salire dentro le nubi con rotta 127°, verso casa, pure compatibile per puntare all'Aeroporto di Pavullo nel Frignano, indicato nel percorso di missione assegnato;
- il giornale locale, «Il Solco fascista», nel dare notizia dell'attacco nell'edizione del giorno successivo, riporta l'avvistamento di sette aerei nemici, divisi in due gruppi;
- i percorsi di volo delle missioni delle due Sezioni USAAF indicate, riportati nei rapporti postumi MACR, coincidono fino alla terraferma ligure, da Salsola via Isola di Capraia (LI). Da lì, la Sezione di Cooley appare indirizzata su Pavullo nel Frignano; del tutto intuibile la previsione di un attacco su Reggio di passaggio, mentre la Sezione di McIntosh²⁸ è indirizzata prima su San Damiano (PC), poi Reggio Emilia, Bologna e Imola;
- il padre di McIntosh, Jesse Eschol²⁹, alto ufficiale dell'esercito USA, impegnato nel dopoguerra alla ricerca del luogo della caduta del figlio Robert, ancora ufficialmente disperso, indica la zona di Reggio Emilia come luogo più probabile della perdita, affermando che il figlio volava vicino a Cooley! Anche la storia di Robert rientra quindi nel racconto e ne diremo oltre;
- alcuni piloti dell'A.N.R.³⁰ presenti sul campo narreranno di due distinti attacchi, a breve distanza, ipotizzando tuttavia, incongruamente, che ad effettuare il secondo fossero ancora gli autori del primo, dopo essersi occultati brevemente fra le nubi per sfuggire all'avvistamento da parte della contraerea e dei loro caccia.

Con la caduta di Cooley, la giornata parrebbe conclusa. Non è però finita perché più avanti nella giornata, alla base di Salsola, mancheranno all'appello i piloti Robert Leeson McIntosh e James Marshall Lilly, della Sezione di Miller, dichiarati ufficialmente dispersi.

Ma il peggio per l'A.N.R. accade verso sera sull'Aeroporto di Reggio³¹, quando il Comando del

²⁷ Rapporto MACR n. 4761.

²⁸ Rapporti MACR n. 4765/6.

²⁹ Report di un'indagine curata dal «Gruppo di Ricerca Aerei perduti», in: <http://www.aereiperduti.net/approfondimenti/mac.php>

³⁰ Testimonianza resa a Amos Conti, circa anno 1980, dall'ex pilota A.N.R. Lucio Stramese (Moglia (MN) 1921, Reggio Emilia 1985).

³¹ *Ibidem*, pp. 141/158.

Gruppo Caccia, visti i continui attacchi aerei da parte alleata, decide il decentramento degli aerei rimasti sul campo di emergenza di Cavriago. È un disastro annunciato. A causa della pista corta e bagnata si verificano alcuni incidenti in atterraggio che portano alla perdita di altri due aerei e alla morte del tenente Antonio Weiss³². L'evacuazione viene quindi sospesa.

Per la stampa del regime la storia è un'altra (vedi in foto).

IL SOLCO FASCISTA

CRONA

LE GESTA DEI BANDITI AMERICANI

Dopo lo spezzonamento il mitragliamento

A distanza di appena dodici giorni dalla terroristica incursione su Reggio, nella quale i nostri e pacifici cittadini furono uccisi o feriti per l'impiego di spezzoni dirompenti in una delle zone più popolate del nostro suburbio, i banditi anglo-americani dell'aria sono tornati ieri mattina sul cielo della nostra città per compiere nuove delittuose gesta con azioni di mitragliamento sulla popolazione. Inaspettatamente la sirena d'allarme ha fatto udire il suo triste suono. La città stava a quell'ora apprestandosi alla quotidiana fatica e le strade erano affollatissime di persone in movimento dirette alle loro occupazioni.

Una formazione di sette apparecchi nemici divisa in due gruppi, veniva avvistata a una certa distanza dalla città e la nostra caccia, li affrontava.

Prima ancora che lo scontro vero e proprio avvenisse, alcuni degli apparecchi nemici si abbassavano mitragliando disordinatamente verso terra ferendo diverse persone, di cui due donne in aperta campagna e due uomini: certi Calza Carlo, funzionario delle ferrovie e il lattoniere Giuliani Giovanni.

Rapidamente gli apparecchi dei banditi dell'aria venivano dispersi in varie direzioni, dopo aver compiuta la loro opera delittuosa e terroristica, ma uno di essi la doveva pagar cara per tutti gli altri.

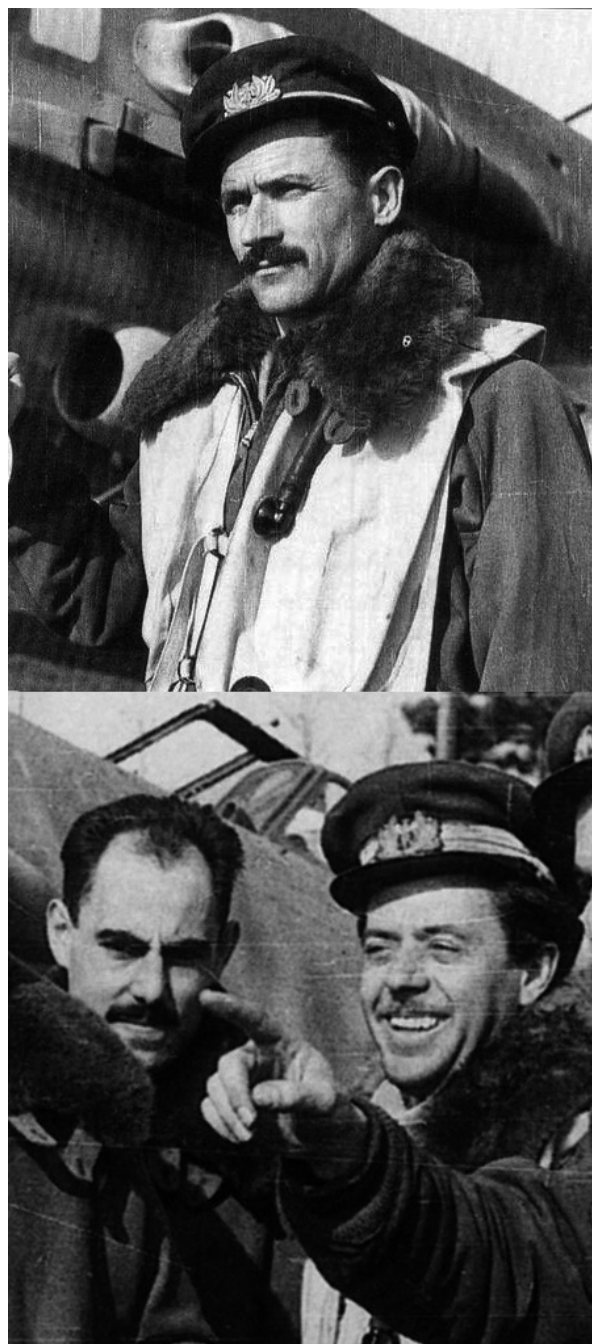
Inseguito da presso da alcuni nostri cacciatori mentre tentava allontanarsi, crivellato di proiettili veniva abbattuto in fiamme.

L'apparecchio americano abbattuto è un bimotore biforcuto. Dei feriti, fortunatamente, non si hanno cattive notizie.

Il Calza dopo le cure del caso è stato dimesso: egli è stato ferito da proiettile ad una gamba, ma in modo non grave.

Il lattoniere Giuliani, medicato anch'esso al pronto soccorso del Dispensario Antitubercolare, ha riportato gravi ferite allo zigomo destro ed alla pinna nasale.

Anche altri, di cui non conosciamo le generalità, hanno ricevuto cure presso altri posti di pronto soccorso. Solo le due donne sono state trattate all'ospedale.



Servizio in «Il Solco fascista» 13 maggio 1944

Carlo Magnaghi (in alto)
Antonio Weiss (in basso, adx)
Vittorio Satta, abbattuto il 25/05/1944
a S. Prospero di Parma
(in basso a sx)

³² Eritrea 1913, Cavriago (RE) 1944

Missing in Action (MIA)³³

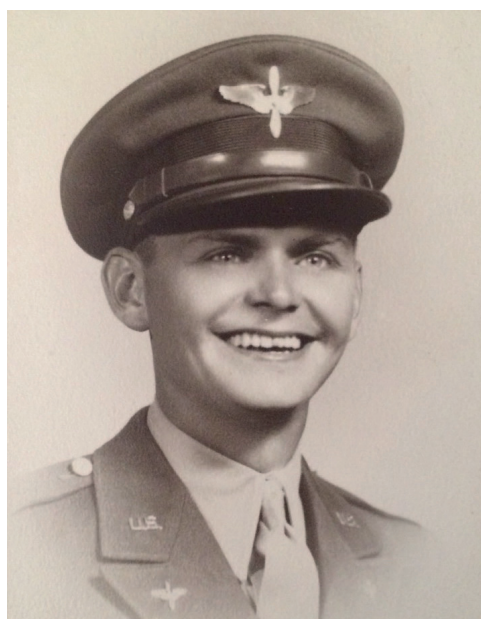
Come descritto in precedenza, l'attacco all'Aeroporto di Reggio è portato dalla Sezione di tre aerei capeggiata da Lienau, con Cooley e Williams, azione probabilmente coordinata con l'altra Sezione guidata da Miller con Robert McIntosh e James Lilly gregari, entrambi poi qualificati dispersi, ignoti i luoghi di caduta dei loro velivoli.

Nel corso di precedenti ricerche in sede locale, si era ipotizzata la loro caduta dopo l'attacco a Reggio, a causa delle pessime condizioni meteo incontrate nel tentativo di superare l'Appennino, in rotta di allontanamento per sganciarsi da possibili intercettazioni avversarie e riguadagnare il Mar Tirreno, sulla via di ritorno alla base di Salsola.

Il loro caso di dispersione merita una breve ricostruzione postuma, grazie all'acquisizione di nuovi documenti e ricerche sul terreno compiute da un gruppo che opera tuttora alla ricerca di aerei caduti³⁴ nelle terre della Romagna.



James Marshall Lilly



Robert Leeson "Bob" McIntosh



Armour Conway Miller

³³ Missing in action. KIA, Killed in action (caduto in azione).

³⁴ Gruppo di Ricerca Aerei perduti, con sede a Ravenna guidato da Enzo Lanconelli, in Sito web: <http://www.aereiperduti.net>. Il Gruppo collabora con l'ente statunitense DPAA, Defence Pow/Mia Accounting Agency, che cura la ricerca dei militari dispersi in guerra.

Dopo l'attacco su Reggio la Sezione di Miller si sgancia dall'obiettivo procedendo verso Bologna e Imola, com'è nel loro piano di volo. Giunti sulla Romagna i tre incontrano condizioni meteorologiche estreme: nubi dense e assenza totale di visibilità. La battaglia da combattere è quella contro gli elementi meteorologici.

Il leader Miller ordina³⁵ via radio ai due gregari Lilly e McIntosh di salire in quota per superare gli strati nuvolosi, con pioggia e rischi di formazione di ghiaccio sulle ali. Allo scopo Miller fornisce loro i parametri di volo strumentale da seguire, forse anche temendo inadeguata la loro esperienza di volo in siffatte condizioni.

In effetti, la salita verso il cielo pulito è drammatica e solo Miller ne esce indenne. Lilly e McIntosh subiscono con ogni probabilità una condizione di disorientamento spaziale³⁶ e di panico, tale da impedire loro una corretta condotta della macchina, determinandone la caduta.

In questa angosciata situazione Lilly perde presto il controllo del velivolo al di sotto dei 3.000 metri e si affida d'istinto al paracadute per la salvezza. Miller testimonierà, infatti, che Lilly era rimasto vicino a lui in formazione stretta a contatto visivo fino a una quota di circa 3.000 metri, per scomparire poi alla vista e non rispondere più alle chiamate radio.

Lilly atterra nel Comune di Riolo Terme (RA), dove un abitante lo soccorre e lo nasconde nella propria casa. Ma una delazione permette poco dopo ai militari tedeschi di catturare il pilota, destinato al Campo di prigionia Stalag 17-B in Austria³⁷. Il soccorritore sarà processato da un tribunale speciale fascista per la difesa dello Stato e condannato a morte: pena non eseguita per simulata pazzia.

Robert McIntosh³⁸, sempre secondo Miller, era riuscito a proseguire nella salita fin oltre i 5.000 metri di quota e aveva risposto alla sua chiamata radio, per l'ultima volta però. Evidentemente l'aereo era caduto e il pilota non era sopravvissuto. Dove e come rimarrà un mistero per quasi settant'anni.

Grazie infine all'attività del Gruppo di ricerca citato in precedenza, il luogo della caduta, i resti del velivolo e quelli del povero aviatore sono stati ritrovati nel 2013 nel Comune di Santa Cristina (RN). Secondo la testimonianza di un allora ragazzo del luogo, l'aereo si era conficcato verticalmente al suolo a una velocità impressionante, per poi scomparire quasi letteralmente nel terreno, lasciando in vista solo minutissimi frammenti.

Scavando nel punto della caduta, sono poi emersi altri frammenti del velivolo e, fra questi, anche alcuni resti umani attribuiti poi a McIntosh. Le misere spoglie identificate sono state riportate in patria perché potessero riposare accanto a quelle dei genitori, nella città di Tipton (Indiana).

³⁵ Testimonianze di Miller in Rapporti MACR n. 4765 e n. 4766.

³⁶ Condizione di perdita di consapevolezza della propria posizione e dell'orientamento dell'aereo nello spazio, a causa di illusioni sensoriali e/o della mancanza di riferimenti visivi esterni. Questo può portare alla perdita di controllo del velivolo con fatali conseguenze.

³⁷ Ritornato in patria a fine guerra, Lilly consegue una laurea, ha una famiglia e una vita lavorativa, divenendo infine pastore della Chiesa Episcopale; nato il 7 marzo 1921 è deceduto il 26 dicembre 2008.

³⁸ 8 giugno 1922 - 12 maggio 1944.

Richard Arthur Cooley, biografia.. e altro

Gli elementi disponibili per tracciare una biografia di Richard Arthur Cooley sono scarni e la sua prematura scomparsa e il tempo trascorso non aiutano.

Anche gli archivi del personale militare degli Stati Uniti non sono stati in grado di produrre uno Stato di Servizio completo, complice un incendio avvenuto nel lontano 1973 in una branca di conservazione dati. Tuttavia abbiamo una serie di notizie³⁹ con cui abbiamo stilato un profilo essenziale.

Richard nasce a Lakewood, contea di Cuyahoga, area metropolitana di Cleveland, stato dell'Ohio, USA, il 26 aprile 1918. Secondo un'altra fonte, la nascita è nell'adiacente città di Westlake. I genitori sono il padre Richard Seymour (Cleveland 1896-1981) e la madre Myrle A. Krause (Ohio 1897 - Florida 1975).

Il padre era veterinario e maggiore dell'Esercito USA. Aveva combattuto nella Prima Guerra mondiale ed era stato richiamato in servizio anche nella Seconda. La professione e il grado del padre Richard "senior", suggeriscono che la famiglia fosse della media borghesia, quindi nella condizione di assicurare ai figli sia l'accesso agli studi di livello superiore, che l'orientamento alle professioni o alla carriera militare.

Richard, infatti, frequenta una scuola corrispondente ai licei italiani, la «Lakewood High School», dove risulta anche giocatore di football a livello scolastico. Terminato il ciclo di studi, mentre la famiglia si trasferisce a Denver (Colorado), si iscrive a un College, completando un anno di corso. Nel frattempo trova impiego come assistente del direttore in un emporio.

Siamo nel 1940 e, nonostante gli Stati Uniti siano neutrali, i venti di guerra si fanno sentire anche da quelle parti. Manca solo il casus belli, ma arriverà presto. L'attacco giapponese di Pearl Harbor del 7 dicembre 1941 trascina anche gli USA in guerra.

Anche per Richard si avvicina il tempo della chiamata alle armi, ineludibile, ma forse anche l'occasione per tentare l'arruolamento volontario nell'Aviazione che gli avrebbe evitato di finire a combattere nel fango e al tempo stesso soddisfare la sua passione per il volo.

L'arruolamento avviene nel gennaio 1942 e Richard frequenta con successo i corsi per diventare pilota da caccia.

Il 13 settembre 1943 sposa Barbara Jean Canvin. Prende la residenza nella cittadina di Wheatridge (Colorado). I due non avranno figli. Barbara è una cantante di successo, che si esibisce con un'orchestra. Un fratello di lei, Lewis, è già in servizio militare come pilota dei bombardieri, ma muore in un incidente di volo in patria il 14 febbraio 1944. Al dolore per la perdita del fratello, si aggiungerà presto per lei quello per la perdita del marito.

Completati i corsi nell'aeronautica, con esito favorevole, Richard è assegnato alla caccia come pilota di P-38 «Lightning» in forza al 1st Fighter Group, 27th Fighter Squadron, schierato in Italia a gennaio 1944, sul campo di Salsola (FG), da dove decollerà per diverse missioni di guerra fino alla sua ultima e fatale del 12 maggio descritta in precedenza e tracciata nel Rapporto MACR 4761.

Richard lascia i genitori e una sorella maggiore, Marian Louise, 1915-1992, coniugata Krueger.

La salma, raccolta sul luogo della caduta, è trasferita e sepolta il mattino successivo nel Cimitero Suburbano⁴⁰ di Reggio Emilia, si presume per disposizione delle Autorità militari tedesche e della R.S.I.

La stessa fonte comunale registra il 12 giugno 1945 il trasferimento delle spoglie nel Cimitero Militare alleato di Mirandola (MO), per una sistemazione transitoria in attesa di deposizione finale in patria o in uno dei Sacrari di futura realizzazione.

³⁹ Notizie tratte da un articolo di Roger D. Evans, veterano della guerra in Vietnam, nella pubblicazione locale online: <https://www.cleveland.com/...>; inoltre in: <https://it.findagrave.com/> e <https://www.ancestry.com/genealogy/>; Rapporto MACR n. 4761; pubblicazioni varie del Comune di Albinea.

³⁹ Dati desunti dal Registro delle tumulazioni del Comune di Reggio Emilia e da documento di fonte militare tedesca: "Meldung über den Abschluß eines US-amerikanischen Flugzeuges" (Rapporto sull'abbattimento di un aereo statunitense).

Per Richard, la destinazione sarà, alla fine, il Cimitero Militare americano⁴¹ di Firenze (Impruneta), dove saranno sepolti oltre 5.000 militari USA, caduti nei combattimenti avvenuti con l'Esercito tedesco nella lenta avanzata degli Alleati da Roma all'Appennino emiliano.



Richard Cooley - foto da Annuario scolastico⁴²



La piastrina di riconoscimento di Cooley

L'idea di esprimere sulla figura del caduto una valutazione conclusiva sul piano morale, si scontra con il rischio di cadere in quella retorica agiografica, che su tutti i fronti arruola fra gli eroi gran parte degli scomparsi in guerra, così omologando tutti in un indistinto empireo.

In mancanza di informazioni particolari sugli atteggiamenti della persona e del suo comportamento reale sul campo, crediamo comunque che Richard debba essere annoverato fra quei giovani coraggiosi, che hanno fatto la loro scelta di combattere nei cieli, ove condurre una macchina da guerra è già di per sé rischioso.

Che dire poi delle azioni di attacco al suolo, nelle quali i piloti si espongono a rischio mortale, come nell'ingaggiare combattimento in cielo con piloti nemici, in un confronto diretto con un'altra macchina, più che non un altro uomo?

Cooley ha fatto la sua parte fino in fondo quindi, combattendo in uno dei ruoli più scomodi, per contribuire in modo convinto e in misura importante alla fine della guerra. In definitiva è un degno rappresentante di una tipica gioventù patriottica e audace dell'America dell'epoca, che concepiva come dovere mettersi in gioco per sconfiggere il nazifascismo, con le sue volontà prevaricatrici e negatrici di ogni libertà.

In considerazione di tutto ciò, crediamo che a Richard vada anche tutta la nostra riconoscenza di italiani per il diretto contributo offerto anche per la causa della nostra Liberazione, e con lui a tutti quei soldati e aviatori alleati e combattenti della Resistenza che, insieme, eroicamente, hanno speso la loro

⁴¹ Sepoltura in campo: Riquadro A, fila 4, tomba 6.

⁴² Immagine reperita dalla Sindaca di Albinea Roberta Ibattici.

REGISTRO delle tumulazioni effettuate nel

[illegible]

Annotazioni sulla sepoltura di Cooley nel Cimitero Suburbano di Reggio e traslazione a Mirandola (MO)



La sepoltura nel Cimitero Americano di Firenze



Silver Star



Air Medal



Purple Heart



*Medaglia d'onore aviatori
USAAF prigionieri*

Aurelio Morandi, da Balilla a pilota della Caccia

Aurelio Morandi nasce a Orzinuovi (BS) il 19 marzo 1921, da Giovanni e Adelia Balestreri. È il terzogenito, preceduto da due sorelle: Selene (nata 1912) e Anna (1916). Nel novembre del 1921 la famiglia emigra definitivamente nel Comune di Tredossi (CR), ora Castelverde.

L'arco iniziale della sua vita, sino all'arruolamento militare a 19 anni, è verosimilmente trascorso nell'ordinaria e obbligata sequenza imposta dal regime, strutturata per fasce di età: Figli della lupa, Balilla, Avanguardisti, fasci giovanili di combattimento.

L'educazione orientata al militaresco tende a stimolare un'adesione piena e convinta alle politiche aggressive del regime e ai suoi obiettivi di dominio e coloniali. La strada del consenso generalizzato è poi spianata dalla soppressione delle libertà politiche e dall'informazione a pensiero unico.

Aurelio⁴³ completa gli studi della Scuola Media superiore e si diploma ragioniere all'Istituto Tecnico Commerciale di Brescia nel 1940. Incombono le scadenze per la coscrizione al servizio della Leva militare obbligatoria nell'Esercito.

A quel punto coglie l'occasione per realizzare la sua aspirazione di diventare pilota, arruolandosi volontariamente nell'Aeronautica. La sua domanda è accolta e, superate le prove attitudinali, è ammesso alla Prima classe del corso «Vulcano» dell'Accademia Aeronautica, allora di sede a Caserta, per l'anno accademico 1940-41. È il 30 ottobre 1940, l'Italia è da poco in guerra e il luogo è dichiarato già Territorio in stato di guerra e Zona di operazioni.

Il primo e il secondo anno di corso in accademia sono superati felicemente e, avendo prestato giuramento⁴⁴ il 22 maggio 1941, Morandi è qualificato Aspirante ufficiale a fine 1942, nominato Pilota militare il 9 aprile 1943, infine promosso sottotenente e schierato dal 6 luglio 1943 all'Aeroporto di Gorizia, sede di Scuola di pilotaggio, per l'addestramento di livello superiore.

Una parte di questo periodo, fino all'8 settembre 1943 data dell'Armistizio, la trascorre da inquadrato nel LVI Gruppo appiedato - Lancieri Firenze e nel 24° Reggimento Fanteria, reparti descritti come Presidi controguerriglia nelle zone del Confine orientale e Balcani.

Questa è una testimonianza chiara delle difficoltà del Governo in una fase della guerra in cui le disfatte subite e la crisi delle varie armi, unite alle difficoltà delle industrie produttrici degli armamenti menomate dai bombardamenti alleati e dalla penuria di materie prime, impediscono la messa in volo delle nuove leve di piloti sfornati dalle scuole e disponibili per un primo impiego.



Velivoli da addestramento Ba-25 e Ro-41 sui quali Morandi è abilitato e qualificato pilota militare

L'8 settembre, il proclama dell'Armistizio⁴⁵ firmato dall'Italia, giunge inaspettato e mentre impone alle Forze armate di cessare ogni atto ostile verso gli Alleati, ordina di reagire a eventuali attacchi da qualsiasi altra provenienza. Quale provenienza? Con quali armi, quali ordini?

⁴³ Informazioni e notizie sono desunte da: Atto di nascita (estratto), rilasciato dal Comune di Orzinuovi (BS); Ruolo Matricolare Esercito, copia rilasciata dall'Archivio di Stato di Brescia; Stato di Servizio Aeronautica, copia rilasciata dal Ministero della Difesa - Direzione Generale per il Personale Militare; altre fonti sparse.

⁴⁴ La cerimonia è registrata in un filmato di propaganda dell'Istituto Luce, visibile in rete web.

⁴⁵ Battaglia, Roberto, *La seconda guerra mondiale*, Editori Riuniti, Roma 1962, passim.

È il momento dello sbandamento generale, ma immediatamente l'altra provenienza si manifesta ed è costituita dall'Esercito tedesco che occupa l'Italia non ancora sotto controllo alleato, imponendo il disarmo dei soldati e il loro internamento in Germania, con l'alternativa dell'arruolamento nella neo proclamata⁴⁶ Repubblica Sociale Italiana di Mussolini, detta anche di Salò, luogo sede.

Migliaia di ufficiali e soldati italiani vengono così posti di fronte ad una drammatica scelta, per quanto nelle loro possibilità: l'internamento o l'arruolamento nella R.S.I. In alternativa ci sono la fuga e l'occultamento, in vista di una partecipazione alla Resistenza.

L'atroce travaglio interiore investe tutti, proponendo il dilemma di una scelta, vitale ed etica al tempo stesso, tra la preservazione della propria vita, o della dignità della propria figura di militare fedele e leale al giuramento fatto alla Patria, nella persona del suo Re. Alcuni, in effetti, resteranno fedeli all'alleanza con la Germania e sceglieranno "Salò".

Anche per Aurelio Morandi incombe l'ora della scelta.



Venticinque luglio 1943 - Nelle piazze italiane si festeggia la caduta del fascismo

⁴³ La sua costituzione ufficiale può farsi risalire al 23 settembre 1943, data della prima seduta del Consiglio dei Ministri della R.S.I. presieduto da Mussolini.

Aurelio Morandi⁴⁷, la scelta

La fase convulsa della guerra per il nostro Paese, che va dalla caduta di Mussolini (25 luglio 1943), all'Armistizio (8 settembre), fa svanire in molti combattenti le residue granitiche certezze sulla vittoria finale, inculcate dalla propaganda del regime.

Gli aviatori, tra i militari, sono quelli che più si rendono conto delle sproporzioni numeriche e qualitative ormai drammatiche fra i loro mezzi da combattimento e quelli degli Alleati. Molti di essi stanno anche avvertendo il disinganno sulle motivazioni ideali dell'entrata in guerra e molte convinzioni vacillano.

La Regia Aeronautica italiana, in base alle clausole dell'Armistizio, deve consegnare gli aerei ancora efficienti negli aeroporti del Sud sotto controllo alleato. Com'era logico attendersi, i comandi di alcune basi, specie al Nord, decidono di non ottemperare, scegliendo di restare al fianco dei tedeschi, vuoi per convinzione politico - ideologica, vuoi per ambizioni personali. Altri si attengono all'accordo.

In entrambi i casi, le scelte di molti degli uomini appartenenti ai reparti, riflettono quelle dei rispettivi comandanti per condivisione di pensiero, come per fattori di carisma, stima o sudditanza. Sia gli uni che gli altri esigono comunque dai nuovi comandi l'impegno di non essere reimpiegati contro il territorio italiano, né contro gli ex commilitoni. Alcuni scelgono il disimpegno rischiando la deportazione.

La scelta di Morandi è per la continuità dell'impegno per la propria Nazione, che ritiene incarnata dal Governo di Salò, ancora leale a fianco dei tedeschi. Forse nella scelta di Aurelio ha influito anche il bando a favore dell'A.N.R. del maggiore Ernesto Botto, figura carismatica dell'aviazione italiana del tempo e sottosegretario di Stato dell'Aviazione, fino al gennaio del 1944 quando è costretto a dimettersi in seguito al suo rifiuto di politicizzare l'aviazione della R.S.I.

Botto, asso della caccia, aveva perso una gamba in un combattimento aereo nella guerra di Spagna nel 1937, a sostegno dei Franchisti, ma aveva continuato a volare e a combattere in Africa, da comandante della 73a squadriglia del 4° Stormo, con l'ausilio di una protesi artificiale. La 3a squadriglia del 2° Gruppo Caccia dell' A.N.R., in suo onore, aveva assunto come emblema una gamba di ferro.

Un destino e una carriera, quella di Botto, simili a quella del capitano inglese Douglas Bader, che aveva combattuto nella Battaglia d'Inghilterra, pur privato di entrambe le gambe a causa di un incidente aviatorio.

E' però anche possibile che la scelta di Aurelio sia stata anche dettata dalla volontà di veder realizzato fino in fondo il suo sogno di raggiungere il livello di pilota da caccia esperto; sogno che il breve e difficile periodo di addestramento aveva frustrato.

La creazione dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana⁴⁸ (A.N.R.) gli offre quindi l'opportunità di coronare quel sogno rimasto incompiuto, oltre a un'occasione di riscatto per contrastare lo strapotere aereo alleato in difesa dei cittadini vittime degli attacchi che, pur mirati alle infrastrutture sotto gestione tedesca, provocavano sempre e ovunque morti fra la popolazione.

Nel momento del travaglio Morandi sceglie senza esitazioni di arruolarsi nella nuova Aeronautica che inizia a prendere corpo nelle settimane successive all'Armistizio nelle intenzioni dello stesso Mussolini e per opera di alcuni alti ufficiali fedeli.

L'organizzazione effettiva dell'A.N.R. inizia la sua attività a fine 1943. A gennaio 1944 inizia a operare sul campo il 1° Gruppo Caccia, comandato dal maggiore Adriano Visconti, prima a Torino indi a Udine - Campoformido, per intercettare e colpire le formazioni di bombardieri alleati dirette all'attacco degli obiettivi industriali del Nord Italia, o della stessa Germania.

I continui attacchi ai quali è sottoposta base di Udine e la consapevolezza dei piloti che il loro maggior impegno in combattimento è orientato massimamente su formazioni aeree alleate dirette in Germania, inducono la decisione dei Comandi a trasferire il Gruppo sul Campo di Reggio Emilia.

⁴⁷ Arena, Nino, *L'Aeronautica Nazionale Repubblicana*, Ermanno Albertelli Editore, Parma 1996, pp. 340 e seguenti; atti del Comune di Orzinuovi (BS) e Comune di Cassina Rizzardi (CO); diverse altre fonti.

⁴⁸ Arena, Nino, *op. cit.*, pp. 340 e seguenti; diverse altre fonti.



Aurelio Morandi, primo a sinistra, con Adriano Visconti e Roberto Di Lollo⁴⁹.

Il rischieramento avviene il 24 aprile 1944 e qui giunge con gli altri Aurelio Morandi. Per lui, come per i colleghi, inizia un periodo molto impegnativo e rischioso per le missioni da compiere in volo, come per l'esposizione a terra ai continui attacchi aerei alleati.

L'occasione per dimostrare che l'addestramento intensivo al quale si è sottoposto nei mesi precedenti ha accresciuto le sue capacità e l'esperienza in combattimento, oltre alla sicurezza interiore e l'ardimento, si presenta il 12 maggio.

Come abbiamo raccontato in precedenza quel giorno due Sezioni di caccia bombardieri P-38 americani, di primo mattino, attaccano di sorpresa e in rapida successione l'Aeroporto, mitragliando gli aerei da caccia parcheggiati, causando la distruzione di almeno cinque velivoli e danneggiandone seriamente altri. Viene abbattuto ad opera del tenente Miller, l'aereo in atterraggio di Carlo Magnaghi.

I gruppi incursori sono quelli di Lienau, con Richard Cooley e Williams e di Miller⁵⁰ con James Lilly e Robert McIntosh.

Alcuni piloti dell'A.N.R., pronti per una partenza su allarme, riescono a decollare e pattugliare la zona circostante alla ricerca degli incursori, che però si stanno allontanando. Morandi è tra questi cacciatori che sfidano anche le pessime condizioni meteorologiche per ottenere qualche risultato e dare agli avversari segni di capacità di reazione.

In quel volo, Morandi è l'unico che riesce a intercettare fra le nubi sul cielo di Albinea un P-38 nemico, centrarlo con una raffica e abbattendolo. A bordo c'era il pilota Richard Cooley.

La vittoria ottenuta, la sola accertata per lui nella storia dell'A.N.R., vale a Morandi la Croce di ferro di seconda classe, onorificenza concessa dalla Luftwaffe tedesca, a testimoniare della preminenza di questa sull'A.N.R. italiana.

Nei giorni successivi a quel drammatico 12 maggio, gli attacchi aerei degli Alleati alle basi dell'A.N.R. si susseguiranno senza interruzioni fino alla fine della guerra, così come gli scontri nei cieli fra le flotte aeree di bombardieri e caccia americani e i piloti dell'A.N.R. determinati a non cedere le armi, nonostante le continue perdite di uomini e mezzi e la quasi totale assenza di rimpiazzi.

Morandi torna all'attacco due giorni dopo il suo personale successo, il 14 maggio, quando con altri compagni affronta nei cieli di Verona una formazione di aerei alleati. Quel giorno però ha la peggio: il suo aereo viene colpito ed è costretto a un atterraggio di emergenza, senza riportare ferite. La stessa esperienza gli era toccata anche due giorni prima, a testimoniare che dopo la missione del mattino e l'abbattimento di Cooley era dovuto tornare in aria anche nel pomeriggio del 12 maggio.

⁴⁹ Di Lollo sarà comandante della Pattuglia Acrobatica Nazionale (P.A.N.) dal 1964 al 1967.

⁵⁰ Narrative Mission Report No. 1015 del 1st Fighter Group USAAF.



Aurelio Morandi



Croce di ferro di seconda classe⁵¹

In quelle stesse ore del giorno 14, l'Aeroporto di Reggio resta sguarnito, avendo lanciato tutti gli aerei disponibili in azioni distanti, per cui due gruppi di bombardieri americani, 70 in totale, possono sorvolare indisturbati il Campo, crivellandolo con il lancio di circa 10.000 spezzoni.

ATTIVITA' BELLICA 1° GRUPPO CACCIA
12 maggio 1944 XXII

(Comunicazione telefonica ricevuta dal Ten.Col. Cadringher
alle ore 9,50 del 13/5/44-XXII)

.....1° AEROGUPPO/. / SEGUITO ATTIVITA' GIA' TRASMESSA
GIORNO 12 AT ORE 8,20 DURANTE INCURSIONE 6 VELIVOLI AMERI-
CANI TIPO LIGHTNING/. / PARTITO SU ALLARME CON UNO DEI SET-
TE MC 205/. / SOTTOTENENTE PILOTA MORANDI AURELIO HABET RA-
GIUNTO VELIVOLO NEMICO TRA LE NUBI ET EFFETTUATO ALCUNE RA-
FIQUE SENZA POTER ACCERTARE IMMEDIATI RISULTATI CAUSA CON-
DIZIONI ATMOSFERICHE AVVERSE/. / VELIVOLO LIGHTNING EST SUE-
CESSIVAMENTE PRECIPITATO INCENDIATO ZONA VENDINA COMUNE DI
ALBIGNA (REGGIO)/. / MAGGIORE VISCONTI/. /

Fonogramma maggiore Visconti sull'azione di Morandi del 12 maggio

Nelle settimane seguenti e sino a fine giugno, le squadriglie del 1°. schierate a Reggio, resistono nell'azione, ma sotto l'imperversare degli attacchi alleati e dello stillicidio di perdite sono costrette a trasferirsi sull'Aeroporto di Vicenza, che è meglio difeso.

⁵¹ Foto del documento originale e annessa foto tessera, concessione del Dr. Stefano Savino (Roma).

Morandi è sempre effettivo al Gruppo, e si muove con esso verso gli aeroporti intorno ai laghi lombardi nell'ultimo periodo di guerra. Alcune fonti gli accreditano un altro P-38 abbattuto nei pressi di Lubiana il 9 giugno 1944, ma questo fatto non trova riscontro nei registri alleati.

FONOGRAMMA IN ARRIVO

TELEFONATO DAL CAP. CAVAGNA AL TEN.COL. CADRINGER IL 12/5/44
ALLE ORE 15,45 -

....I° AEROGROUPPO// ATTIVITA' BELLICA GIORNO 12 MAGGIO 1944
AT ORE 8,20 CIRCA NUMERO SEI VELIVOLI AMERICANI TIPO LIGHTNING
GIUNTI BASSA QUOTA SUL CAMPO ATTACCAVANO VELIVOLI MACCHI 205
MM. 92270 PILOTA MARESCIALLO MAGNAGHI CARLO IN FASE ATTERRA-
GIO DOPO AVER EFFETTUATO VOLO PROVA MOTORE// PILOTA GRAVE-
MENTE FERITO GAMBA SINISTRA DA DUE ESPLOSIVE LANCIATOSI CON
PARACADUTE ZONA MASONE DI REGGIO EMILIA// TRASPORTATO OSPE-
DALE MILITARE PER AMPUTAZIONE ARTO// VELIVOLO F.U.// STES-
SA ORA PARTIVANO SU ALLARME N. SETTE MACCHI 205 CAUSE CATTI-
VE CONDIZIONI ATMOSFERICHE NON ESTE STATO EFFETTUATO CONTAT-
TO IN QUANTO VELIVOLI NEMICI SI SONO OCCULTATI NELLE NUBI//
DA ORE 09,30 AT ORE 11,10 PARTITI SU ALLARME N. QUINDICI MC
205 CAP. TOMMASELLI PER INTERCETTAZIONE FORMAZIONI NEMICHE
PROVENEENTI DA TUTTE LE PARTI DEL SUD DIRETTE AL NORD//
CAUSA CONDIZIONI ATMOSFERICHE AVVERSE NON E STATO EFFETTUATO
AVVISTAMENTO// DA ORE 10,25 AT ORE 10,40 PARTITI SU ALLARME
N. SEDICI MC 205 PER COMUNICAZIONI DI INCURSIONE PROBABILE SUL
CAMPO// CONDIZIONI ATMOSFERICHE PESSIME// NESSUN CONTATTO//
S.TEN.MORANDI ATTERRATO AEROPORTO GHEDI//

Fonogramma Comando Aeroporto Reggio, sull'attacco alleato del 12 maggio

Aurelio Morandi, l'epilogo

L'attività del 1° Gruppo Caccia⁵², nei mesi successivi alla partenza dalla base reggiana, continuerà fino agli ultimi giorni di guerra in Italia, nonostante alcuni momenti critici con delle pause nelle operazioni che, nelle fasi di attività più intense, ottengono comunque risultati apprezzabili con l'abbattimento⁵³ di aerei alleati o la diversione dagli obiettivi per qualche formazione di bombardieri.

Il primo episodio è vissuto dalla compagine nel mese di giugno 1944, a causa dei contrasti esplosi fra il Comando del Gruppo e il potere politico, il quale manifesta un certo disinteresse sul piano operativo, ma pretenderebbe risultati superiori, senza peraltro poter offrire superiori risorse ai reparti. Sono tesi anche i rapporti con la Luftwaffe tedesca, che vorrebbe ridurre l'A.N.R. a propria dipendenza.

Ricomposta la vicenda, non senza strappi, l'altro momento critico è la crisi di fine agosto, con i tedeschi che pretendono di incorporare l'A.N.R. nella loro Aviazione. L'operazione non riesce e lo scontro è appianato (implicando comunque un breve periodo di inattività dei reparti dell'A.N.R.).

La ripresa operativa si accompagna a un accordo con i tedeschi per l'invio in Germania di un gruppo di piloti, scelti per l'addestramento, sui loro apparecchi da caccia, compresi quelli di più recente sviluppo: tipo il biattore Messerschmitt Me-262 «Schwalbe» e l'aereo razzo Me-163 «Komet». Sono tra le armi segrete di Hitler, note anche come armi miracolose (le Wunderwaffen).

Il gruppo dei piloti italiani si trasferisce in Germania verso fine anno. Qui si addestra in diverse basi. Tra questi piloti c'è anche Morandi, oltre ad altri tre piloti reggiani⁵⁴. Il precipitare degli eventi bellici e l'inclemenza meteorologica prolungata, impedisce però la prosecuzione dell'iniziativa e determina il rientro in Italia del gruppo nel gennaio 1945.

L'A.N.R. così si riorganizza, ormai imperniata quasi esclusivamente sul 1° Gruppo Caccia, sempre al comando di Visconti, riprendendo l'attività operativa in pratica fino al 19 aprile, schierando i propri apparecchi su vari aeroporti⁵⁵ della provincia di Varese.

Il 19 aprile, la Liberazione è imminente, segna in effetti l'ultima missione dell'A.N.R. di contrasto all'Aviazione alleata sui cieli lombardi con tre caccia, tipo Bf-109 G «Gustav», forniti dai tedeschi, all'attacco dei bombardieri alleati.

La missione si conclude con l'abbattimento di un bombardiere B-24 «Liberator», ma è proprio quel giorno che viene abbattuto e ucciso Morandi.

È una sorta di contrappasso. Richard Cooley (anni 26), era caduto sotto i colpi di Morandi (24 anni), che è stato vendicato dai suoi compagni d'armi.

Lo scontro aereo cela però una storia che merita di essere ripresa nella sua interezza, ricorrendo a varie fonti, talora contraddittorie e mediate, oltre che alla testimonianza di un reggiano compagno di reparto, che con Morandi ha condiviso tante missioni, compresa quella in Germania: Angelo Vezzani.

La battaglia aerea si consuma nei cieli della provincia di Como, ai confini con la Svizzera. I radar tedeschi rilevano in zona due bombardieri alleati e attivano l'intercettazione da parte di quattro caccia del 1° Gruppo, disposti in due sezioni: una comprende i piloti Oddone Colonna e Brunello, l'altra Aurelio Morandi e Bernardi.

Al momento del decollo, il motore dell'aereo di Morandi evidenzia però noie meccaniche. Avvalendosi della sua qualità di capo sezione, il pilota "requisisce" l'aereo di Bernardi e si porta in volo, con lieve ritardo sulla prima sezione.

⁵² Lazzati, Giulio, *Ali nella tragedia - Gli aviatori italiani dopo l'8 settembre*, Mursia Editore, Milano 1970, pp. 145 e seguenti; Arena, Nino, op. cit., pp. 125 e seguenti; Bianchi, Gianni, e Pellicciari Giorgio, *Angelo Vezzani - Gregario del Magg. Visconti*, Associazione Sarasota; Storchi, Franco, *Ten. Franco Storchi - Gregario del Magg. Adriano Visconti*, Associazione Culturale ARIETE.

⁵³ Il numero di 450 abbattimenti complessivi nella campagna rivendicati dall'A.N.R., non ha avuto incidenza reale nella guerra considerando che un abbattimento medio al giorno si confronta con la messa in campo da parte degli Alleati spesso di oltre 1000 aerei nello stesso giorno (con una produzione di velivoli ad una media di 10.000 al mese).

⁵⁴ Lucio Stramese (1921-1985), già citato, Angelo Vezzani (Rio Saliceto (RE) 1921-2002), Franco Storchi (Novellara (RE) 1921-1946).

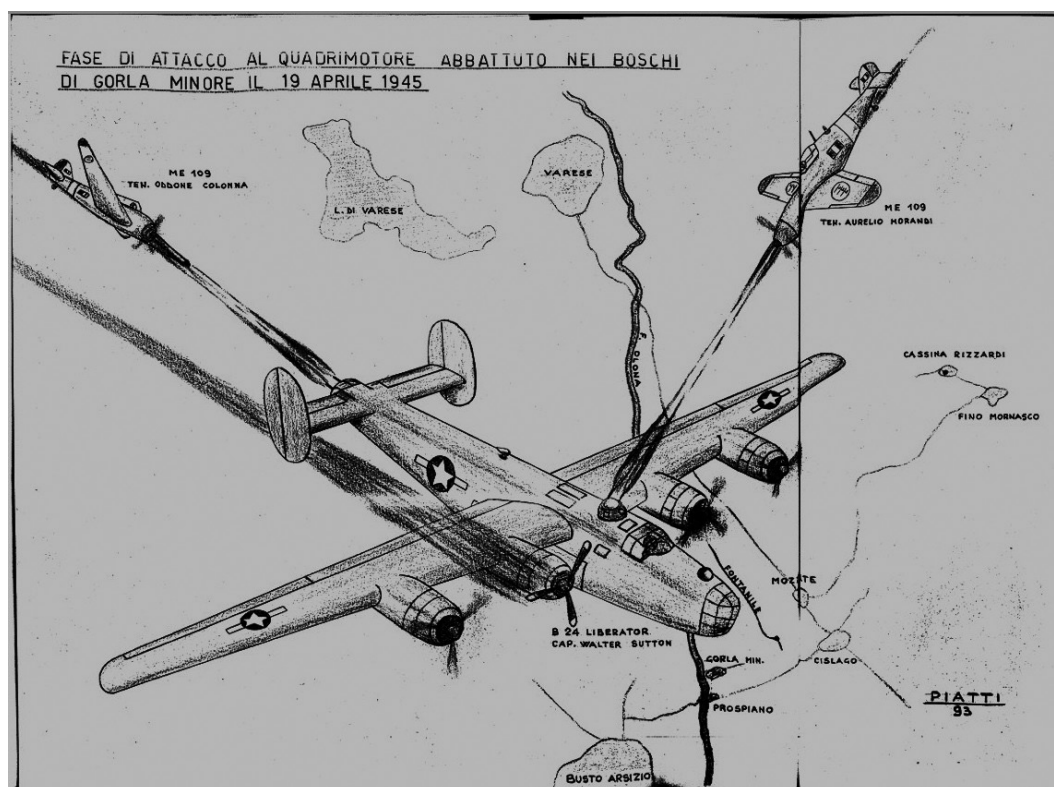
⁵⁵ Malpensa, Cardano al Campo e Lonate Pozzolo.

Sul contatto ravvicinato fra i caccia e uno dei bombardieri B-24 le versioni divergono. Secondo alcuni il primo ad attaccare il velivolo nemico è Colonna, seguito a breve distanza da Morandi che, nel tentativo di colpire a sua volta il bersaglio, è centrato dal fuoco delle mitragliatrici del B-24 e precipita in comune di Cassina Rizzardi (CO), colpito egli stesso da proiettili o impedito al controllo dell'aeroplano.

Il colpo definitivo al B-24 americano sarebbe poi portato da Brunello, gregario di Colonna.

Un'altra versione attribuisce a Morandi il primo attacco al B-24, che a sua volta l'avrebbe colpito. Il bombardiere poi centrato dalla sezione di Colonna, sarebbe precipitato a circa otto chilometri a sud di Tradate⁵⁶ (VA), mentre i dieci membri dell'equipaggio riuscirono tutti a salvarsi grazie al paracadute. Cinque di essi, compreso il pilota Walter L. Sutton, furono catturati dai tedeschi⁵⁷ e paracadutisti della Folgore, mentre gli altri cinque furono aiutati dai partigiani.

Il luogo di caduta del B-24 è certo, grazie alla testimonianza di Sutton e di altri due membri dell'equipaggio, oltre ad una precisa ricostruzione, grafica e narrativa, conservata nell'Archivio⁵⁸ storico del Comune di Gorla Maggiore (VA).



Il grafico del combattimento aereo

La ricerca sull'evento ha rivelato anche un altro risvolto di notevole interesse. Quello che poteva apparire come un normale volo di bombardieri americani su industrie e infrastrutture del Nord Italia, era in effetti una missione con obiettivo segreto. Scopo: il lancio di rifornimenti per combattenti, come recita la qualificazione del Comando dell'USAAF⁵⁹.

Il B-24 americano⁶⁰ era decollato dalla base USAAF di Rosignano (LI), in coppia, per una missione segreta, con l'obiettivo di paracadutare rifornimenti ai combattenti della Resistenza in Valtellina. La rotta da seguire, sfiorando il confine con la Svizzera, prevedeva il seguente tratto finale: Pallanza(VB), Colico(LC), Tirano(SO), infine il luogo del lancio.

⁵⁶ Rapporto MACR n. 14028, testimonianza del pilota Walter Sutton.

⁵⁷ Walter Sutton, Earl Cartmill (infortunato in atterraggio) e Edward Veazey.

⁵⁸ Comune Gorla Maggiore (VA),

in: http://archiviositorio.comune.gorlamaggiore.va.it/lib/exe/fetch.php?media=resistenza:caduta_quadrimotore

⁵⁹ Rapporto MACR n. 14028.

⁶⁰ Appartenente al 2641° Special Group (Prov.), 859° Bomb Squadron (Heavy).

La destinazione era quindi la Valtellina, per la precisione sulla località di Grosio, in Val Grosina, dove i rifornimenti⁶¹ erano da paracadutare alle forze partigiane⁶² della valle, organizzate nella Prima Divisione Alpina⁶³, che raggruppava varie unità autonome della Resistenza.

Una missione militare americana paracadutata operava là da tempo, in coordinamento con i reparti partigiani e con l'O.S.S. americano⁶⁴, per cui appare verosimile che la destinazione dei rifornimenti riguardi in parte anche questa unità, già destinataria in febbraio di un ulteriore gruppo di uomini, mediante lancio aereo, poi fallito a causa della caduta dell'aeromobile che li portava.

Tutto ciò sta a indicare come per gli Alleati fosse di importanza strategica fornire un supporto consistente ai reparti resistenziali combattenti, grazie alla loro azione tesa in particolare a mettere in crisi il sistema logistico delle forze germaniche in Italia e a tagliare la loro ritirata verso la Germania.

Classification **RESTRICTED**
 by **F. M. MUENCH, Lt. Col., AG**
 Date **OCT 15 1944**

CONFIDENTIAL

2560

MISSING AIR CREW REPORT 14028

- ORGANIZATION:** Location Rosignano, Italy Command or Air Force 15th Air Force
 Group 2641st Special Group (Prov) Squadron 859th Bomb Sq. (H)
- SPECIFY:** Place of departure Rosignano, Italy Base San Stefano-Demonte-Ceres-
 Target Secret Type of mission Pallanza-Cotico-Tirano-Target-Return.
 (Combat-Supply Dropping)
- WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR WHEN LAST REPORTED:**
Cl - Scattered, 2-4 tenths at 18000 feet - Light Ground Haze.
- GIVE:** [a] Date 19 Apr 45 Time 11:37 Last known position Approximately 45° 57' N - 98° 42' E
 [b] Specify whether: [] Last sighted, [] Forced down, [] Seen to crash,
 [] Last contacted by radio, [X] No information.
- AIRCRAFT [LOST] [BELIEVED LOST] AS A RESULT OF:** [Check one only]
 [X] Enemy aircraft, [] Enemy anti-aircraft, [] Other
- AIRCRAFT:** Type, model & series B-24H AAF Serial Number 42-50428
- NICKNAME OF AIRCRAFT** None
- ENGINES:** Type, model & series R-1830-65 AAF Serial Number [a] BP 435682
 [b] CF-327150 [c] 42-40633 [d] BP-431486
- INSTALLED WEAPONS:** [Make, type and serial number] M-2 Calibre .50
 [a] 1243086 [c] [i]
 [b] 447524 [f] [j]
 [e] 1249926 [g] [k]
 [d] 1248349 [h] [l]
- PERSONNEL LISTED BELOW REPORTED AS:** [X] Battle Casualty, [] Non Battle Casualty.
- NUMBER OF PERSONS ABOARD AIRCRAFT:** Crew 10 ; Passengers 0 ; Total 10
 [If more than 12 persons aboard aircraft, use separate sheet]

CREW POSITION	FULL NAME [Last, first, initial] RANK, SERIAL NUMBER	CURRENT NEXT OF KIN, RELATIONSHIP STATUS AND ADDRESS
[1] Pilot	<u>Sutton, Walter L., Capt.</u> <u>O-405214</u>	<u>Laura (Lyle) Sutton - Mother</u> <u>Washington, Ga.</u>

Il Rapporto MACR n. 14028 del B-24 abbattuto (estratto)

⁶¹ Il carico utile dell'aeromobile era di circa quattro tonnellate.

⁶² Testimonianze dei componenti dell'equipaggio B-24: Earl D. Cartmill e Frank A. Stoehrer.

⁶³ Cannella, Ideale, La prima Divisione Alpina nella Resistenza in Valtellina, saggio sulla pubblicazione "Italia Contemporanea" dell'Istituto Nazionale Ferruccio Parri, fascicolo n. 40/1956, pp. 3/28.

⁶⁴ Testimonianza di Earl D. Cartmill. O.S.S. = Office of Strategic Services.

Aurelio Morandi, le esequie, il cordoglio

La guerra in Italia volge ormai al termine e l'Aeronautica Nazionale Repubblicana è ormai consunta negli uomini e nei mezzi, ma ciò non ha distolto i piloti superstiti dall'impegno a combattere assunto volontariamente. La missione del 19 aprile è in pratica l'ultima della sua storia operativa, ma che, pure a fronte di un risultato bellico conseguito con l'abbattimento di un bombardiere, paga un prezzo molto alto sul lato umano, la perdita di Aurelio Morandi.

Morandi è l'ultimo di un lungo elenco di piloti caduti in azione e mentre la vicenda bellica sta per finire, i compagni d'avventura e i comandi militari organizzano le esequie presso la sede del reparto, il 22 aprile, in un'atmosfera di comprensibile commozione e cordoglio.

La mesta cerimonia registra delle partecipazioni importanti: ci sono gli alti ufficiali della Luftwaffe, che depongono una corona floreale alla memoria del caduto. Il gesto non è solo puramente formale, ma rende anche onore al sacrificio di Morandi, che fino all'ultimo non ha voluto sottrarsi all'impegno assunto con l'arruolamento.

È un riconoscimento anche per l'A.N.R., mal tollerata dall'inizio e ripetutamente oggetto di tentativi di incorporazione, perché ritenuta un peso più che una risorsa bellica, a causa della sua cronica dipendenza dai tedeschi in fatto di mezzi e materiali.



Ufficiali della Luftwaffe presenziano alle esequie di Morandi



La stele in Cassina Rizzardi

La seconda presenza è ancor più significativa: il pilota del B-24 abbattuto, il capitano Walter L. Sutton, dalla sua posizione di prigioniero, chiede e ottiene dai carcerieri di partecipare alle esequie con un altro membro dell'equipaggio.

Il gesto riporta ai canoni di quel cavalleresco rispetto per l'avversario, non occasionale, che ricorda gli esordi dell'aviazione in battaglia nella Grande Guerra. È anche un gesto di umanità con un messaggio implicito: "l'obiettivo della nostra azione non è il combattente avversario, ma l'orrenda macchina bellica lanciata alla conquista del mondo, per un delirio di onnipotenza di capi incuranti di bruciare così milioni di vite sull'altare della loro follia".

A guerra finita, anche la comunità di Cassina Rizzardi (CO) ha onorato la memoria del caduto Morandi, nonostante fosse nato altrove, installando in luogo pubblico una stele a lui dedicata, oltre a intitolargli una via in paese.

I sette del «Desirable» atterrano a Montericco⁶⁵⁻⁶⁶

Gli ultimi venti mesi di guerra nell'Italia occupata, quelli che vanno dall'Armistizio alla Liberazione, sono caratterizzati ovunque da un'intensificazione della guerra aerea, nella quale l'Aviazione alleata⁶⁷ è ormai padrona dei cieli, come supporto delle operazioni di terra dei propri eserciti.

Il territorio reggiano imparerà presto a conoscere molto bene questo lato della guerra, diventando quasi un crocevia aereo, oggetto di attacchi alleati alle proprie infrastrutture e industrie, come aerovia di passaggio di intere formazioni di apparecchi verso obiettivi a nord del fiume Po, o della stessa Germania.

È inevitabile quindi che una guerra aerea sempre più intensa faccia registrare un alto numero di perdite. Le cause sono tante: i guasti meccanici, il maltempo, gli errori umani e, in misura maggiore, gli abbattimenti da parte della contraerea o degli aerei da caccia tedeschi e dell'A.N.R.

Gli apparecchi militari caduti in terra reggiana, nell'intero corso della guerra, sono stati circa una sessantina⁶⁸, appartenenti a diverse aviazioni, tra le quali i numeri maggiori sono registrati per gli Stati Uniti, con 20 e per l'Italia con 16, in gran parte appartenenti all'A.N.R. In molti casi la caduta del velivolo non è avvenuta nel corso di un attacco a obiettivi locali, ma durante un tentativo di rientro alle proprie basi per gravi danni subiti altrove dagli aerei nel corso delle missioni.

Il territorio di Albinea registra almeno tre aerei alleati caduti, il primo dei quali è il P-38 caccia bombardiere di Richard Cooley, abbattuto il 12 maggio 1944.

Gli eventi successivi, sono altrettanto di notevole interesse e segnalano in particolare l'impegno delle forze resistenziali e della popolazione, in efficace collaborazione, per sottrarre gli aviatori alleati atterrati alla cattura da parte dei tedeschi, o delle milizie fasciste.

10 novembre 1944, venerdì, il volo del «Desirable»⁶⁹ termina a Montericco

Nelle prime ore del pomeriggio di una giornata serena, un impressionante boato scuote Albinea, allarmando la popolazione. Un bombardamento? La caduta di un aereo? Il mistero è presto risolto da coloro che, trovandosi all'aperto, vedono il dischiudersi in cielo di alcune corolle bianche. Sono i paracadute degli aviatori che si sono lanciati da un grosso aereo in difficoltà.

Anche l'aereo, ormai a bassissima quota e fortunatamente vuoto, è osservato da molti nella sua traiettoria mentre finisce inesorabilmente per infrangersi contro le colline di Montericco. Lo scoppio conseguente, oltre al boato, produce un imponente fungo nero da combustione e polveri che s'innalza al cielo ed è visibile da notevole distanza⁷⁰.

⁶⁵ I dati e le notizie relative agli eventi descritti sono tratti da diverse fonti, fra le quali segnatamente, per gli aviatori USAAF, caduti, prigionieri o salvati: <https://www.abmc.gov/> (caduti); <https://aad.archives.gov/aad/series-description.jsp?s=644> (prigionieri); <https://valor.militarytimes.com> (decorati); <https://www.dpaa.mil/Resources/Prisoner-of-War-Medal/> (prigionieri e dispersi); <https://it.findagrave.com/> (tutti).

⁶⁶ Storia e Report operativo del 321st Bombardment Group (M), per il mese di Novembre 1944, pp. 63/79, in: <https://57thbombwing.com/321stHistory/>; Rapporti MACR n. 9852 e n. 9962 (estratti allegati).

⁶⁷ La capacità americana in campo è ben espressa dal numero di aerei da guerra prodotti nel corso del conflitto, oltre 300 mila, dei quali oltre 60 mila perduti, contro i 100 mila prodotti dalla Germania e i 10 mila dall'Italia.

⁶⁸ *Ibidem*, pp. 331/394.

⁶⁹ Nomignoli e immagini scaramantiche erano disegnate dagli equipaggi sulle fusoliere degli aerei (c.d. Nose art). Il nome Desirable, Desiderabile, era accostato all'immagine di una ragazza succinta!

⁷⁰ Chi scrive, all'epoca in età scolare e abitante nella periferia sud di Reggio, ebbe modo di seguire il passaggio in zona di un grosso aereo dal quale si staccarono tre paracadute, proseguendo poi verso le colline perdendo quota. Perso di vista l'apparecchio, mi portai sul tetto di casa, riprendendo però la vista di un aereo stagliarsi a bassa quota sulle colline di Albinea, ritenendo che fosse sempre il medesimo. Seguendone il volo, da est a ovest, ben visibile nonostante la distanza, lo vidi scomparire sotto il profilo delle colline e quasi subito sollevarsi un fungo di fumo nero. Solo dopo molti anni, a seguito delle ricerche non solo personali, mi fu possibile accertare che il primo aereo visto era quello poi caduto a Banzola di Casina, mentre il secondo era il «Desirable». Stessa missione, stesse ore evento. (Amos Conti).

Gli aviatori salvi a terra rivelano la loro nazionalità americana, come quella dell'apparecchio: un B-25J «Mitchell»⁷¹, bimotore bombardiere di tipo medio. Sul luogo del disastro accorrono gli abitanti, ma presto anche militari tedeschi e militi fascisti alla caccia degli aviatori atterrati, mentre una presenza più discreta cerca di assicurare una via di fuga e occultamento per gli ospiti venuti dal cielo.



Un bombardiere B-25

Qual era l'obiettivo di quell'aereo? Da dove proveniva? Il lavoro di ricerca⁷² attuato anni addietro e le facilitazioni di accesso alle documentazioni conservate presso gli archivi pubblici e privati degli Stati Uniti, permettono una ricostruzione completa dell'evento e di tracciare profili dei protagonisti.

L'aereo B-25 J «Mitchell», matricola 43-27805, caduto il 10 novembre 1944, era in forza al 448° Squadron del 321° Gruppo da bombardamento USAAF, schierato all'epoca sulla base di Solenzara (Corsica), comprendente quattro reparti, gli Squadron: 445°, 446°, 447° e 448° con una dotazione media complessiva di circa 50 apparecchi.

La missione assegnata al Gruppo per quel giorno, la numero 606 (!), era il bombardamento tattico del ponte ferroviario⁷³ sul Po di Ostiglia (MN), che aveva impegnato tutti i quattro reparti al meglio dei velivoli e degli uomini efficienti in giornata, i 44 apparecchi e oltre 300 uomini degli equipaggi in totale. In effetti, il ponte era già stato colpito varie volte in precedenza e interrotto con successo il 26 luglio 1944, grazie alla demolizione del pilone centrale.

L'obiettivo era comunque rimasto attuale, visto che i tedeschi in seguito avevano attrezzato passaggi provvisori e creato un sistema di porto fluviale e di chiatte idoneo ad assicurare il necessario flusso dei rifornimenti, oltre alla dislocazione di batterie di contraerea a difesa.

Intorno alle ore 14, i 44 aerei con il loro carico di bombe giunsero sull'obiettivo e, opportunamente disposti in sequenza, iniziarono il carosello di sgancio delle bombe. Il capofila degli attaccanti è proprio il 448° Squadron forte di 11 aerei, con alla testa il “nostro” Desirable pilotato dal tenente Douglas R. Anderson.

⁷¹ Aereo costruito durante la guerra dalla “North American Aviation” in circa 10.000 esemplari (!), circa 3.000 perduti; equipaggio di sette uomini. Passato alla storia per la straordinaria azione di bombardamento su Tokio senza ritorno, ideata e condotta da Jimmy Doolittle nel 1942, partendo da portaerei, in risposta all'attacco giapponese di Pearl Harbor.

⁷² *Ibidem*, pp. 379-380.

⁷³ Ferrovia Modena - Brennero.

L'accoglienza della contraerea tedesca, intensissima e precisa, ebbe notevoli risultati sul piano difensivo. Stando al Report storico del 321° Gruppo, gli apparecchi perduti nell'attacco furono 4, quelli danneggiati 26, gli uomini uccisi a bordo 4 e 12 i feriti, imprecisato il numero dei prigionieri.

Nonostante l'intenso fuoco e le perdite, la missione fu comunque portata a termine con successo; in definitiva gli aerei perduti rappresentarono "solo" il 10 per cento della forza impiegata e gli uomini fuori combattimento solo una cinquantina.

Uno dei primi aerei centrati dai colpi tedeschi sull'obiettivo fu proprio quello del capofila della missione, il Desirable pilotato da Anderson, colpito al motore sinistro messo fuori uso, così come l'impianto idraulico e i flaps. Inizia da qui il tentativo di un improbabile rientro alla base, con potenza motrice più che dimezzata.

Un altro degli aerei gravemente colpiti sull'obiettivo è il «Loydale» del 446° Squadron, pilotato dal capitano Gale M. Dickson, che finirà tragicamente il suo disperato volo a Banzola di Casina. Un'altra drammatica storia parallela. Entrambi gli aerei toccarono la terra reggiana quasi alla stessa ora.

Il faticoso volo di rientro del Desirable fu accompagnato da vicino, come da procedure stabilite dai comandi, da un altro aereo indenne del 448° pilotato da Dewey R. Holcombe, mentre il suo copilota Charles F. Kuoni si tiene in contatto radio con Anderson.

Questi, vista la continua perdita di quota e l'impossibilità di scavalcare l'Appennino, ordina ai componenti dell'equipaggio di lanciarsi, mentre lui li segue per ultimo, solo dopo aver dato via radio conferma che tutti gli altri hanno già lasciato l'aereo.

Il luogo di caduta dell'apparecchio, secondo fonte militare tedesca, è considerato Pratissolo (comune di Scandiano). L'errore è verosimilmente da attribuire al fatto che effettivamente l'aereo sorvolò quel luogo pochi attimi prima dell'impatto, posto che nel percorso aveva sfiorato la città Bologna, per dirigere poi verso il nostro territorio, destinazione invano sperata: Corsica. I primi a lanciarsi dal Desirable potrebbero effettivamente aver preso terra in zona Pratissolo.

Chi erano i sette uomini a bordo? La documentazione complessivamente reperita sull'evento ha permesso di stilare dei profili minimi, oltre che di recuperare alcune immagini. Seguono le tracce.

Nome	: Anderson, Douglas R. , tenente
Ruolo bordo	: pilota e leader della formazione nella missione
Nascita	: Dundee, Scozia (UK), 3 febbraio 1920
Morte	: Burlingame, California (USA), 6 giugno 2002
Sepoltura	: Woodlawn Memorial Park, Colma, California (USA)
Sorte evento	: catturato, prigioniero in Germania, liberato a fine guerra.

Nome	: Dossey, Vernon Curtis , capitano
Ruolo bordo	: co-pilota, in subordine nella missione, pilota del Desirable in diverse altre
Nascita	: Phoenix, Arizona (USA), 3 agosto 1920
Morte	: Menlo, Washington (USA), 29 gennaio 2002
Sepoltura	: Fern Hill Cemetery, Menlo, Washington (USA)
Sorte evento	: sottratto alla cattura da partigiani ⁷⁴ , rientrato al reparto il 3 dicembre 1944
Note	: ancora in servizio nell'USAF, parteciperà alle guerre di Corea e del Vietnam.

Nome	: Luckhaupt, Robert William , tenente
Ruolo bordo	: bombardiere (puntatore)
Nascita	: Columbus, Ohio (USA), 27 febbraio 1922
Morte	: Long Beach, California (USA), 2 gennaio 1998
Sepoltura	: Saint Joseph Cemetery, Lockbourne, Ohio (USA)
Sorte evento	: sottratto alla cattura da partigiani, rientrato al reparto.

⁷⁴ Occultato e poi trasferito in montagna, assieme Williams Griffith, dai combattenti partigiani con i nomi di battaglia Schipa e Bill. Schipa, al secolo: Ivo De Maria, nato a Sasso Marconi (BO) 01/05/1914, carabiniere in servizio ad Albinea e Vezzano, comandante di distaccamento della 76° Brigata partigiana S.A.P., riconosciuto partigiano combattente, con il grado di tenente. Bill (poi Bruno), al secolo Mario Manfredi, anch'egli carabiniere ad Albinea, nato a Massarosa (LU) il 27/03/1912 e deceduto a Castelfranco Emilia (MO) il 14/03/1983.

Nome : **McKinley, Robert Harry**, tenente, in seguito promosso al grado di capitano
 Ruolo bordo : navigatore
 Nascita : Anderson, Indiana (USA), 13 marzo 1917
 Morte : Kirkland, Washington (USA), 27 aprile 1994
 Sepoltura : Floral Hills Cemetery, Lynnwood, Washington (USA)
 Sorte evento : sottratto alla cattura da partigiani, rientrato al reparto il 3 dicembre 1944.

Nome : **Williams, Griffith E.**, sergente
 Ruolo bordo : engineer (meccanico di bordo)
 Nascita : Rexburg, Idaho (USA), 20 giugno 1922
 Morte : West Valley City, Utah (USA), 20 febbraio 2007
 Sepoltura : Valley View Memorial Park, West Valley City, Utah (USA)
 Sorte evento : sottratto alla cattura da partigiani⁷⁵, rientrato al reparto il 3 dicembre 1944.

Nome : **Holt, John A.**, caporale
 Ruolo bordo : operatore radio e mitragliere
 Nascita : (dato sconosciuto), 10 marzo 1923
 Morte : Bourne, Massachusetts (USA), 9 dicembre 2009
 Sepoltura : Valley View Memorial Park, West Valley City, Utah (USA)
 Sorte evento : catturato, prigioniero in Germania, liberato a fine guerra.

Nome : **Hammerschmidt, Harry Edward**, sergente di staff
 Ruolo bordo : mitragliere
 Nascita : Cecoslovacchia, 22 gennaio 1923
 Morte : (dato sconosciuto)
 Sepoltura : (dato sconosciuto)
 Sorte evento : catturato, prigioniero in Germania, liberato a fine guerra.

Nella “contesa” per accaparrarsi il maggior numero possibile dei sette superstiti della sfortunata missione del Desirable, i Partigiani batterono i Tedeschi e fascisti per 4 a 3. Quattro, infatti, raggiungeranno presto i reparti alleati oltre la Linea Gotica.

Anche per i tre catturati, in definitiva, l'avventura in guerra avrebbe avuto un lieto fine, con la liberazione avvenuta per tutti nel maggio del 1945, dopo “appena” sei mesi di campo di concentramento in Germania, in condizioni non proprio confortevoli, nei famosi campi riservati specialmente agli aviatori alleati: gli Stalag Luft III (Anderson) e IV (Holt e Hammerschmidt), il secondo ubicato nella cittadina di Gross Tychow, ora Tychowo, Polonia.

I quattro, sottratti alla cattura dalla popolazione e dai partigiani, furono nascosti e curati.

Segue la testimonianza di Virginia, moglie di uno di quegli aviatori fuggiaschi, Vernon Dossey, che merita di essere riportata integralmente:

“... Ho consultato gli appunti di mio marito e ho trovato alcune informazioni. Egli era entrato molto in dettaglio per cui occorrerebbe troppo tempo per trascrivere tutto, così riassumo. Quando l'aeroplano si schiantò, i Partigiani⁷⁶ erano lì a raccogliere Griffith Williams e mio marito Vernon Dossey. Erano le due del pomeriggio. Essi camminarono per circa 12 ore, fino a una casa dove furono accolti e rifocillati e poterono dormire.

Gli diedero poi dei vestiti [civili] per coprire le uniformi. Faceva piuttosto freddo e c'era neve in terra⁷⁷.

Le prime due notti dovettero dormire [a tratti] sotto gli alberi e camminare. Il terzo giorno, in alta montagna, arrivarono a un comando partigiano ove gli diedero del pane. Più tardi, quello stesso giorno,

⁷⁵ Rapporto setti. le 37a Brigata SAP 10/11/1944 e Rapporto Comando Provinciale SAP 15/11/1944, in Archivi Istoreco.

⁷⁶ Schipae Bill, i loro nomi di battaglia, assunti nell'attività resistenziale clandestina al fine di impedire il riconoscimento della famiglia in caso di cattura, come nei rapporti interpersonali.

⁷⁷ La presenza della neve in Appennino quel giorno è confermata dai rilevamenti meteorologici del mese di novembre 1944 dell'Ufficio Idrografico del Genio Civile, Stazione di Reggio Emilia. Fonte: Archivi ARPAE Bologna.

arrivarono a un piccolo villaggio dove una donna diede loro della polenta. Il nome della guida era Mario⁷⁸.

Il giorno successivo andarono in un altro villaggio dove ebbero un pasto a base di maccheroni, patate e un condimento sconosciuto. Alla partenza una donna diede loro sei pagnotte di pane. Essi salirono di continuo dal giorno della loro caduta in territorio nemico, senza nulla da mangiare ad esclusione del pane che gli era stato dato.

Due giorni dopo raggiunsero la sommità degli Appennini, con circa 30 centimetri di neve al suolo. Essi incontrarono poi due uomini con gli sci e continuarono per circa un miglio fino a una capanna con otto partigiani e due tenenti che facevano parte del loro equipaggio. Erano Robert McKinley, il bombardiere, e Robert Luckhaupt, il navigatore”.

I due, evidentemente, erano stati aiutati da un altro gruppo della Resistenza. Da notare che i lanci degli aviatori da un aereo in difficoltà, in generale, non erano effettuati simultaneamente, per cui gli uomini giungevano a terra anche notevolmente distanziati.

Ancora dalla ricostruzione di Virginia:

“Essi non sapevano della sorte del resto del loro equipaggio [i tre catturati]. Ebbero un pasto caldo. Nel tardo pomeriggio furono accompagnati a una fattoria da diversi partigiani, dove poterono dormire su dei cumuli di fieno. Essi erano ormai a 50/60 miglia dalle linee americane che si trovavano vicino a Bologna. Nei successivi giorni essi videro diverse truppe tedesche. Si fermarono quindi ad un'altra fattoria dove una donna diede loro un posto per dormire. Durante il giorno essi passarono attraverso una cava di marmo, infine presero una teleferica su una ripida montagna fino a un villaggio dove incontrarono un sergente e un caporale inglesi che avevano una radio per trasmettere agli alleati. Andarono con Mario a un altro villaggio dove incontrarono una persona, conosciuta come Baionetta⁷⁹, che doveva portarli attraverso le linee del fronte. Alle 9.30 della notte sulla montagna più alta, faceva molto freddo e il terreno era accidentato. Alle 7.30 del mattino successivo gli fu intimato l'alt da un soldato di colore, che li portò a una piccola baracca e poi a Castigliano.[Castiglione di Garfagnana (LU)] Avevano trascorso 13 giorni in territorio nemico. Da lì andarono a Firenze”.

Praticamente a casa!

ASSOCIAZIONE NAZIONALE PARTIGIANI D'ITALIA - Comitato Provinciale di Reggio Emilia																																	
N. di ass. part. 9416		Et. n. 74		Cognome DE MARIA nome IVO nome di batt. SCHIPA																													
N. di ass. part. di		di Ettore		e della nato il 1914																													
Et. n. 15/85		a Sasso Marconi		Residente a Bologna																													
N. di ass. part. prov.		via Mamola		n. 67																													
Stato civile Coniugato		prof.		titolo di studio 5° Element.																													
Dati relativi al riconoscimento della qualifica partigiana Riconosciuta la qualifica di PARTIGIANO COMBATTENTE per il periodo dal 15/10/44 al 25/4/45 dalla Commissione Regionale Parma nella seduta 18/9/46 in base al D. L. L. n. 518 del 21-8-45 Reparto di appartenenza 76 S.A.P.																																	
Dati relativi al riconoscimento della qualifica gerarchica partigiana Riconosciuto il grado in base al D. L. n. 93 del 8-9-45 dalla Commissione Regionale Nord-Est di Parma nella seduta 17/12/47 per i seguenti periodi: <table border="1"> <thead> <tr> <th>dal</th> <th>al</th> <th>Reparto</th> <th>Grado partigiano</th> <th>Punti (titolo)</th> <th>Equivale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15/10/44</td> <td>9/1/45</td> <td>76° Brig. Sep</td> <td>Com. te Dist.</td> <td></td> <td>S. Tenente</td> </tr> <tr> <td>10/1/45</td> <td>21/3/45</td> <td>" "</td> <td>Comm. Dist.</td> <td>100</td> <td>Tenente</td> </tr> <tr> <td>22/3/45</td> <td>25/4/45</td> <td>" "</td> <td>Com. te Dist.</td> <td>100</td> <td>Tenente</td> </tr> </tbody> </table>										dal	al	Reparto	Grado partigiano	Punti (titolo)	Equivale	15/10/44	9/1/45	76° Brig. Sep	Com. te Dist.		S. Tenente	10/1/45	21/3/45	" "	Comm. Dist.	100	Tenente	22/3/45	25/4/45	" "	Com. te Dist.	100	Tenente
dal	al	Reparto	Grado partigiano	Punti (titolo)	Equivale																												
15/10/44	9/1/45	76° Brig. Sep	Com. te Dist.		S. Tenente																												
10/1/45	21/3/45	" "	Comm. Dist.	100	Tenente																												
22/3/45	25/4/45	" "	Com. te Dist.	100	Tenente																												
Grade riservato all' servizio Carabiniere Arma Fedeltà e Informità riportate durante il servizio partigiano Categoria di pensione Divorzio																																	

Ivo De Maria (Schipa), qualifica partigiana

A. N. P. I.	
Associazione Nazionale Partigiani d'Italia	
COMITATO PROVINCIALE DI REGGIO EMILIA	
SEZIONE COMUNALE	
di Reggio Emilia	
N. 4477	
Cognome e nome Cilloni Savino ((Baionetta))	
Paternità fu Narciso	
Data e luogo di nascita Albinea 4/4/927	
Stato civile celibe	
Residenza abituale Villa Fogliano 29	

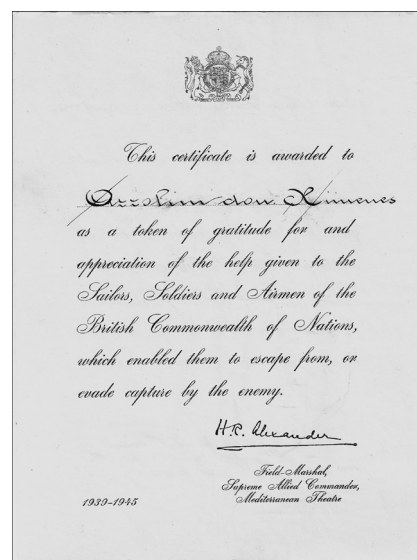
Savino Cilloni (Baionetta), scheda ANPI

⁷⁸ Con ogni probabilità era il carabiniere Mario Manfredi, esposti con il nome proprio, come persona più indicata per l'attraversamento della Linea Gotica, in quanto nativo e conoscitore dei luoghi della provincia di Lucca, territorio in parte ancora occupato dai tedeschi e da superare verso le linee alleate.

⁷⁹ Savino Cilloni, nato il 4 aprile 1927 ad Albinea, partigiano, associato A.N.P.I. (Associazione Nazionale Partigiani d'Italia). Inoltre: <https://disci.unibo.it/it/biblioteca/chi-siamo/patrimonio/fondi-archivistici/partigiani>.

Numero	3828	L'UFFICIO ORGANIZZAZIONE
C. N.	De Maria Ivo	Foto
Paternità	fu Ettore	
Maternità		
Data di Nascita	1/8/1914	
Luogo di Nascita	Sarno Marconi	
Professione	P. S.	
Residenza	V. S. Manolo 61 - Bol.	
R. Partigiano	46° Bns	
Data Arruolamento Partigiani	16/6/1944	
Grado	Com/te Distaccamento	
Note	Partigiano	

De Maria scheda associativa partigiana



Attestato di gratitudine
gen. Alexander

Quelli del «Desirable», i loro volti



Vernon Dossey e moglie



Robert Luckhaupt - lapide sepolcrale



Robert McKinley



Robert McKinley - lapide sepolcrale



Griffith Williams



John Holt



Il B-25 Desirable in volo - vista da destra



Il B-25 Desirable - vista da sinistra



Il Solco fascista, edizione 14 novembre 1944

La notizia dell'evento riportata nell'unica fonte di stampa locale allora ammessa, prescinde quasi completamente dalla realtà dei fatti e merita pertanto qualche riscontro⁸⁰:

- il caccia bombardiere precipitato in località Broletto, era in effetti un bombardiere e non era stato colpito dalla contraerea locale, bensì da quella tedesca di Ostiglia (MN);
- i piloti lanciatisi e catturati a Villa Sesso, erano tre componenti dell'equipaggio di un altro bombardiere, il Loydale pure in azione e colpito su Ostiglia, poi caduto a Banzola di Casina alla stessa ora del Desirable a Montericco;
- uno dei tre catturati a Villa Sesso, Vernon Ira Bender (1913-1944), era stato ferito a morte da militi fascisti alla cattura, poi curato dai tedeschi presso l'Ospedale Spallanzani di Reggio;
- nessuna traccia è stata reperita per gli altri due abbattimenti vantati.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 348 e 376/379. Rapporto MACR n. 9962.

La vicenda a lieto fine dei quattro aviatori del Desirable, sfuggiti alla cattura grazie alla consapevole assunzione di rischi da parte della popolazione, specialmente dei contadini, oltre che per merito dell'azione concreta di partigiani e della collaborazione di patrioti, porta in particolare risalto la figura di due carabinieri.

Il capitano Vernon Dossey e il tenente Griffith Williams, al loro contatto col terreno delle colline albinetane non proprio agevole, fortunatamente indenni, trovarono ad accoglierli senza troppi convenevoli due ex carabinieri.

Erano i già citati Ivo De Maria (Schipa) e Mario Manfredi (Bruno - Bill) che erano ormai ex avendo scelto nelle settimane precedenti il passaggio alla lotta armata clandestina contro i nazifascisti. Era questa sicuramente la loro prima azione importante.

I due avevano rocambolescamente abbandonato la Stazione dei Carabinieri di Albinea dove prestavano servizio, trafugando anche armi in dotazione del corpo.

Gli aviatori capirono al volo la rudezza dell'incontro e che quei due erano la salvezza dalla cattura da parte dei tedeschi, per cui bisognava correre verso i boschi e via su verso l'alta montagna, dove avrebbero trovato rifugi sicuri per poi oltrepassare la linea del fronte.

Intanto iniziarono con dodici ore di cammino guidato e ininterrotto, fino ad assaggiare la prematura neve dell'Appennino reggiano, ormai sicuri però in vista del territorio amico. Lungo il percorso per l'attraversamento della Linea Gotica ebbero pure l'avventura di ricongiungersi ad altri due membri dell'equipaggio, scesi da quello stesso aereo, anch'essi sfuggiti alla cattura grazie all'azione di altri resistenti.

Nel dopoguerra De Maria e Manfredi riprenderanno il servizio nell'Arma, lasciando quindi Albinea, dove erano stati apprezzati dai cittadini e non saranno dimenticati.

De Maria, nella fase finale della guerra, assunto il grado di comandante di distaccamento S.A.P., entrerà in azione a fianco delle truppe brasiliane, avendo l'opportunità di rientrare in Albinea con i liberatori il 24 aprile 1945, come testimoniato dall'immagine.



Truppe brasiliane in piazza ad Albinea il 24 aprile 1945. Ivo De Maria con loro.

Un caccia bombardiere atterra sulle rive del Lavezza

Siamo al 22 aprile 1945. La Liberazione dai nazifascisti, tanto attesa, è imminente. Tutti ormai avvertono che il momento sta per giungere. Bologna è stata liberata il 21, Modena il 22 e non tarderà molto anche dalle nostre parti. Intanto però, continuano le operazioni e gli attacchi alleati alle truppe tedesche che si stanno ritirando con ogni mezzo, ma che comunque sono ancora in grado di contrastare l'avanzata avversaria, seppure sempre più debolmente.

L'attesa ad Albinea è presto movimentata da un evento, ancora di guerra però, la memoria del quale ci porta a ricordare il compianto cittadino Mario Crotti⁸¹, fotografo e memoria storica del paese, che soleva raccontare di un caccia americano precipitato in un campo non distante da casa sua, lungo l'attuale via Grandi⁸².

Crotti era sicuro della data: il 22 aprile 1945, perché era la domenica precedente la Liberazione di Albinea, raggiunta in effetti il giorno 24 dalle avanguardie della Forza di Spedizione Brasiliana (F.E.B.), combattente in Italia a fianco degli Alleati.

È un caccia bombardiere americano, tipo P-47 «Thunderbolt»⁸⁴ «Folgore», quello che in effetti atterra sulla pancia a carrello chiuso, “belly landing”, nei campi sulle rive del Lavezza, con l'apparecchio che rimane abbastanza integro. Il racconto di Crotti proseguiva infatti con l'immagine di una pariglia di buoi utilizzata per trascinare l'aereo con funi agganciate alla coda fino ai margini del campo prospiciente via Grandi, sotto alcuni gelsi monumentali, tuttora esistenti.

Alcuni anziani della zona di atterraggio testimoniarono come il velivolo avesse preso terra nel campo ad est del Rio Lavezza (podere Notari), ma avesse poi superato il torrente fermandosi sulla riva opposta. La cosa appare plausibile, considerando che la velocità dell'apparecchio al momento del contatto col terreno non poteva essere inferiore ai 100 chilometri orari.

L'aereo rimarrà parcheggiato sul posto per qualche giorno, per il divertimento di alcuni ragazzini, attratti da questo straordinario “giocattolo”. Qualcuno riuscirà a rubare qualche pezzo come trofeo da esibire agli amici. L'albinetano Emilio Bassi (1921-2010), di Borzano, raccontò che era riuscito a impossessarsi di un pezzo ricurvo di materiale trasparente (la cupolina plexiglass dell'abitacolo?).

Il pilota, un tenente americano, fu aiutato a uscire dall'abitacolo dell'aereo da un ragazzo del posto: Brenno Sidoli⁸⁵. Si nasconde nella boscaglia che circonda il Rio Lavezza, raggiungendo la casa colonica abitata dai Ghidoni, che avvisarono alcuni partigiani operanti in zona, i quali si incaricano di sottrarlo alla cattura da parte dei tedeschi e metterlo in salvo.

Nell'archivio storico comunale di Albinea sono conservati alcuni documenti che avvalorano il racconto di Crotti: si tratta della qui riprodotta risposta ufficiale del neo Sindaco del Comune a una richiesta di informazioni della Prefettura di Reggio Emilia.

⁸¹ Albinea 26 marzo 1930 - 10 gennaio 2010.

⁸² Achille Grandi, politico e sindacalista (1883 - 1946). La via, all'epoca, era denominata “della Tenuta”, nome rimasto ora per un solo tratto dell'originaria.

⁸³ Força Expedicionária Brasileira. Il Brasile aveva dichiarato guerra ai Paesi dell'Asse (D, I, J) il 21 agosto 1942, con immediata contro dichiarazione da parte dell'Italia.

⁸⁴ Aereo prodotto dalla Republic Aviation in oltre 15.000 esemplari, dei quali circa 5.000 perduti.

⁸⁵ Albinea 6 agosto 1934 - 9 settembre 2025. Servizio giornalistico in memoria in Gazzetta di Reggio, edizione dell'11 settembre 2025 (in allegato).

PROVINCIA DI REGGIO NELL' EMILIA

COMUNE DI ALBINEA

N. 112 di Prot. li 28 Giugno 1945

Risp. a nota N. _____ Div. _____ del _____ Allegati N. _____

OGGETTO domande per aiuti ad ex prigioniero americano

A ALLA R. PREFETTURA
G.M.A. REGGIO EMILIA

Si trasmettono n° 4 moduli compilati da cittadini di questo Comune, i quali hanno cooperato per porre in salvo un tenente pilota americano precipitato con l'apparecchio il 22/4/1945 nei pressi del Capoluogo.

Del nome del prigioniero Rak non si ha una certezza, perché ha lasciato un unico biglietto non firmato ed allegato al modulo della ~~sua~~ Sig.na Ghidoni Giuseppina.

Il fatto di primo soccorso si è svolto in fretta essendo a poca distanza truppe germaniche.

Per controllo si può interpellare la Missione Alleata che ha avuto in consegna il suddetto pilota.

IL SINDACO
(M. Grasselli)
Grasselli

Comunicazione del nuovo sindaco alla Prefettura

Per saperne di più sull'identità del pilota e sul tipo di missione nella quale era impegnato, le fonti non possono che essere quelle degli archivi americani, molto organizzati e facilmente accessibili.

Dalla lettura dei MACR⁸⁶ riguardanti i cacciabombardieri americani perduti il 22 aprile 1945 non appare alcun riferimento ad Albinea. L'esame dei Rapporti rivela però un'analogia con la vicenda del (1° Lt), tenente, Roy E. Boettcher, per il quale il Rapporto indica tuttavia, come punto di caduta dell'aereo, la zona di Felino (PR). L'area peraltro non è molto distante da Albinea ed è anch'essa a sud della Via Emilia, sul medesimo asse viario pedecollinare.

I rapporti del 350° Gruppo a proposito di Boettcher, così riportano:

"Capt. Roy E. Boettcher, 345th Fighter Squadron, 350th Fighter Group crash landed near Parma, Italy, when his P-47 was hit by AAA. Friendly civilians helped him avoid capture until the area was overrun by Allied forces. He returned to the Squadron on 26 April."

⁸⁶ Missing Air Crew Report, Rapporto di equipaggio disperso.

In sostanza, la latitanza è durata solo quattro giorni:

“... il capitano [?] Roy Boettcher del 350 Gruppo Caccia, 345a Squadriglia, ... ha eseguito un atterraggio di emergenza vicino a Parma, ... velivolo colpito dalla Contraerea, ... pilota aiutato da civili amici a sfuggire alla cattura fino all'arrivo delle Forze alleate, ... ritornato al Reparto il 26 aprile.”

Analizzando le sorti dei piloti americani caduti il 22 aprile, risulta che Boettcher è stato l'unico a uscire dall'aereo potendosi allontanare dal luogo di atterraggio con le proprie gambe, quindi non poteva che essere il pilota dell'aereo citato da Crotti.

Riguardo la differenza tra la località di “caduta” indicata e quella effettiva, una possibile spiegazione è che il pilota Osberg, compagno di missione di Boettcher, che ha redatto la relazione, abbia confuso in volo Reggio Emilia con Parma (cosa possibile vista la loro collocazione geografica e topografica) e che abbia quindi spostato il luogo di caduta a Nord-Ovest di una ventina di miglia.

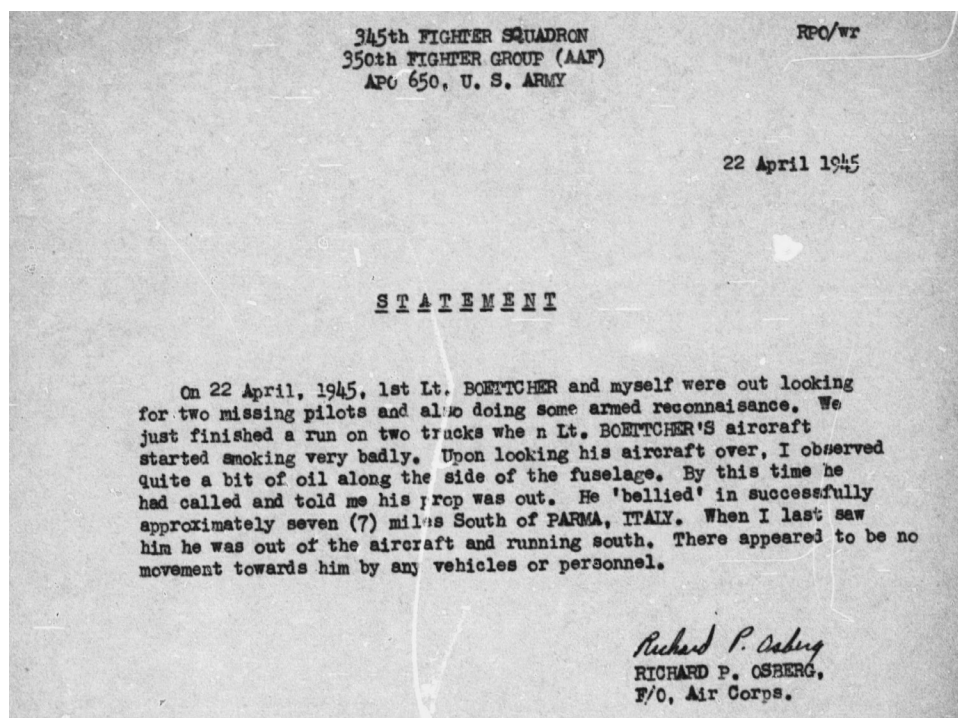
Il MACR riporta anche che sulla capottina del motore era dipinto un Panda come insegna personale del pilota e suo amuleto.

Dalla lettura del “Daily Operation Record” della missione n. 419 del 22 aprile, emergono tutti i dettagli dell'operazione: alle 13:30 due velivoli P-47, armati di razzi da 4.5⁸⁷ pollici, decollano da Pisa. I piloti sono i tenenti Roy E. Boettcher e Richard P. Osberg.

L'obiettivo della missione è una ricognizione armata per cercare altri due aerei del reparto che, in mattinata, non sono rientrati da una missione su San Benedetto Po (la n. 403): i rispettivi piloti dispersi Perryman e McCleskey, in seguito risulteranno entrambi deceduti in azione (KIA).

La ricerca da parte di Osberg e Boettcher è infruttuosa, poiché non riescono a rintracciare i due aerei dispersi, ma nella fase di ritorno alla base colpiscono e incendiano un obiettivo militare, un edificio alla periferia sud di Parma.

Durante lo svolgimento della missione, un'avaria meccanica all'elica provoca la caduta del velivolo di Boettcher dietro le linee nemiche. Il report dice anche che i due velivoli hanno sparato in totale 2960 proiettili da 12,7 mm. sui 4000 disponibili e non hanno sparato i razzi, sei dei quali sono andati persi con la caduta dell'aereo di Boettcher.



Dichiarazione di Osberg in MACR 14072 (allegato)

⁸⁷ Diametro dei razzi corrispondente a 11,4 centimetri.

Nell'archivio comunale sono tuttora conservate anche le dichiarazioni di alcuni di coloro che aiutarono il pilota a sfuggire alla cattura. In particolare il partigiano Amos Spadoni⁸⁸ (Montecchi) scrisse una dichiarazione a documentare la sua azione protettiva. Il giorno 23 aprile Spadoni consegnò a un partigiano di grado superiore: il comandante di Brigata Ivo De Maria (Schipa), che prese Boettcher a bordo, di un cavallo, portandolo a Viano, nella villa dell'avvocato Antonio Grandi⁸⁹, membro della Resistenza, nella quale erano da poco giunti militari della Missione alleata di raccordo con i partigiani.

22-6-45.
Io sottoscritto Spadoni Amos (Montecchi)
dichiaro che in data 22-4-45 ho ricevuto
dal Signor Sirena Antonio ^{e del Signor Cattani Antonio} Ben Piloti Americano
proveniente dall'aereo caduto presso
il Seminario Montericco di Albinea, Reggio E.
Spadoni Amos

Dichiarazione di Amos Spadoni sul pilota recuperato



Amos Spadoni (scheda ANPI)

CORPO VOLONTARIO DELLA LIBERTÀ
ADERENTI AL C.L.N.
Comando 2° Distaccamento 2° Btg S.A.P.
DICHIAZIONE
25 6 1945
Io sottoscritto: De Maria Ivo fu Ettore (Schipa) Comandante 2° Distaccamento
Partigiano, in data 23 Aprile 1945 alle ore 8 si presentava da Me certo
Spadoni Amos S.A.P., riferendomi che con lui vi era un ufficiale Americano
che lo stesso era stato raccolto da certo Sirena Antonio di Albinea.
Immediatamente con un cavallo lo trasportai a Viano alla villa dell'Avvocato
Grandi, ove colà vi era stanziata la Missione Alleata.
In fede
Schipa Ivo (Schipa)

Dichiarazione di Ivo De Maria (Schipa)

Un partigiano della 76a Brigata SAP⁹⁰, Massimiliano Montecchi⁹¹ (Fiore) riferì che l'aereo non venne piantonato dai tedeschi, ormai prossimi all'evacuazione di Albinea, mentre una squadra della 76^a, di cui lui non faceva inizialmente parte perché troppo giovane, nottetempo si era incaricata di asportare mitragliatrici e carburante dal relitto.

Anche le mitragliatrici possono avere una storia

Una di queste mitragliatrici asportate, una Browning 0.50 delle otto di cui disponeva il P-47 atterrato al Lavezza, sarà visibile nel Combat film USA della liberazione di Reggio, girato il giorno 26 aprile, in Piazza della Vittoria.

⁸⁸ Riconosciuto partigiano combattente, quale comandante di un Distaccamento della 76° Brigata S.A.P., con il riconoscimento del grado di sottotenente dell'Esercito Italiano.

⁸⁹ Antonio Grandi, avvocato, 1922-2001, nel suo studio in Reggio Emilia si tennero riunioni del Comitato di Liberazione Nazionale (CLN) negli anni 1943 e 1944. Attivo nel Movimento cattolico, nel 1965 sarà tra i soci fondatori di ISTORECO, divenendone presidente dal 1969 al 1974. (Fonte: Istoreco - RE).

⁹⁰ Squadre d'Azione Patriottica, organizzazione resistenziale operante sul territorio.

⁹¹ Nato a Montericco (1924) da Paolo e Notari Albertina, gli è riconosciuta la qualifica di partigiano combattente.

Massimiliano Montecchi aveva poi riferito della realizzazione da parte dei partigiani di un accrocchio meccanico per avviare lo sparo, non disponendo essi della necessaria alimentazione elettrica o pneumatica in dotazione sul velivolo. Non erano invece riusciti a trovare un sistema per fermare la raffica una volta partita, ragion per cui dovettero utilizzare brevi spezzoni ritagliati dai nastri.

Ancora, una di queste micidiali armi sarà trionfalmente esposta dai partigiani alla Liberazione, il 24 aprile, davanti al Municipio di Albinea, dove l'arma fu posta in mostra, appoggiata alla balaustra della scalinata.



Esposizione della mitragliatrice al Municipio di Albinea (foto di proprietà Marco Fossa)



La mitragliatrice del P-47 a Reggio, in Piazza della Vittoria, il 26 aprile 1945

Pop Art e aeroplani

Con la conquista della superiorità aerea, e quindi con la quasi totale scomparsa degli attacchi tedeschi agli aeroporti alleati, a partire dalla metà del 1944 i velivoli americani erano molto raramente verniciati.

L'assenza di vernice sulle ali e sulla fusoliera permetteva un recupero di peso a tutto vantaggio della produzione e delle prestazioni in volo. Gli aeroplani americani continuarono tuttavia a ostentare sgargianti insegne di reparto, spesso unite a insegne personali del pilota. L'usanza di caratterizzare il

proprio aereo con un disegno personalizzato è oggi indicata dal termine “nose art”, cioè “arte sul naso” perché in genere le insegne personali erano collocate nella prua dell’aereo.

La pin-up “Desirable” è un tipico esempio di nose art e fa parte del filone che in generale s’ispirava alle ragazze, più o meno vestite, dell’illustratore Alberto Vargas, allora molto in voga sulle riviste. Altri filoni illustrativi erano il nome della moglie⁹², della madre⁹³, o a scenette e scritte che denigravano il nemico⁷², personaggi dei cartoni animati e così via.

Com’è indicato sul relativo MACR, sulla cappottatura motore del P-47 di Boettcher era disegnato un orsetto panda. L’iconografia del tempo fornisce molte immagini dell’insegna e dei colori di reparto dei P-47 della 345^a Squadriglia del 350° Gruppo Caccia cui apparteneva il nostro Boettcher: un fulmine giallo su sfondo blu.



Colorazione caudale di un P-47 (danneggiato in azione)



Roy Boettcher



Una Sezione di P-47 in formazione di volo stretta

⁹² Il maggior asso statunitense della Seconda Guerra mondiale Richard Ira Bong aveva chiamato il proprio P-38 con il nome della moglie, “Marge”, così come il secondo asso Thomas McGuire. “Pudgy”.

⁹³ “Enola Gay”, il nome della madre del Col. Tibbets, pilota della Super Fortezza volante della bomba su Hiroshima.

⁹⁴ “Finito Benito - next Hirohito”, [Imperatore del Giappone], dipinto sulle ali di un B-25 di base a Napoli nel 1944.

Cosa rimane ad Albinea del P-47 Thunderbolt

Dalla sua caduta fino al recupero da parte dell'Aviazione americana, il relitto venne "visitato" da tanti abitanti della zona, più o meno giovani. Ognuno si portò a casa un qualche pezzo dell'aereo, per poterlo riutilizzare oppure semplicemente come ricordo.

Un signore, al tempo ragazzino, testimoniò che si era portato a casa il collimatore del velivolo, salvo poi doverlo restituire agli MP⁹⁵ dell'Esercito americano che si erano presentati direttamente a casa sua. Probabilmente al tempo il collimatore era ritenuto un dispositivo, se non proprio segreto, almeno di un certo valore.

Nel Museo delle Storie di Albinea è esposto un secchio in alluminio ricavato dai rottami dell'aereo. Poiché non ci sono saldature sul fianco, l'ipotesi più probabile è che sia stato ottenuto modificando uno spezzone del condotto che nel motore stellare del P-47 portava aria al carburatore. Il pezzo originale è irriconoscibile, perché è stato interamente battuto a mano e allargato a una estremità, previo riscaldamento dell'alluminio, come denota il diverso diametro fra la parte bassa e quella alta del manufatto.



Il secchio ricostruito



Condotta aria carburatore

L'aereo fantasma

“Una squadra SAP portò in salvo due piloti di un aereo inglese precipitato presso Albinea, recuperando inoltre due mitragliere calibro 12,7”.

La notizia, riferita al 9 aprile 1945, è ripresa da pagina 699 del volume di Guerrino Franzini, Storia della Resistenza reggiana.

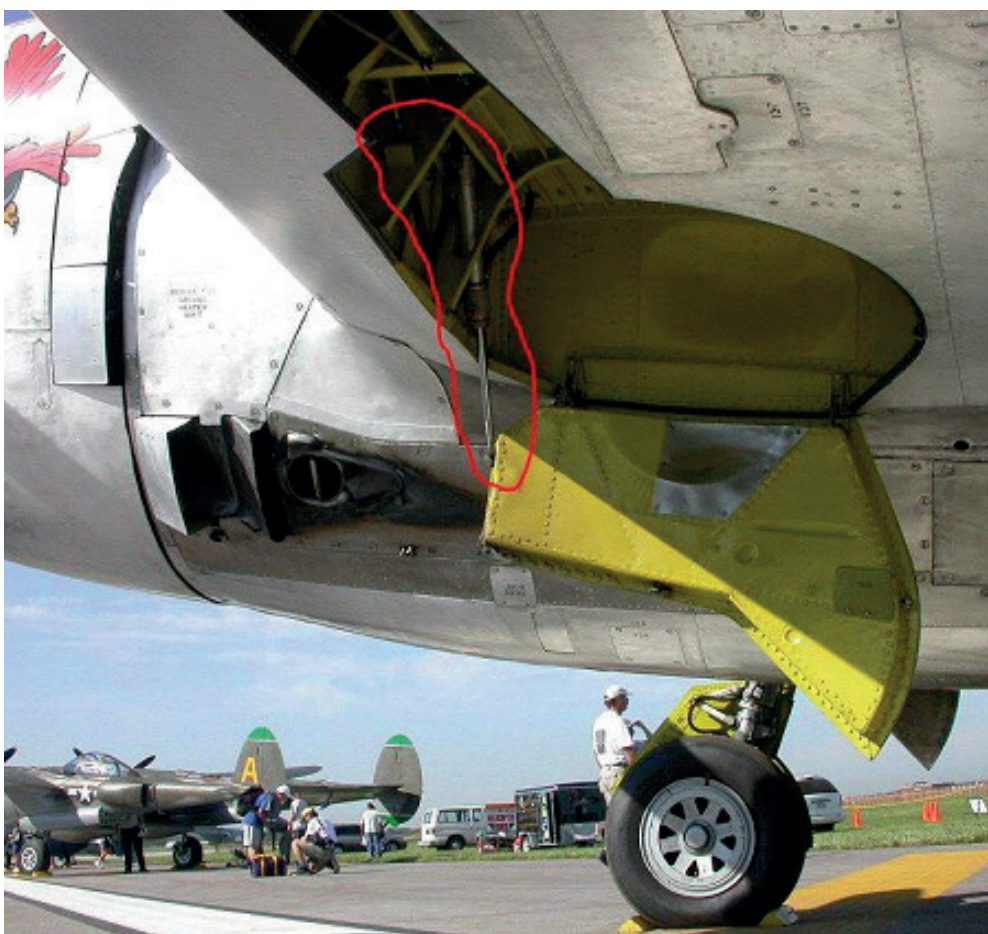
Dell'evento non è stato trovato riscontro alcuno. Appare probabile che nella ricostruzione postuma, la caduta del P-47 del giorno 22 aprile sia stata attribuita al 9 per mero errore o a causa della informalità delle documentazioni redatte dai resistenti.

⁹⁵ Polizia Militare dell'Esercito USA.

Un altro componente appartenuto al P-47, esposto al Museo, è un cilindro oleodinamico ritrovato alcuni anni fa nell'officina di un agricoltore di Bellarosa: si tratta del cilindro che azionava il portello di copertura di una ruota del carrello in posizione retratta.



Il cilindro oleodinamico originale del P-47



Vista alloggiamento ruota sinistra del carrello

La pace, la Memoria

La vicenda umana dei due principali protagonisti qui narrata, può indurre la tentazione di proporre per loro un giudizio di ordine politico - morale sulle loro scelte. Pensiamo però che quanto già detto nelle rispettive narrazioni rispecchi la realtà e sia sufficiente affinché ognuno possa trarne propri pensieri e valutazioni.

Le scelte individuali sono evidentemente scaturite all'interno di due società molto differenti sul piano politico - sociale e sotto governi con obiettivi opposti. Così, mentre per il giovane americano non deve essere stato molto difficile convincersi dell'opportunità di una scelta, di fronte a una minaccia che ormai incombeva sul mondo intero, per il giovane italiano la decisione scaturì invece a seguito di un drammatico travaglio, sia interiore sia collettivo.

In merito a quest'ultimo sarebbe ingeneroso non aver rispetto per una scelta affrontata nella piena consapevolezza di mettere a estremo rischio la propria stessa vita, forse non conscio di essere candidato al sacrificio per una causa ingiusta.

La storia di due ragazzi, l'un contro l'altro armati in guerra, dovrebbe trovare un posto nella Memoria di tutti ed evidenziare l'ignominia della guerra, che mai dovrebbe rappresentare lo strumento per costruire il futuro di una società civile.



Albinea 1901- La struttura a destra, dismessa, è ora elevata a sede del Museo delle Storie

Le madri alla ricerca dei figli perduti - Il «Cammino dei tulipani»

Cosa rimane oggi della battaglia aerea nel cielo di Albinea del 12 maggio 1944? Rimangono il caschetto di volo di Cooley, conservato nel Museo delle Storie situato all'interno della vecchia Pesa Pubblica nella piazza principale di Albinea e alcune testimonianze orali più o meno veritiere.

Il caschetto era stato recuperato da Pietro Fontanesi di Broletto, che quella mattina assieme al fratello stava lavorando nei campi del podere Ferrarini⁹⁶, nei pressi del Rio Vendina. Aveva visto distintamente il caccia bimotore puntare velocemente verso terra, lasciandosi dietro una scia di fumo nero, seguito a breve distanza da un altro caccia, quello di Morandi. Il pilota rimase nell'abitacolo, forse impossibilitato a lanciarsi o forse già morto prima dello schianto, colpito dai proiettili del Macchi MC-205 dell'A.N.R.

Fontanesi aveva aiutato i presenti a estrarre Cooley dai rottami, conservando da quel giorno il caschetto del pilota, in tela e con auricolari radio, utile anche a protezione dell'udito dal rumore del motore. Anni dopo lo donò a Matteo Mariani, uno dei curatori del Museo di Albinea, e ora il caschetto è esposto in una teca del Museo delle Storie, assieme ad un ricevitore radio ANB-H-1, che però non proviene dall'aereo caduto⁹⁷.

Il Museo delle Storie⁹⁸, situato nella piazza principale di Albinea, raccoglie alcuni importanti cimeli legati alla storia recente del Comune, soprattutto agli eventi della seconda guerra mondiale. E' stato creato nell'estate del 2021 per volontà di Corrado Ferrari, di Giacomo Mazzali⁹⁹ e dello scrittore e ricercatore Matteo Incerti¹⁰⁰, per raccogliere non solo cimeli storici, ma anche le storie e i racconti popolari legati a questi oggetti.

Si tratta di un modo per conservare e presentare alle nuove generazioni brandelli di storia locale che si inseriscono all'interno della Storia con la S maiuscola.



Il caschetto di Cooley e il ricevitore



Il Museo delle Storie

Fra i racconti attorno a questo evento che si sono tramandati negli anni, è d'obbligo raccontarne almeno altri due.

⁹⁶ Testimonianza di Pietro Fontanesi resa a Matteo Mariani.

⁹⁷ Cimeli donati al Museo delle Storie da Giuliano Bortolotti di Pavullo nel Frignano.

⁹⁸ Comunemente definito anche "Il museo più piccolo del mondo".

⁹⁹ Al tempo rispettivamente presidenti di Pro Loco Albinea e di A.N.P.I. Albinea.

¹⁰⁰ Reggio Emilia 12 maggio 1971 - Canada 14 agosto 2022.

Il testimone oculare

Il primo è ancora la testimonianza di Pietro Fontanesi che, intervistato sull'argomento, ha raccontato che venne celebrato il funerale al povero Cooley nella Pieve di Albinea, alla presenza di un ufficiale dell'aeronautica, che lui identificò come il pilota abbattitore [Morandi], anche senza saperne il nome. Un gesto di cavalleria, come a volte accadeva fra nemici.

Non risulta dai documenti che Cooley sia mai stato sepolto ad Albinea, ma verosimilmente la salma ricomposta fu trasportata prima al cimitero della Pieve, dove il giorno dopo si tenne probabilmente una piccola cerimonia funebre prima di trasferirla a Reggio per la sepoltura.

La disperazione di una madre

Il secondo racconto è quello che ha portato alla creazione del "Cammino dei tulipani". Sappiamo che nel dopoguerra, il Tenente colonnello McIntosh, venne in Italia a cercare informazioni sulla sorte di suo figlio Robert, disperso in azione (MIA) da quel 12 maggio 1944. E' probabile che egli abbia visitato il luogo della caduta di Cooley, essendo convinto che anche Robert fosse precipitato nel reggiano.

Alcuni anziani hanno raccontato che il generale era accompagnato in questa visita dalla madre di Cooley, la quale aveva piantato dei tulipani sul luogo di caduta del P-38 di suo figlio Richard. Si dice che quei tulipani si siano poi diffusi a piccole macchie sulle nostre colline. Ed è partendo da questa storia che a Matteo Incerti venne l'idea di proporre al Comune di Albinea la realizzazione di un sentiero, ornato da nuove piantumazioni di tulipani, in ricordo dell'amore di una madre.



Cartello iconografico sul Cammino dei tulipani

Purtroppo Matteo non fece in tempo a vedere la realizzazione del progetto a causa della sua prematura scomparsa in Canada, dove si era recato a promuovere il suo ultimo libro storico. Il progetto fu comunque portato a termine e inaugurato alla presenza degli alunni delle scuole primarie di Albinea il 30 novembre 2022 e intitolato alla memoria di Matteo, tre mesi dopo la sua morte.

Non fu possibile tuttavia realizzare il cammino in prossimità del punto di caduta dell'aereo di Cooley, essendo la zona all'interno di una proprietà privata recintata. Si scelse allora di far coincidere il "Cammino dei tulipani" con la strada che sale sul colle di Poiano. Lungo quella strada precipitò, 6 mesi dopo la caduta del P-38, il bombardiere "Desirable".



Corrado Ferrari (con il caschetto di Cooley), Matteo Mariani e Matteo Incerti



Le signore Enrica Ganapini e Marta Russo, testimoni oculari della caduta del B-25 Desirable, indicano ai genitori e al fratello di Matteo Incerti e all'ex sindaco di Albinea Nico Giberti l'esatto punto di caduta del bimotore il 10 novembre 1944.

Indice degli allegati

1. Richard Cooley - MACR n. 4761	56
2. James Lilly - MACR n. 4766	62
3. Robert McIntosh - MACR n. 4765	65
4. Equipaggio B-25 «Desirable» - MACR n. 9852.....	68
5. Roy Boettcher - MACR n. 14072	80
6. Bando del Comando militare tedesco	89
7. Inaugurazione del Cammino dei tulipani (30/11/2022)	90
8. Ricordo dei Caduti di guerra albinetani	93

1. Richard Cooley - MACR n. 4761

~~CONFIDENTIAL~~
(Equals British CONFIDENTIAL)

8379

Classification changed
to **RESTRICTED** by P. M. MANN, Capt., AG
Date **MAR 15 1946**

WAR DEPARTMENT
HEADQUARTERS ARMY AIR FORCES
WASHINGTON
MISSING AIR CREW REPORT

IMPORTANT: This report will be compiled in triplicate by each Army Air Forces organization within 48 hours of the time an aircraft is officially reported missing.

1. ORGANIZATION: Location Foggia #3; Command or Air Force 15th Air Force; Group 1st Fighter; Squadron 27th Fighter; Detachment _____
2. SPECIFY: Point of Departure Foggia #3; Course Base to Point SE of CATERA, Thence to Landfall to GIRON, Thence to BIVULLO.
3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR WHEN LAST REPORTED: Solid front very dense, stretched over mountains its top at 26,000 ft.
4. GIVE: (a) Date 12 May, 1944; Time 0825; and location BIVULLO, ITALY of last known whereabouts of missing aircraft.
(b) Specify whether (X) Last Sighted; () Last contacted by Radio; () Forced down; () Seen to Crash; or () Information not available.
5. AIRCRAFT WAS LOST, OR IS BELIEVED TO HAVE BEEN LOST, AS A RESULT OF: (Check only one) () Enemy Aircraft; () Enemy Anti-Aircraft; (X) Other circumstances as follows: CRASH--Probably into the mountains in the vicinity of BIVULLO.
6. AIRCRAFT: Type, Model and Series P-50J-15-10; AAF Serial Number 42-104116
7. ENGINES: Type, Model and Series V-1710-51; AAF Serial Number A-088959
Type, Model and Series V-1710-59; AAF Serial Number A-088107
8. INSTALLED WEAPONS (Furnish below Make, Type and Serial Number)
(a) Gun, Machine Browning, 50 Cal. (b) Gun Machine, Browning 50 Cal.
U.R. #1075736 M2 A/C Basic; L.R. #1075637 M2 A/C Basic;
(c) Gun, Machine Browning, 50 Cal. (d) Gun, Machine Browning 50 Cal.
U.L. #1075800 M2 A/C Basic; L.L. #1075598 M2 A/C Basic;
(e) Cannon, Gun Automatic, 20MM (f) _____
M2, #124370;
9. THE PERSONS LISTED BELOW WERE REPORTED AS: (a) Battle Casualty YES
or (b) Non-Battle Casualty _____
10. NUMBER OF PERSONS ABOARD AIRCRAFT. Crew 1; Passengers _____;
Total 1.
(Starting with Pilot, Furnish the following particulars; If more than 12 persons were aboard aircraft, list similar particulars on separate sheet and attach original to this form.)

Crew Position	Name in Full (Last Name First)	Rank	Serial Number
1. Pilot	COOLEY, RICHARD A. ✓	2nd Lt.	0-746047
2.			
3.			

~~CONFIDENTIAL~~
(Equals British CONFIDENTIAL)

Encl 12

1. Richard Cooley - MACR n. 4761

~~CONFIDENTIAL~~
(Equals British CONFIDENTIAL)

11. IDENTIFY BELOW THOSE PERSONS WHO ARE BELIEVED TO HAVE LAST KNOWLEDGE OF AIRCRAFT, AND CHECK APPROPRIATE COLUMN TO INDICATE BASIS FOR SAME:

Name in full (Last Name First)	Rank	Serial Number	Check only one column		
			Contacted by Radio	Last Sighted	Saw Crash Forced Landing
1. <u>LIENAU, HAROLD M.</u>	<u>2nd Lt.</u>	<u>0-752133</u>		<u>X</u>	
2. <u></u>	<u></u>	<u></u>			

12. IF PERSONNEL ARE BELIEVED TO HAVE SURVIVED, ANSWER YES TO ONE OF THE FOLLOWING STATEMENTS: (a) Parachutes were used _____ (b) Persons were seen walking away from scene of crash _____; or (c) Any other reason (Specify) _____

13. ATTACH AERIAL PHOTOGRAPH, MAP, CHART, OR SKETCH, SHOWING APPROXIMATE LOCATION WHERE AIRCRAFT WAS LAST SEEN. _____

14. ATTACH EYEWITNESS DESCRIPTION OF CRASH, FORCED LANDING, OR OTHER CIRCUMSTANCES PERTAINING TO MISSING AIRCRAFT. _____

15. ATTACH A DESCRIPTION OF THE EXTENT OF SEARCH, IF ANY, GIVE NAME, RANK, AND SERIAL NUMBER OF OFFICER IN CHARGE HERE No search made.

Date of Report 14 May, 1944.

2 Incl:
Incl - 1 Statement of Lt. LIENAU (7 Copies)
Incl - 2 Sketch (7 copies)

Thomas E. Maloney
THOMAS E. MALONEY,
2nd Lt., Air Corps,
Operations Officer.

Nota redazionale:
Thomas E. Maloney (1923-2012), sottotenente.
Ufficiale addetto alle operazioni, preparazione e coordinamento missioni di volo dello Squadron.
Fregiato del titolo di Asso per numero di abbattimenti aerei nemici conseguito.

~~CONFIDENTIAL~~
(Equals British CONFIDENTIAL)

RECEIVED
JUN 1 1944

1. Richard Cooley - MACR n. 4761

27TH FIGHTER SQUADRON
1ST FIGHTER GROUP
Foggia #3

12 May, 1944.

S T A T E M E N T

LT. COOLEY was my number 3 man in a 3 ship flight. We had just set course toward home on a heading of 127° and all three of us were in good close formation, when I noticed a heavy overcast completely covering our path over a wide area which was impossible to go around. I called and told my flight we were going up through it and just as I started in at an altitude of 1,500 feet I noticed LT. COOLEY was still in close formation. After climbing for a while I called my flight to check in. Lt. COOLEY did not answer. I broke out for a while at 10,000 feet, giving my number 2 man time to join me. LT. COOLEY had disappeared.

Incl - 1

Harold M. Lienau

HAROLD M. LIENAU,
2nd Lt., Air Corps,
27th Fighter Squadron.

1. Richard Cooley - Rapporto Aviazione germanica

Meldung über den Abschluß eines
US-amerikanischen Flugzeuges

Abschuß-Nr. ME 1376

Abschußtag und Zeit: 12.5.44 - 10.30
Abschußort: S. Reggio-Nell-Emilia
Flugzeugtyp: Lightning
Meldende Dienststelle: Lftfl. Kdo.2

Besatzung:

Name und Vornamen: Geburtsort und -ort:	Dienst- grad	Erk.- Marke:	gef.: verw.: tot:	Verbleib: welches Lager Art d. Verwundung Grablage
--	-----------------	-----------------	-------------------------	---

+ COOLEY 34/189 Richard A.

2.Lt. O-746047 tot Prdhf. Reggio-Nell
Emilia

Traduzione:

Notifica dell'abbattimento di un
Aereo statunitense

Numero di abbattimento: ME 1376

Data e ora dell'abbattimento: 12.5.44 - 10.30
Luogo dell'abbattimento: Reggio-Nell-Emilia
Tipo di aereo: Lightning
Ufficio segnalante: Lftfl. Kdo.2



Equipaggio:

Cognome e nome	Grado	Matricola	Esito	Dove si trova
COOLEY Richard A.	2.Lt	O-746047	morto	Cimitero di Reggio Emilia

Osservazioni:

DULAG-LUFT, il 2.11.44 Wo.

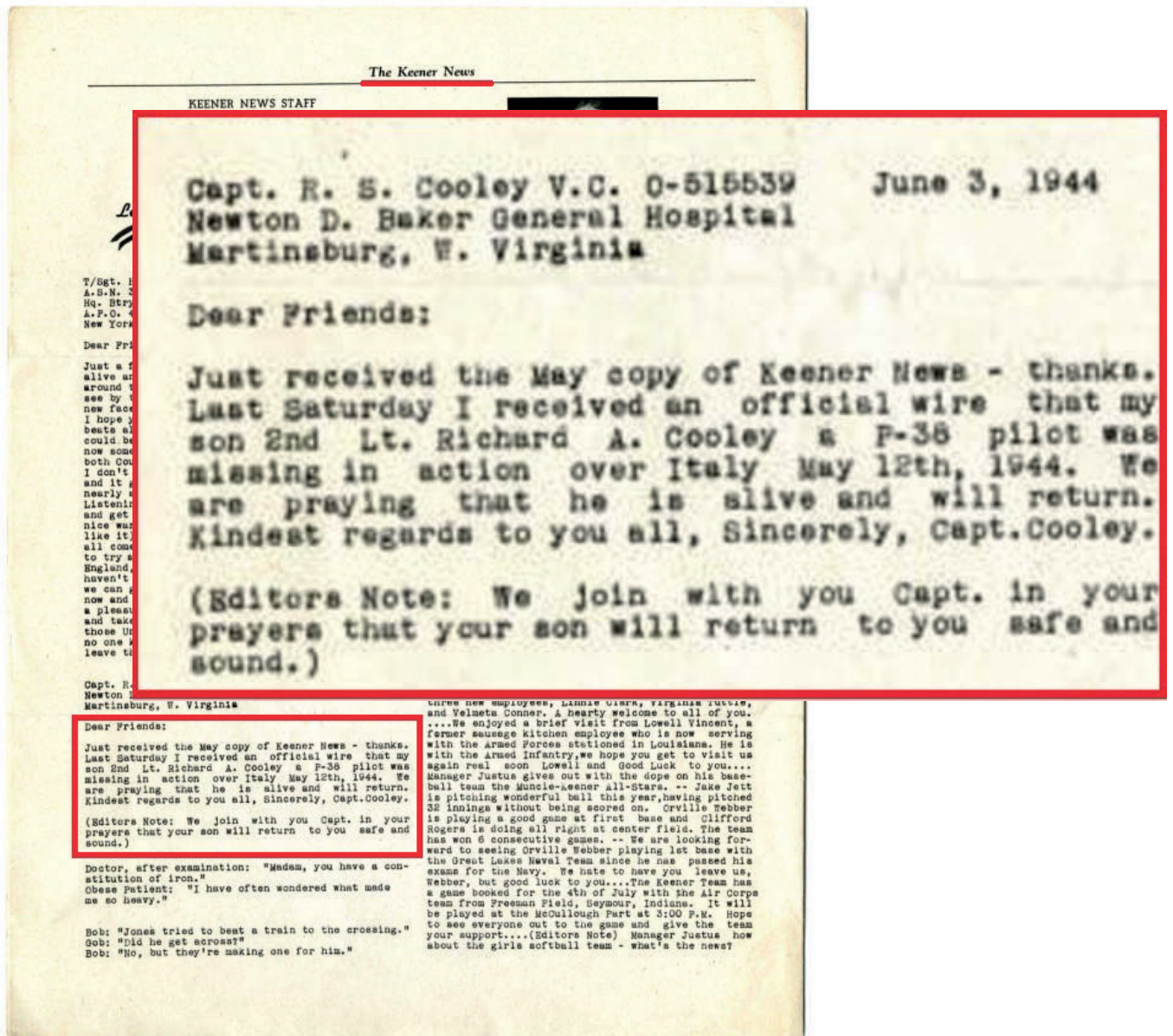
Bemerkungen:

DULAG-LUFT, den 2.11.44 Wo.

Richard Cooley - Il luogo della caduta, Mappa



1. Richard Cooley - La nota scritta dal padre di Cooley, il capitano Richard S. Cooley, e pubblicata dal giornale locale Keener News



Capitano R.S. Cooley V.C. 0-515539 - 3 Giugno, 1944
 Newton D. Baker General Hospital
 Martinsburg, West Virginia

Cari Amici:

Ho appena ricevuto la copia di Maggio del Keener News - grazie.

Lo scorso sabato ho ricevuto una comunicazione ufficiale che mio figlio, il sottotenente Richard A. Cooley, pilota di un aereo P-38, è disperso dopo un'azione sull'Italia del 12 maggio 1944.

Stiamo pregando che sia vivo e che ritornerà. I più gentili saluti a tutti voi, Capitano Cooley.

(Nota dell'editore: Ci uniamo a voi Capitano nelle preghiere che vostro figlio ritorni sano e salvo.)

2. James Lilly - MACR n. 4766

~~CONFIDENTIAL~~
(Equals British CONFIDENTIAL)

83-30

Classification changed
to **RESTRICTED**
by E. A. BRADY, Lt. Col., AO
by P. M. MURPHY, Capt., AO
Date MAR 15 1948

WAR DEPARTMENT
HEADQUARTERS ARMY AIR FORCES
WASHINGTON
MISSING AIR CREW REPORT

IMPORTANT: This report will be compiled in triplicate by each Army Air Forces organization within 48 hours of the time an aircraft is officially reported missing.

1. ORGANIZATION: Location Foggia #3, Italy ; Command or Air Force 15th A.F. ;
Group 1st Fighter ; Squadron 27th Fighter ; Detachment _____ ;
 2. SPECIFY: Point of Departure Foggia #3 ; Course Base to point NE of Capraia/
thence to 5 miles S. of Piacenza, thence to Reggio Emilia-Bologna, thence S. of
Imola, Italy ; Intended Destination Piacenza, S. Domiano A/D ; Type of
Mission Strafing ;
 3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR WHEN LAST REPORTED:
Solid front very dense stretched over the mountains, its top at 26,000 feet.
Intermittant snow and sleet encountered in same area
 4. GIVE: (a) Date 12 May, 1944 ; Time 08:30 hours ; and Location Imola, Italy
of last known whereabouts of missing aircraft. (b) Specify whether () Last Sighted; (X) Last Contacted by Radio;
() Forced Down; () Seen to Crash; or () Information not available.
 5. AIRCRAFT WAS LOST, OR IS BELIEVED TO HAVE BEEN LOST, AS A RESULT OF: (Check
only one) () Enemy Aircraft; () Enemy Anti-Aircraft; (X) Other Circumstances
as follows: Crash-Into the mountains S. of Imola, Italy
 6. AIRCRAFT: Type, Model and Series P-38J-15-10 ; AAF SERIAL NO. 43-28347
 7. ENGINES: Type, Model and Series V-1710-91 & 89 ; AAF SERIAL NO. (a) A-039428
(b) A-038695 ; (c) _____ ; (d) _____ ;
 8. INSTALLED WEAPONS (Furnish below Make, Type and Serial Number)
(a) Gun, machine, Browning, M2 (b) Gun, machine Browning M2 (c) Gun, mach, Brown, M2
U.R. #1177689, A/F L.R. #1176969 A/F U.L. #1177400, A/F
(d) Gun, machine Browning, M2 (e) Gun, Auto, 20mm, M2 (f) _____
L.L. #1177041, A/F #118799
 9. THE PERSONS LISTED BELOW WERE REPORTED AS: (a) Battle Casualty Yes.
or (b) Non-Battle Casualty _____
 10. NUMBER OF PERSONS ABOARD AIRCRAFT: Crew 1 ; Passengers None
Total 1 ;
(Starting with Pilot, furnish the following particulars; If more than 12 persons
were aboard aircraft, list similar particulars on separate sheet and attach
original to this form).
- | Crew Position | Name in Full
(Last Name in first) | Rank | Serial Number |
|---------------|---|---------|---------------|
| 1. Pilot | LILLY, JAMES M. ✓ | 2nd Lt. | 0-760471 |
| 2. | | | |

Encl 1+

~~CONFIDENTIAL~~
(Equals British CONFIDENTIAL)

2. James Lilly - MACR n. 4766

~~CONFIDENTIAL~~
(Equals British CONFIDENTIAL)

11. IDENTIFY BELOW THOSE PERSONS WHO ARE BELIEVED TO HAVE LAST KNOWLEDGE OF AIRCRAFT, AND CHECK APPROPRIATE COLUMN TO INDICATE BASIS FOR SAME:

Name in Full (Last Name First)	Rank	Serial Number	Contacted by			Check only one column		
			Last Sighted	Saw Crash	Saw Forced Landing			
1. MILLER, ARMOUR C.	1st Lt.	O-790699	X					
2.								
3.								

12. IF PERSONNEL ARE BELIEVED TO HAVE SURVIVED, ANSWER YES TO ONE OF THE FOLLOWING STATEMENTS: (a) Parachutes were used _____ (b) Persons were seen walking away from scene of crash _____; or (c) Any other reason (Specify) _____
13. ATTACH AERIAL PHOTOGRAPH, MAP, CHART, OR SKETCH, SHOWING APPROXIMATE LOCATION WHERE AIRCRAFT WAS LAST SEEN.
14. ATTACH EYEWITNESS DESCRIPTION OF CRASH, FORCED LANDING, OR OTHER CIRCUMSTANCES PERTAINING TO MISSING AIRCRAFT.
15. ATTACH A DESCRIPTION OF THE EXTENT OF SEARCH, IF ANY, AND GIVE NAME, RANK, AND SERIAL NUMBER OF OFFICER IN CHARGE HERE _____ No. search made. _____

JUN 9 1944

Date of Report 14 May, 1944.



- 2 Incl. -
Incl - 1 Statement of Lt. Miller, A.C. (7 cyps)
Incl - 2 Sketch (7 cyps)

Thomas E. Maloney
THOMAS E. MALONEY,
2nd Lt., Air Corps,
Operations Officer.

~~CONFIDENTIAL~~
(Equals British CONFIDENTIAL)

~~CONFIDENTIAL~~
(Equals British CONFIDENTIAL)

2. James Lilly - MACR n. 4766

27TH FIGHTER SQUADRON
1ST FIGHTER GROUP
Foggia #3

12 May, 1944.

S T A T E M E N T

Lt. LILLY was flying number 2 position in my flight. When it became imperative that we climb through the overcast I called him on the R/T, giving definite instructions to set gyro instruments and to climb on a certain course at a certain air speed and rate of climb. He failed to acknowledge that or a repeated call. I then signaled for a close formation and started up through the weather with Lt. LILLY on my wing. We successfully climbed through the first layer, the top of which was about 6,000 feet. We then started through the second layer. I checked his position by frequent glances over my shoulders. At about 9,000 feet he disappeared. I made repeated attempts to contact him on the R/T, trying channels "B", "C", and "D" as well as the assigned channel, "A". I instructed the number 3 man of the flight to attempt to contact him, which he did without success.

Incl - 1.

Armour C. Miller
ARMOUR C. MILLER,
1st Lt., Air Corps,
27th Fighter Squadron

3. Robert McIntosh - MACR n. 4765

Classification changed

to ~~RESTRICTED~~

by E. A. BRADUNAS, Lt. Col., AO

by F. M. MURPHY, Capt., AO

Date

~~CONFIDENTIAL~~
(Equals British CONFIDENTIAL)

WAR DEPARTMENT
HEADQUARTERS ARMY AIR FORCES
WASHINGTON
MISSING AIR CREW REPORT

3-31

IMPORTANT: This report will be compiled in triplicate by each Army Air Forces organization within 48 hours of the time an aircraft is officially reported missing.

1. ORGANIZATION: Location Foggia #3; Command or Air Force 15th A.F.; Group 1st Fighter; Squadron 27th Fighter; Detachment _____;
2. SPECIFY: Point of Departure Foggia #3; Course Base to point NE of Capraia, thence to 5 miles S. of Piacenza, thence to Reggio Emilia-Bologna, thence S. of Imola, Italy; Intended Destination Piacenza, S. Doniano A/D; Type of Mission Strafing;
3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR WHEN LAST REPORTED: Intermittant snow and sleet, XXX Solid front very dense stretched over the mountains, its top at 26,000 feet.
4. GIVE: (a) Date 12 May, 1944; Time 08:30 hours; and Location Imola, Italy of last known whereabouts of missing aircraft;
(b) Specify whether () Last Sighted; (X) Last Contacted by Radio; () Forced Down; () Seen to Crash; or () Information not available.
5. AIRCRAFT WAS LOST, OR IS BELIEVED TO HAVE BEEN LOST, AS A RESULT OF: (Check only one) () Enemy Aircraft; () Enemy Anti-Aircraft; (X) Other circumstances as follows: Crash- Into mountain S. of IMOLA, ITALY
6. AIRCRAFT: Type, Model and Series P-38J-15-LO; AAF SERIAL NO. 42-104223
7. ENGINES: Type, Model and Series V-1710-91 & 89; AAF SERIAL NO. (a) A-039009 (b) A-038153; (c) _____; (d) _____
8. INSTALLED WEAPONS (Furnish below Make, Type and Serial Number)
(a) Gun, machine, Brown., M2 U.R. #612830, A/F (b) Gun, mach., Brown., M2 L.R. #609297, E/F (c) Gun, mach., Brown, M2 UL #613257, A/F
(d) Gun, mach., Brown., M2 L.L. #613112, A/F (e) Gun, auto., 20mm, #124044 (f) _____
9. THE PERSONS LISTED BELOW WERE REPORTED AS: (a) Battle Casualty (a) Yes. or (b) Non-battle casualty _____
10. NUMBER OF PERSONS ABOARD AIRCRAFT: Crew 1; Passengers None.
Total 1;
(Starting with Pilot, furnish the following particulars; If more than 12 persons were aboard aircraft, list similar particulars on separate sheet and attach original to this form.)

Crew Position	Name in Full (Last Name First)	Rank	Serial Number
1. Pilot	MC INTOSH, ROBERT L.	2nd Lt.	O-802024
2.			

~~CONFIDENTIAL~~
Equals British CONFIDENTIAL

8126

Clnc 14

3. Robert McIntosh - MACR n. 4765

~~CONFIDENTIAL~~
(Equals British CONFIDENTIAL)

11. IDENTIFY BELOW THOSE PERSONS WHO ARE BELIEVED TO HAVE LAST KNOWLEDGE OF AIRCRAFT, AND CHECK APPROPRIATE COLUMN TO INDICATE BASIS FOR SAME:

Name In Full (Last Name First)	Rank	Serial Number	Check only one column			
			Contacted by Radio	Last Sighted	Saw Crash	Saw Forced Landing
1. MILLER, ARMOUR C.	1st Lt.	O-790699	X			
2.						
3.						

12. IF PERSONNEL ARE BELIEVED TO HAVE SURVIVED, ANSWER YES TO ONE OF THE FOLLOWING STATEMENTS: (a) Parachutes were used _____ (b) Persons were seen walking away from scene of crash _____; or (c) Any other reason (Specify) _____
13. ATTACH AERIAL PHOTOGRAPH, MAP CHART, OR SKETCH, SHOWING APPROXIMATE LOCATION WHERE AIRCRAFT WAS LAST SEEN.
14. ATTACH EYEWITNESS DESCRIPTION OF CRASH, FORCED LANDING OR OTHER CIRCUMSTANCES PERTAINING TO MISSING AIRCRAFT.
15. ATTACH A DESCRIPTION OF THE EXTENT OF SEARCH, IF ANY, AND GIVE NAME, RANK, AND SERIAL NUMBER OF OFFICER IN CHARGE HERE _____ No search made.

Date of Report 14 May, 1944



- 2 Incl.
Incl - 1 Statement of Lt. Miller (7cpys.)
Incl - 2 Sketch (7 spys.)

Thomas E. Maloney
THOMAS E. MALONEY,
2nd Lt., Air Corps,
Operations Officer.

~~CONFIDENTIAL~~
(Equals British CONFIDENTIAL)

3. Robert McIntosh - MACR n. 4765

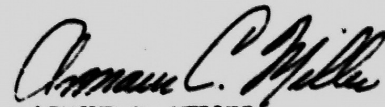
27TH FIGHTER SQUADRON
1ST FIGHTER GROUP
Poggia #3

12 May, 1944.

S T A T E M E N T

Lt. McIntosh was flying number 3 position in my flight. When it was imperative that we climb through the overcast I called him on the R/T giving him a course, an air speed and a rate of climb to make his ascent through the overcast. He acknowledged and said that he was going on instruments. I had radio contact with him as I was climbing through the weather and he acknowledged my precautions to put on oxygen and to check the gas. At my last radio contact he was about 18,000 feet and still O.K. Because of numerous other radio transmissions I was unable to contact him again.

Incl - 1


ARMOUR C. MILLER,
1st Lt., Air Corps,
27th Fighter Squadron.

4. Equipaggio B-25 «Desirable» - MACR n. 9852

CONFIDENTIAL

WAR DEPARTMENT
HEADQUARTERS ARMY AIR FORCES
WASHINGTON

MISSING AIR CREW REPORT

IMPORTANT: This report will be compiled in triplicate by each Army Air Forces organization within 48 hours of the time an air crew member is officially reported missing.

1. ORGANIZATION: Location, by Name Solenzara, Corsica; Command or Air Force 12th
Group 321st Bomb (M); Squadron 448th Bomb (M); Detachment 57th Wing
2. SPECIFY: Place of Departure Solenzara Airfield; Course See Sketch
Target or Intended Destination Castiglia Rail Bridge; Type of Mission Tactical Bombing
Italy
3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR WHEN LAST REPORTED:
CAVU
4. GIVE: (a) Day 10 Month 11 Year 1944; Time 1410; and Location N-SW - Bologna
30 Miles of last known whereabouts of missing aircraft.
(b) Specify whether aircraft was last sighted (X); Last contacted by
radio (); Forced down (); Seen to Crash (); or Information not available ().
5. AIRCRAFT WAS LOST, OR IS BELIEVED TO HAVE BEEN LOST, AS A RESULT OF: (Check
only one) Enemy Aircraft (); Enemy Anti-Aircraft (X); Other Circumstances as
follows: _____
6. AIRCRAFT: Type, Model and Series B25-J; AAF Serial Number 43-27805
7. NICKNAME OF AIRCRAFT, if any "Desirable"
8. ENGINES: Type, Model and Series B2600-13-29; AAF Serial Number:
Left Right
(a) 41-31888-13; (b) 43-29124-22; (c) _____; (d) _____
9. INSTALLED WEAPONS (Furnish below Make, Type and Serial Number):
(a) _____; (b) _____; (c) _____; (d) _____
(e) _____; (f) NOT AVAILABLE; (g) _____; (h) _____
(i) _____; (j) _____; (k) _____; (l) _____
(m) _____; (n) _____; (o) _____; (p) _____
10. THE PERSONS LISTED BELOW WERE REPORTED AS: (a) Battle Casualty Yes
or (b) Non Battle Casualty _____
11. NUMBER OF PERSONS ABOARD AIRCRAFT: Crew 7; Passengers _____; Total 7
(Starting with Pilot, furnish the following particulars: If more than 11
persons were aboard aircraft, list similar particulars on separate sheet and
attach original to this form).

Crew Position	Name in Full (Last Name First)	Rank	Serial Number	Current Status
✓ 1. Pilot	Anderson, Douglas R.	1st Lt.	O-747702	MIA RTD
✓ 2. Co-Pilot	Dossy, Vernon C.	Captain	O-806237	MIA RTD
3. Bombardier	Luckhaupt, Robert W.	1st Lt.	O-1634036	MIA RTD
✓ 4. Navigator	McKinley, Robert H.	1st Lt.	O-706322	MIA RTD

(over)

4. Equipaggio B-25 «Desirable» - MACR n. 9852

CONFIDENTIAL					Serial	Current
Crew Position	Name in Full	Rank	Number	Status		
✓ 5. Engineer	X Williams, Griffith E.	Sgt.	12039031	MIA		PTD
✓ 6. Radio-Gunner	Holt, John A.	Cpl.	31511192	MIA		PTD
✓ 7. Gunner	Hammerschmidt, Harry E.	S/Sgt.	16124211	MIA		PTD
8.						
9.						
10.						
11.						

12. IDENTIFY BELOW THOSE PERSONS WHO ARE BELIEVED TO HAVE LAST KNOWLEDGE OF AIRCRAFT, AND CHECK APPROPRIATE COLUMN TO INDICATE BASIS FOR SAME:

Name in Full (Last Name First)	Rank	Serial Number	Contacted by Radio	Check Only One Column		
				Last Sighted	Saw Crash	Saw Forced Landing
1. Holcombe, Dewey R.	1st Lt.	O-753516		X		
2. Kuoni, Charles F.	2nd Lt.	O-715241	X			
3.						

13. IF PERSONNEL ARE BELIEVED TO HAVE SURVIVED, ANSWER YES TO ONE OF THE FOLLOWING STATEMENTS: (a) Parachutes were used yes; (b) Persons were seen walking away from scene of crash yes; or (c) Any other reasons (Specify):

14. ATTACH AERIAL PHOTOGRAPH, MAP, CHART, OR SKETCH, SHOWING APPROXIMATE LOCATION WHERE AIRCRAFT WAS LAST SEEN OR HEARD FROM.
15. ATTACH EYEWITNESS DESCRIPTION OF CRASH, FORCED LANDING, OR OTHER CIRCUMSTANCES PERTAINING TO MISSING AIRCRAFT.
16. GIVE NAME, RANK AND SERIAL NUMBER OF OFFICER IN CHARGE OF SEARCH, IF ANY, INCLUDING DESCRIPTION EXTENDED



Date of Report 11-11-44

Raymond W. Moss
(Signature of Preparing Officer)
RAYMOND W. MOSS,
Captain, Air Corps,
Operations Officer.

17. REMARKS OR EYEWITNESS STATEMENTS:

CONFIDENTIAL

4. Equipaggio B-25 «Desirable» - MACR n. 9852

U. S. CONFIDENTIAL EQUALS BRITISH CONFIDENTIAL

448th Bombardment Squadron (H), AAF
321st Bombardment Group (H), AAF
A. P. O. # 830.

10 November 1944.

Upon peeling off the target, Lieutenant Kuoni and I saw Lieutenant Anderson's ship leaving formation with wings and flaps in down position. The ship was losing altitude, but apparently under control. We flew with them in a general southern heading, just west of Bologna.

Before the crew of seven bailed out, I had radio contact with Captain Bossey, who assured us that they were all okay and preparing to jump. Lieutenant Kuoni received Lieutenant Anderson's message just before the latter left the aircraft as the last man. We are sure the complete crew jumped and landed in the general area twenty to thirty miles west-southwest of Bologna, and just west of the river Reno.

Our navigation was extremely difficult due to our own constantly changing direction in attempt to stay with the slow flying aircraft, hence we cannot be positive of the location of the ship when the crew left. Their altitude was ample--three to four thousand feet indicated.

Denny R. Holcombe
DENNY R. HOLCOMBE,
1st Lieut., Air Corps,
Pilot.

(Attachment to MAC Report, Anderson,
Douglas R. (C) and crew, dated
10 November 1944.)

1

U. S. CONFIDENTIAL EQUALS BRITISH CONFIDENTIAL

Incl 2'

4. Equipaggio B-25 «Desirable» - MACR n. 9852

U. S. CONFIDENTIAL Equals BRITISH CONFIDENTIAL

448th Bombardment Squadron (H), AAF
321st Bombardment Group (H), AAF

10 November 1944.

I had the last radio contact with ship #43-27805, piloted by Lieutenant Anderson. He made certain that all crew members had left the ship, and then contacted me by radio stating same, and that he was about to bail.

Charles F. Kuch, Jr.

CHARLES F. KUCH,
2nd Lieut., Air Corps.
Pilot.

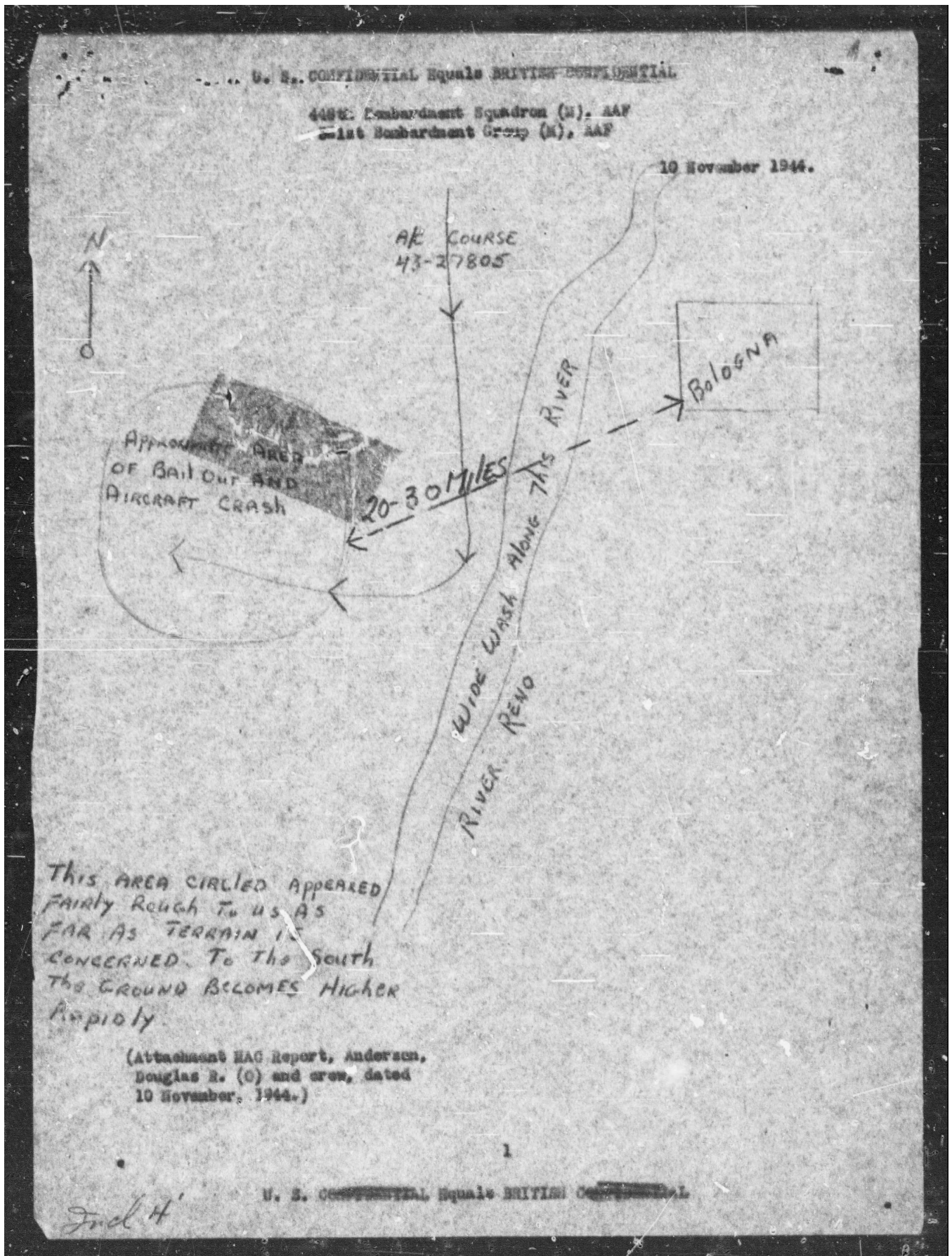
(Attachment MAC Report, Anderson,
Douglas R. (O) and crew, dated
10 November 1944.)

1

U. S. CONFIDENTIAL Equals BRITISH CONFIDENTIAL

Incl 3

4. Equipaggio B-25 «Desirable» - MACR n. 9852



4. Equipaggio B-25 «Desirable» - MACR n. 9852

MACR No.
9432

Date and Time Aircraft was shot down 10 Nov 44 - 1424 Casualty No: ME 7403

Place of Crash near Albiner

Type of Plane Mitchell

Reporting Office PoW Transit Camp Verona

NAME	RANK	SERIAL NO	CAPTURED WOUNDED DEAD	PLACE OF INTERMENT
HAMMERSCHMIEDT Harry Edward 22 Jan 23 Czecho-slovakia	S/Sgt	16124211	captured	Dulag-Luft West
Casualty No: ME 2403 1st delayed report of 21 Dec 44				
ANDERSON Douglas Rennie	1st Lt	G-747702	captured	Dulag-Luft West

Dulag-Luft, 28 Nov 44: V.S.

4. Equipaggio B-25 «Desirable» - MACR n. 9852

~~CONFIDENTIAL~~

HEADQUARTERS
321ST BOMBARDMENT GROUP (M)

AG 560.33 (MACR dtd 11 Nov 44,
Pilot: D. R. Anderson, 1st Lt,
O-747702, 448th Bomb Sq. A/C
B-25J No. 43-27805).

APO 650, US Army,
14 November 1944.

SUBJECT: Missing Air Crew Report.

TO : Commanding General, MTOUSA, APO 512, US Army. (THRU CHANNELS).

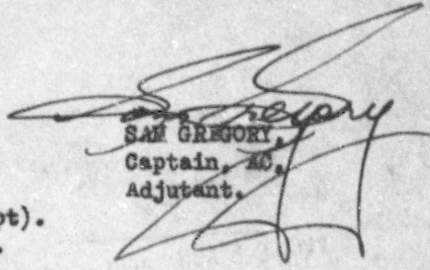
1. In compliance with War Department letter, subject as above, dated 7 July 1944, Missing Air Crew Report is rendered on the following-named personnel of this Group:

NAME	GRADE	ASN	CAS DATE	CAS TYPE	REMARKS
Anderson, Douglas R.	1st Lt	0747702	10 Nov 44	MIA	Casualty occurred
Dossey, Vernon C.	Capt	0806237	10 Nov 44	MIA	in Italy
Luckhaupt, Robert W.	1st Lt	01634086	10 Nov 44	MIA	
McKinley, Robert H.	1st Lt	0706310	10 Nov 44	MIA	
Williams, Griffith E.	Sgt	12039031	10 Nov 44	MIA	
Holt, John A.	Cpl	31311192	10 Nov 44	MIA	
Hammerschmidt, Harry E.	S/Sgt	16124211	10 Nov 44	MIA	

2. Battle Casualty Report on above-named officers and enlisted men was submitted by this headquarters 11 November 1944.

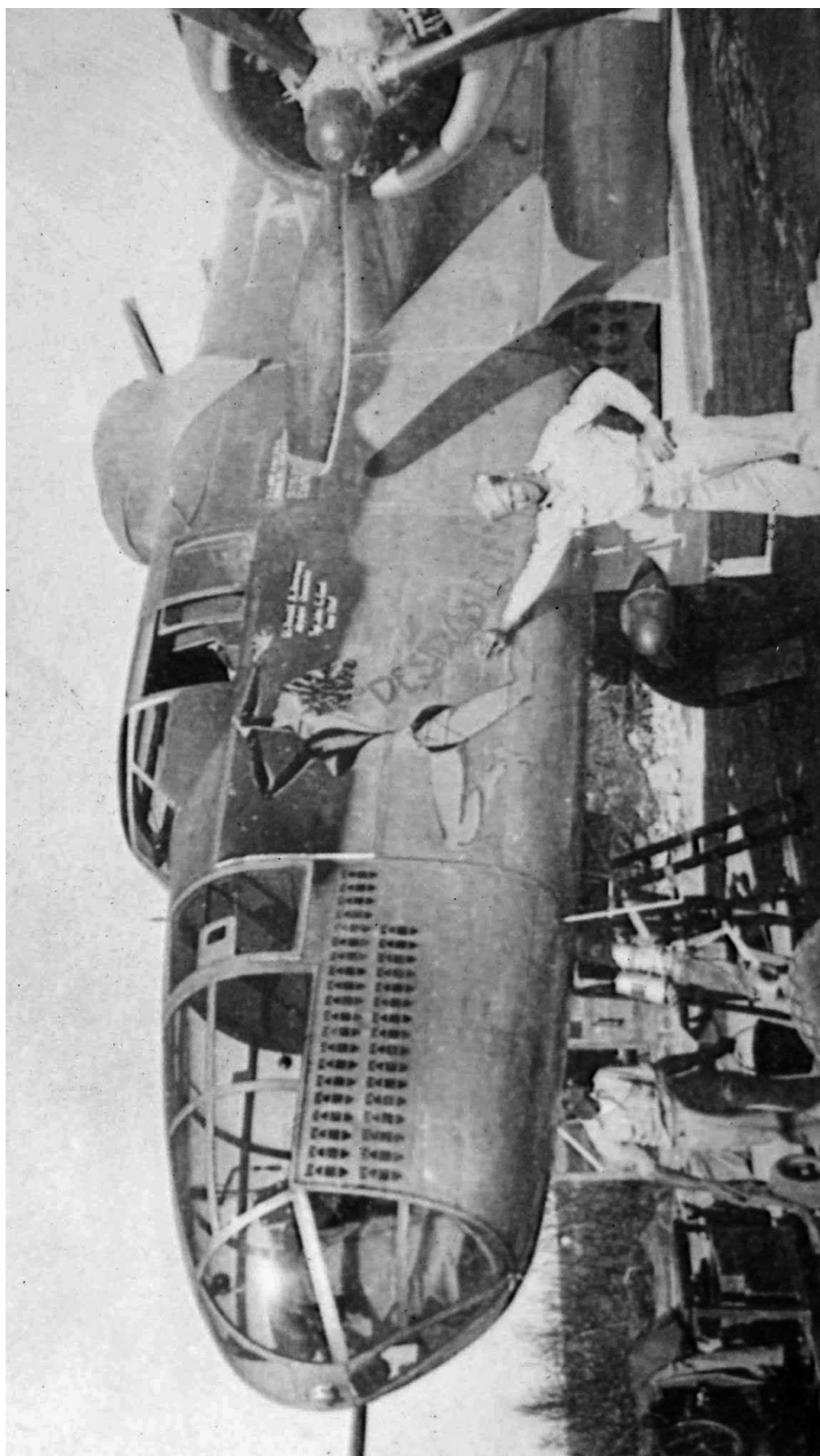
For the Commanding Officer:

- 4 Incls:
Incl 1 - MACR. (In Sept).
Incl 2 - Statement, 1st Lt Helcombe. (In Sept).
Incl 3 - Statement, 2nd Lt Kuoni. (In Sept).
Incl 4 - Sketch. (In Sept).


SAM GREGORY,
Captain, AC,
Adjutant.

~~CONFIDENTIAL~~

4. Equipaggio B-25 «Desirable» - Griffith Williams, mitragliere



4. Equipaggio B-25 «Desirable» - L'aereo soggetto pittorico



Il lavoro pittorico rappresenta il Desirable in fiamme, scortato, nell'istante in cui gli uomini si lanciano nel vuoto, a pochi secondi dall'impatto a Montericco.

Opera di Seimon Pugh-Jones, parente del mitragliere del Desirable, Griffith Eleazar Williams.

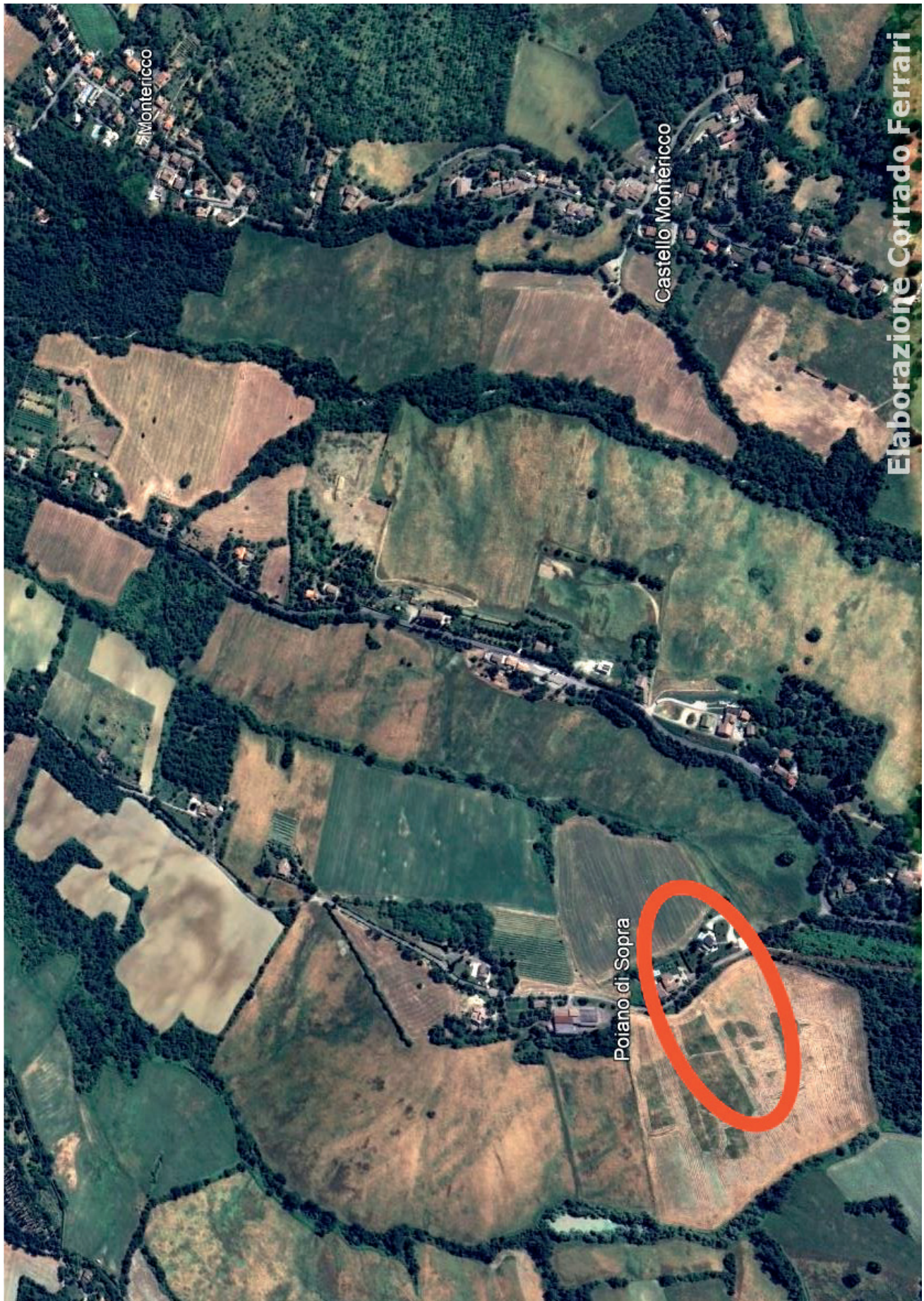
4. Equipaggio B-25 «Desirable» - L'aereo soggetto pittorico



Riproduzione della pin-up disegnata sulla carlinga del B-25, eseguita da John Lund, figlio del capomeccanico a terra del Desirable.

Lo stile dell'autore appare ispirato dalle classiche pin-up degli anni '40 '50, caratterizzate da pose glamour, colori vivaci e una femminilità idealizzata.

4. Equipaggio B-25 «Desirable» - Luogo della caduta, Mappa



4. Equipaggio B-25 «Desirable» - Luogo della caduta, Attuale



5. Roy Boettcher - MACR n. 14072

~~CONFIDENTIAL~~

Classification changed to **RESTRICTED** by E. A. BRADUNAS, Lt. Col., AC
By Wm. THOMAS, 1st Lt. AC
Date **MAR 1 1946**

WAR DEPARTMENT
HEADQUARTERS ARMY AIR FORCES
WASHINGTON

IMPORTANT: This report will be compiled in triplicate by each Army Air Forces organization within 48 hours of the time an Air Crew Member is officially reported missing.

1. ORGANIZATION: Location, by name Pisa, Italy : Command or Air Force XII
from 350th Fighter Squadron 345th Fighter Detachment
2. SPECIFY: Place of Departure PISA, ITALY Course 020°
Target or intended destination Battle area Type mission Armed Recon
3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR WHEN LAST REPORTED
Slight Haze
4. HIVE: (a) Day 22 Month April Year 1945; Time 1545; and location South of PAFMA of last known whereabouts of missing aircraft.
(b) Specify whether aircraft was last sighted (); Last contacted by Radio (); Forced down (X); Seen to crash (); or information not available ().
5. AIRCRAFT WAS LOST, OR IS BELIEVED TO HAVE BEEN LOST, AS A RESULT OF: (Check only one) Enemy Aircraft (); Enemy anti-aircraft (X); Other circumstances as follows
6. AIRCRAFT: Type, Model and Series P-47D-28RA :AAF Serial Number 42-29001
7. NICKNAMES OF AIRCRAFT: (If any) Painting of a Panda on the Engine Cowling
8. INSTALLED WEAPONS (Furnish below Make, Type and Serial Number):

(a) <u>Browning</u>	;	(b) <u>1480202</u>	;	(c) <u>Browning</u>	;	(d) <u>1480071</u>
(e) <u>"</u>	;	(f) <u>1480152</u>	;	(g) <u>"</u>	;	(h) <u>1480765</u>
(i) <u>"</u>	;	(j) <u>1480156</u>	;	(k) <u>"</u>	;	(l) <u>1241717</u>
(m) <u>"</u>	;	(n) <u>1480688</u>	;	(o) <u>"</u>	;	(p) <u>1241827</u>
9. THE PERSONS LISTED BELOW WERE REPORTED AS (a) Battle Casualty X
or (b) Non-Battle Casualty
10. NUMBER OF PERSONS ABOARD AIRCRAFT: Crew 1 Passengers 1 Total 2
(Starting with Pilot, furnish the following particulars: If more than 11 persons were aboard aircraft, list similar particulars on separate sheet and attach original to this form).

Crew Position	NAME IN FULL (Last name first)	Rank	Serial Number	Current Status
1. Pilot	<u>BOETTCHER, ROY E.</u>	<u>1st Lt.</u>	<u>O-715450</u>	<u>MIA 6 TP</u>
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				

~~CONFIDENTIAL~~

RC3786

5. Roy Boettcher - MACR n. 14072

~~CONFIDENTIAL~~

10. IDENTIFY BELOW THOSE PERSONS WHO ARE BELIEVED TO HAVE LAST KNOWLEDGE OF AIRCRAFT, AND CHECK APPROPRIATE COLUMN TO INDICATE BASIS FOR SAID:

Name in Full (last name first)	Rank	Serial Number	By Radio	Check only one column		
				Last Seen	Saw Crash	Saw Forced Landing
1. OSBERG, RICHARD P.	F/O	T-127232				X
2.						
3.						
4.						

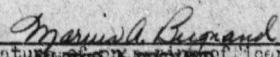
13. IF PERSONNEL ARE BELIEVED TO HAVE SURVIVED, ANSWER YES TO ONE OF THE FOLLOWING STATEMENTS: (a) Parachutes were used _____; (b) Persons were seen walking away from the scene of the crash X; or (c) any other reason (Specify) _____

14. ATTACH AERIAL PHOTOGRAPH, MAP, CHART, OR SKETCH, SHOWING APPROXIMATE LOCATION AIRCRAFT WAS LAST SEEN OR HEARD FROM: _____

15. GIVE EYEWITNESS DESCRIPTION OF CRASH, FORCED LANDING, OR OTHER CIRCUMSTANCES PERTAINING TO MISSING AIRCRAFT. _____

16. GIVE NAME, RANK AND SERIAL NUMBER OF OFFICER IN CHARGE OF SEARCH, IF ANY, INCLUDING DESCRIPTION AND EXTENT _____

Date of Report 23 April 1945


 Signature MARCUS E. BUGNARD
 Captain, Air Corps,
 Operations Officer

17. REMARKS OF EYEWITNESS STATEMENT:

3 Incls:

Incl 1 - Statement, F/O Osberg
 Incl 2 - Statement, Capt Bugnard
 Incl 3 - Sketch.



~~CONFIDENTIAL~~

2060

5. Roy Boettcher - MACR n. 14072

345th FIGHTER SQUADRON
350th FIGHTER GROUP (AAF)
APO 650, U. S. ARMY

RPO/wr

22 April 1945

S T A T E M E N T

On 22 April, 1945, 1st Lt. BOETTCHER and myself were out looking for two missing pilots and also doing some armed reconnaissance. We just finished a run on two trucks when Lt. BOETTCHER'S aircraft started smoking very badly. Upon looking his aircraft over, I observed quite a bit of oil along the side of the fuselage. By this time he had called and told me his prop was out. He 'bellied' in successfully approximately seven (7) miles South of PARMA, ITALY. When I last saw him he was out of the aircraft and running south. There appeared to be no movement towards him by any vehicles or personnel.

Richard P. Osberg
RICHARD P. OSBERG,
F/O, Air Corps.

No.

2060

Encl 1

5. Roy Boettcher - MACR n. 14072

345th FIGHTER SQUADRON
350th FIGHTER GROUP (AAF)
APO 650, U. S. ARMY

MAB/wr

22 April 1945

S T A T E M E N T

On 22 April 1945, two P-47's of the 345th Fighter Squadron, 350th Fighter Group (AAF) were airborne at 1330 hours on an armed recon of the battle area. This flight was authorized by 345th Fighter Squadron Operations and the call sign was Lifetime Red.

Only one (1) of the aircraft returned from this mission and a statement was obtained from Lifetime Red Two concerning the missing aircraft and pilot.

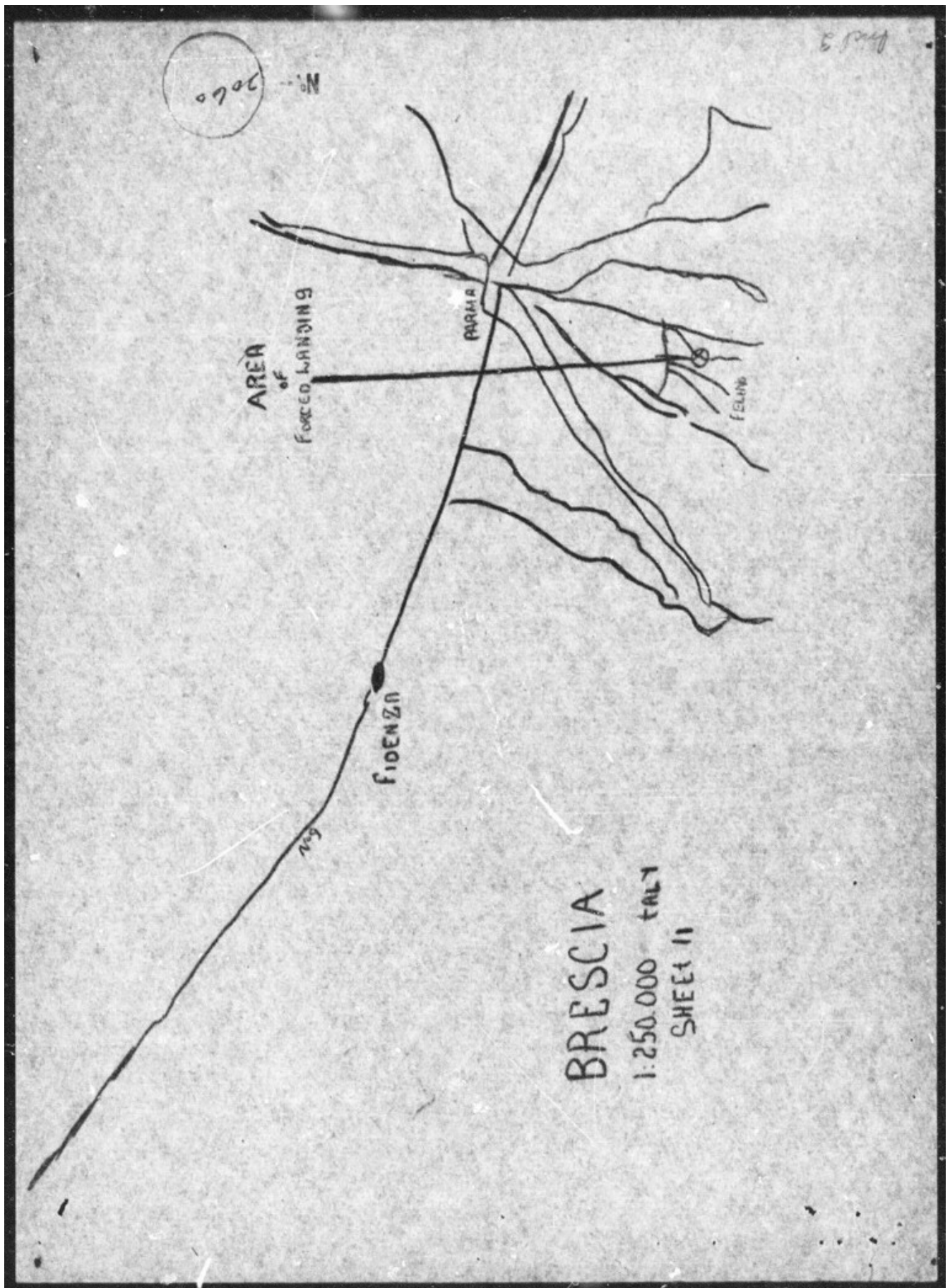
Marius A. Bugnard
MARIUS A. BUGNARD,
Captain, Air Corps,
Operations Officer.

Nº. —

2060

Encl 2

5. Roy Boettcher - MACR n. 14072



5. Roy Boettcher - Scheda tecnica cause perdita aereo

42AF SCU 01

CONFIDENTIAL

12AF Form 34-2
20 October 1944
(Revised)

DAILY OPERATIONS REPORT

Group 350th Fighter Sq. 345th F Date 22 April 1945 Mission No. 419

1. No. OH 2 P-47's Time Up 1330 Time Down 1530 Total Hours 3:15
(No. Type, Model) (By Type A/C)

2. Type Mission Armed Recce and Search 3. Weather See narrative

4. a. A/C Not Crossing E/L: No. & Type Reason NIL b. A/C Crossing E/L But Failing to Complete Mission No. & Type Reason 1 P-47 Prop failed Crashed behind enemy lines

5. a. Location of Objective, Coordinate & Aiming Point Armed Recce of Po Valley b. Time over Objective 1415 c. No. A/C Attacking 2 d. Alt. of Release 150 feet

6. a. Escorted by Search for missing a.c. b. Escorting NIL c. No. A/C Carrying Bombs NIL d. Duty of A/C Not carrying Bombs NIL

7. Type Explosive 4.5" M8 rocks Fusing Inst. NIL Number Carried 12 (2) No. Expended at Each Objective (1) NIL (2) NIL (3) NIL (4) NIL Lost on MIA & Dest. A/C to Base 6 (1) 6 (1)
Explosive Jettisoned NIL Number NIL Reason 2 TL534 launchers

8. Ammo. Cal. or MM .50 Carried 4,000 Expended 2,960

9. Type Flak NIL Accuracy NIL Intensity NIL Location (Grid coordinate) NIL

10. No. & Type E/A Encountered NIL Location NIL Aggressiveness NIL

11. a. Own Aircraft Losses P-47D-288A Destroyed in crash, Prop failed b. Cause 1st Lt. Roy E. Boettcher O-715450 c. Crew Casualties SN 42-29001
d. A/C Rtd From MIA NIL MIA on Miss. No. NIL e. MIA Pilots Rtd NIL MIA on Miss. No. NIL
SW, LW or Unwounded NIL

12. E/A Destroyed (No. & Type) NIL E/A Prob Dest (No. & Type) NIL E A Damaged (No. & Type) NIL

13. Narrative: (Formation Enroute, Bombing Procedure, and Brief Description of Results):
2 P-47's set one building in flames at S outskirts of Parma. Flight did not sight two missing aircraft. OBSERVATIONS: NIL. WEATHER: 10/10 8000 feet to deck N of Po river. 5/10 8500 feet mountains enroute. Very strong wind S of Po River. PILOTS: Lts. Boettcher-Osberg.

Edward J. Gabor
EDWARD J. GABOR,
Major, Air Corps,
Commanding.

CONFIDENTIAL

5. Roy Boettcher - Photo opportunity



5. Roy Boettcher - Brenno il salvatore

GAZZETTA DI REGGIO

Giovedì 11 Settembre 2025 25

SCANDIANO • COMPENSORIO CERAMICHE

È morto a 91 anni Brenno Sidoli Socio storico del Circolo Tennis

Albinea Da giovane salvò un pilota americano dai fascisti. Oggi i funerali

Brenno Sidoli lascia la moglie Laura e la figlia Alessandra

di **Adriano Arati**

Albinea Il mondo sportivo, e non solo, di Albinea perde una colonna. Nella giornata di ieri è morto a 91 anni Brenno Sidoli, uno dei soci storici del Circolo Tennis di Albinea - nato quando il campo si trovava accanto all'attuale municipio - e tra i fondatori della nuova e attivissima realtà di via Grandi.

Albinetano purosangue, nato il 6 agosto 1934 a Montecico Basso in una famiglia povera e numerosa, Sidoli era una delle figure più note del paese, ricordato anche per aver salvato un pilota statunitense poco prima della fine della Seconda guerra mondiale.

Ultimo di cinque figli, perse presto il padre, birocchiaio, e con i fratelli si ingegnò per aiutare la madre a tirare avanti.

Nel 1945, quando aveva 12 anni, la guerra finì. Sidoli fu testimone diretto di quei momenti, come l'arrivo ad Albinea dei carri armati e dei mezzi con a bordo le truppe brasiliane, il 24 aprile 1945.

Due giorni prima, insieme a



Brenno Sidoli, morto a 91 anni

un amico, aveva soccorso un aviatore americano. Il 22 aprile un cacciabombardiere P-47 "Thunderbolt" era atterrato di emergenza nei campi lungo il rio Lavezza, alle porte del paese. Sidoli accorse sul posto e aiutò il pilota a uscire dall'a-

bitacolo in tempo, prima che venisse catturato dai tedeschi e dai fascisti. Una volta in salvo, il militare riuscì a nascondersi nella boscaglia, a trovare riparo in una casa colonica e infine a unirsi a un gruppo di partigiani.

Superati gli anni difficili, nel 1965 Sidoli, 31 enne, sposò Maria Laura Iori. Il prossimo 24 ottobre la coppia avrebbe festeggiato i 60 anni di matrimonio e i 70 di fidanzamento, insieme alla figlia Alessandra.

Dopo aver lasciato Montecico Basso per trasferirsi alle Botteghe, dove ha vissuto fino alla fine, Sidoli lavorò fino alla pensione per la Iati, azienda che operava in appalto per la Sip nella riparazione delle linee telefoniche.

«Era una persona generosa e un grande sportivo: amava lo sci, il calcio, ma soprattutto la bicicletta e il tennis. Per incontrarlo, fino a poco tempo fa, bastava andare al circolo di via Grandi. Fino a qualche anno fa si poteva ancora vedere in sella alla sua bici o alla guida dell'auto», lo ricorda l'amministrazione comunale

esprimendo le condoglianze alla famiglia.

«Mi chiedeva ancora se avessi bisogno di essere accompagnata ovunque dovessi andare - racconta la figlia Alessandra - e ogni mattina mi raccomandava di non arrivare in ritardo al lavoro. Ho tantissimi ricordi belli di noi insieme e rimarranno con me per sempre».

Fu testimone dell'arrivo dei carri armati Alleati con a bordo le truppe brasiliane, il 24 aprile del 1945

L'ultimo ricordo collettivo è di poche settimane fa: il 26 agosto Sidoli si era affacciato dalla sua finestra per salutare la folla riunita in piazza a Botteghe per commemorare i cinque disertori tedeschi fucilati per aver passato informazioni ai partigiani.

Il funerale si svolgerà oggi in forma privata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

5. Roy Boettcher - Il luogo della caduta, Mappa



6. Bando del Comando militare tedesco

COMUNE DI
RIO SALICETO
31 MAG 1944
NEL N. 1
DEI 1. GR. 1. 1. 1.

*Publicato alla cattedrale di S. Maria
Annunziata e nei luoghi di concorso
il Comandante Militare
D. 1010*

Rio Saliceto

Alla popolazione italiana

1. - Tutti i velivoli, siano tedeschi o nemici, che eseguono atterraggi di fortuna sul territorio italiano o che vengono abbattuti o precipitano sono proprietà delle F.F. A.A. Germaniche.
2. - Appelliamo alla popolazione italiana che dia senza indugio notizia al prossimo Presidio Tedesco di ogni velivolo danneggiato trovato al suolo. Colui che presenti come primo la notizia riceverà **una ricompensa di L. 300, in casi eccezionali anche di più.**
3. - *E' però vietato per la popolazione italiana sia l'accesso al posto dove si trova il velivolo che la prelevazione di carburante, di singoli pezzi o di documenti scritti. Singoli attrezzi trovati, pezzi di velivoli nemici o documenti scritti provenienti da velivoli nemici, sono da consegnare o avvisare al prossimo presidio Tedesco.*
Chiunque prenda qualsiasi pezzo di un velivolo tedesco o nemico viene considerato come depredatore.
4. - Gli equipaggi di velivoli nemici che hanno eseguito un atterraggio di fortuna o sono abbattuti o precipitati sono prigionieri delle F.F. A.A. Germaniche. Chiunque riporti al Presidio Tedesco un membro fuggiasco di un equipaggio **riceverà una ricompensa di L. 1800.**
E' però vietato di togliere loro oggetti personali o indumenti. Altresì sarà punito ogni maltrattamento di prigionieri.
5. - *Chiunque dia alloggio, qualsiasi rifornimento (abiti borghesi, armi ecc.) a membri di equipaggi nemici o chi aiuti loro di mettersi in salvo all'estero sarà trattato come sabotatore.*
6. - *Ogni trasgressione di questi ordini sarà punita dai tribunali di guerra con gravi pene di reclusione e in maggior parte dei casi colla pena di morte.*

**IL COMANDO SUPREMO
dell'Aviazione Tedesca in Italia**

7. Inaugurazione del Cammino dei tulipani (30/11/2022)



7. Inaugurazione del Cammino dei tulipani (30/11/2022)



7. Inaugurazione del Cammino dei tulipani (30/11/2022)



8. Ricordo dei Caduti di guerra albinetani

Grazie all'occasione offerta da questo lavoro, si è ritenuto giusto qui imprimere i nominativi dei Caduti albinetani e delle Vittime civili di tutte le guerre, come rinnovato segno di doverosa Memoria, anello di trasmissione di valori e moniti fra le generazioni.

Fonte: Gli Albi della memoria di Istoreco (<https://www.albimemoria-istoreco.re.it/>)

La rilevazione riporta i nativi del Comune.

Caduti della Prima Guerra mondiale (n. 123)

Anceschi Innocente	Aranci Vittorio	Arduini Ludovico	Ariatti Attilio
Ariatti Enrico	Baldi Elmo	Baldi Guerrino	Bassi Giacomo
Bassi Paolo	Benevelli Pellegrino	Berselli Adolfo	Bertolini Alberto
Bertolini Enrico	Bolondi Alberto	Bonacini Agostino	Bondavalli Antonio
Bottazzi Ettore	Braglia Ercole	Brevini Alfeo	Bursi Achille
Busani Armando	Caiti Arnaldo	Caiti Pietro	Campioli Benedetto
Casali Alfredo	Casali Oreste	Cascioni Mario	Casotti Luigi
Cattani Giovanni	Cavalli Paolo	Cavatorti Luigi	Chiesi Alessandro
Colli Innocente	Corradini Archelao	Cosmi Flaminio	Crotti Emerenzio
Dalla Rosta Giuseppe	Degl'incerti Amedeo	Delrio Achille	Delrio Prospero
Ermacora Agher	Fanti Artemio	Fantini Giuseppe	Ferrari Angelo
Ferrari Anselmo	Ferrari Emilio	Ferrari Fermo	Ferrari Igino
Ferrari Vincenzo	Ferretti Giuseppe	Ferri Angelo	Fontanesi Achille
Fontanesi Alberto	Franceschetti Pietro	Franceschini Antonio	Gambarelli Oreste
Ghidoni Alberto	Giampietri Adelmo	Giampietri Anastasio	Giampietri Ettore
Giampietri Francesco	Giampietri Umberto	Govi Marino	Grisanti Giovanni
Guidotti Giovanni	Immovilli Giovanni	Incerti Giacomo	Incerti-Massimini Giov.
Iori Antonio	Iori Arcangelo	Landini Alessandro	Leoni Augusto
Leoni Prospero	Leoni Sigifredo	Lodesani Emilio	Mammi Giuseppe
Margini Andrea	Margini Giovanni	Medici Ercole	Melioli Ferrante
Menozzi Alcide	Menozzi Battista	Messori Adelmo	Miselli Massimiliano
Montanari Antonio	Montanari Florindo	Montecchi Bernardo	Montermini Domenico
Motti Ettore	Muzzi Severo	Neri Luigi	Notari Severo
Pervilli Domenico	Piccinini Ercole	Piccinini Giovanni	Piccinini Pietro
Poli Angelo	Poncemini Vincenzo	Prati Augusto	Rabitti Aldo
Rabitti Enrico	Rinaldini Carlo	Rinaldini Luigi	Rozzi Giovanni
Ruscelli Giovanni	Santi Angelo	Sassi Davide	Schiatti Pietro
Sforacchi Domenico	Signori Cesare	Simonazzi Federico	Spadoni Alberto
Spadoni Alfonso	Spadoni Eugenio	Spadoni Giovanni	Spadoni Nicodemo
Spadoni Vincenzo	Spaggiari Antonio	Tarabusi Bruno	Tosi Virginio
Vacondio Fernando	Valenti Edoardo	Vecchi Clemente	

Vittime Civili della Seconda Guerra mondiale (15)

Bassi Domenico	Branchetti Alberto	Casotti Renato	Castagnetti Alcrevio
Castagnetti Ebe	Ferrari Ferdinando	Fontani Emore	Fontani Innocenzo
Gilioli Paolo	Magnani Ginevra	Magnani Lucia	Poli Gino
Secchi Domenica	Spadoni Alfonso	Vecchi Lauro	

Caduti della Seconda Guerra mondiale (Esercito e Partigiani) (59)

Alvisi Falaride	Arduini Ciro	Bassi Domenico	Bonacini Enrico
Bonezzi Paride	Boretto Arturo	Bottazzi Lodovico	Casali Emore
Casali Erio	Castellari Giovanni	Cattani Primo	Cavalli Umberto
Cervi Guido	Corradini Glicerio	Corradini Pietro	Del Rio Guerrino
Felici Giovanni	Felici Oliviero	Ferretti Giuseppe	Fiaccadori Armando
Fontani Aldo	Foscani Vittorio	Franceschetti Bruno	Francia Livio
Ghidoni Lino	Giaroli Artemio	Gioldini Marino	Govi Remo Livio
Grasselli Artemio	Grasselli Francesco	Iori Angelo	Landini Italo
Ligabue Mario	Logli Americo	Maffei Walter	Mammi Giuseppe
Marmiroli Marino	Marmiroli Nicola	Mattioli Giulio	Mazzali Primo
Medici Remo	Micheletti Ermanno	Muzzi Agostino	Muzzi Luigi
Notari Domenico	Pavarini Marino	Pellicciari Renato	Pervilli Paride
Predieri Guerrino	Rabitti Enzo	Rinaldini Fernando	Simonazzi Mario
Spadoni Aladino	Spadoni Luigi	Tincani Vittorio	Toriselli Renato
Zanni Savino	Zini Gisberto	Zuliani Umberto	

Altri Caduti

Bottazzi Enrico	Guerra di Spagna 1936-39
Golfieri Celso	Terza Guerra di Indipendenza (1866)
Guglielmi Policarpo	Guerra di Spagna 1936-39

Internati Militari (IMI) e Deportati Civili della Seconda Guerra mondiale (90)

Alberini Paride	Albertini Luigi	Algeri Giulio	Azzolini Bruno
Barbieri Alfeo	Barbieri Emilio	Barbieri Luigi	Bartoli Pietro
Benassi Italo	Benassi Marino	Bertani Gino	Bocedi Oliviero
Bonacini Nello	Botti Analide	Botti Giuseppe	Braglia Armando
Branchetti Pietro	Buratti Archimede	Busanelli Remo	Campani Luigi
Caprari Angelo	Caprari Ermete	Caroli Giovanna	Cascioni Enea
Casoni Vigentino	Cattani Alfredo	Cattani Giuseppe	Cavazzoli Livio
Chierici Adelmo	Chierici Renato	Cigni Ermete	Costi Renzo
Debbi Angelo	Fantini Venerio	Fantini Walter	Ferrari Umberto
Ferrari Vittorio	Ferri Cesare	Ferri Ezio	Ferri Gino
Ferri Nino	Fiaccadori Ermes	Fioroni Guglielmo	Fontanesi Pietro
Gambarelli Renzo	Ganappini Ianco	Garofoli Enzo	Gazzotti Armando
Giaroli Argo	Gioldini Aristide	Grasselli Erio	Incerti U. Ennio
Iori Alfeo	Lanzi Gino	Leoni Guerrino	Leoni Prospero
Lusetti Arnaldo	Lusetti Guerino	Maffei Walter	Magnani Orfeo
Magnani Rinaldo	Mammi Nando	Martelli Alessandro	Menozi Armando
Menozi Giusto	Menozi Leopoldo	Montanari Amedeo	Montanari Bruno
Munari Giuseppe	Neviani Artemio	Notari Adelmo	Ormelli Giuseppe
Pellini Dino	Prati Livio	Rinaldi Geminiano	Roncagli Giovanni
Rossi Durante	Rubiani Aldo	Rubiani Ivo	Schiatti Francesco
Spaggiari Giovanni	Tincani Pierino	Tincani Pietro	Tirelli Artemio
Tondelli Ennio	Vezzi Antonio	Zambelli Francesco	Zanelli Andrea
Zanni Pietro	Zuliani Gino		

Bibliografia e Indice dei Nomi

Battaglia, Roberto, *La seconda guerra mondiale*, Editori Riuniti, Roma 1962.

Lazzati, Giulio, *Ali nella tragedia - Gli aviatori italiani dopo l'8 settembre*, Mursia, Milano 1970.

Amos Conti, Michele Becchi, *22.000 bombe su Reggio Emilia - Bombardamenti alleati e vita (e morte) quotidiana (1940-1945)*, edizioni Istoreco-RE e Diabasis, Reggio Emilia 2009.

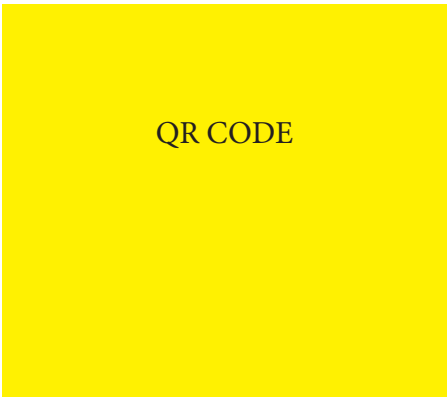
Bianchi, Gianni, e Pellicciari Giorgio, *Angelo Vezzani - Gregario del Magg. Visconti*, Associazione Sarasota, www.associazionesarasota.it.

Storchi, Franco, *Ten. Franco Storchi - Gregario del Magg. Adriano Visconti*, Associazione Culturale ARIETE.

Franzini, Guerrino, *Storia della Resistenza reggiana*, edito a cura dell'A.N.P.I di Reggio Emilia, IV Edizione, Reggio Emilia 1995.

Indice dei nomi

Il presente lavoro sarà messo a disposizione in rete, grazie ad uno specifico QR-Code sul Sito Internet del Comune di Albinea:



QR CODE

Considerato pertanto che sarà possibile accedere al testo in formato digitale da remoto, con possibilità di auto-estrapolazione per singoli nomi, oltre che per singoli termini, non si è provveduto alla redazione di un indice complessivo dei nomi per la stampa in questa sede.

Proprietà immagini

Ove non diversamente indicato nel testo o nelle note, le immagini appartengono alle raccolte personali degli autori.

Corrado Ferrari

Nato a Reggio Emilia nel 1965 e albinetano da generazioni. Ingegnere meccanico free lance con la passione della storia e dell'aviazione, collabora con diverse aziende progettando impianti di automazione industriale in Italia e all'estero. Ricercatore di storia locale per passione. Ex presidente di Pro Loco Albinea ed ex presidente del Circolo Bellarosa. Co-fondatore e attualmente curatore del Museo delle Storie di Albinea. Curatore del gruppo FB "Memorie di Albinea". Collaboratore del progetto "Cunter la Fola", raccolta video di memorie degli anziani di Albinea. Ha collaborato con la rivista RS di Istoreco.



Amos Conti

Nato a Reggio Emilia nel 1938 è stato dirigente d'azienda ed esercente di servizi pubblici. Collabora con Istoreco da oltre 20 anni, curando in particolare i progetti e la realizzazione dei Siti web «Albi della Memoria» dei Caduti reggiani di tutte le guerre e «Caduti Grande Guerra» per i militari italiani scomparsi nella Guerra 1915-1918, in collaborazione con i Ministeri della Difesa e dei Beni Culturali. Sempre per Istoreco ha curato diverse ricerche pubblicate nella rivista «Ricerche Storiche». È coautore del volume 22.000 bombe su Reggio Emilia – Bombardamenti alleati e vita (e morte) quotidiana 1940-1945, una completa ricerca sulla guerra aerea in territorio reggiano durante la Seconda Guerra mondiale. E' coautore del volume Dal Cusna al Po, nel deserto, in mare, in cielo. Soldati reggiani in Libia 1911-1918, Edizioni Istoreco, Reggio Emilia 2012. Sul medesimo oggetto, è coautore del volume Adua, Adua! Il sogno di un Impero -Soldati e Lavoratori reggiani nelle campagne coloniali del Corno d'Africa (1882-1939).

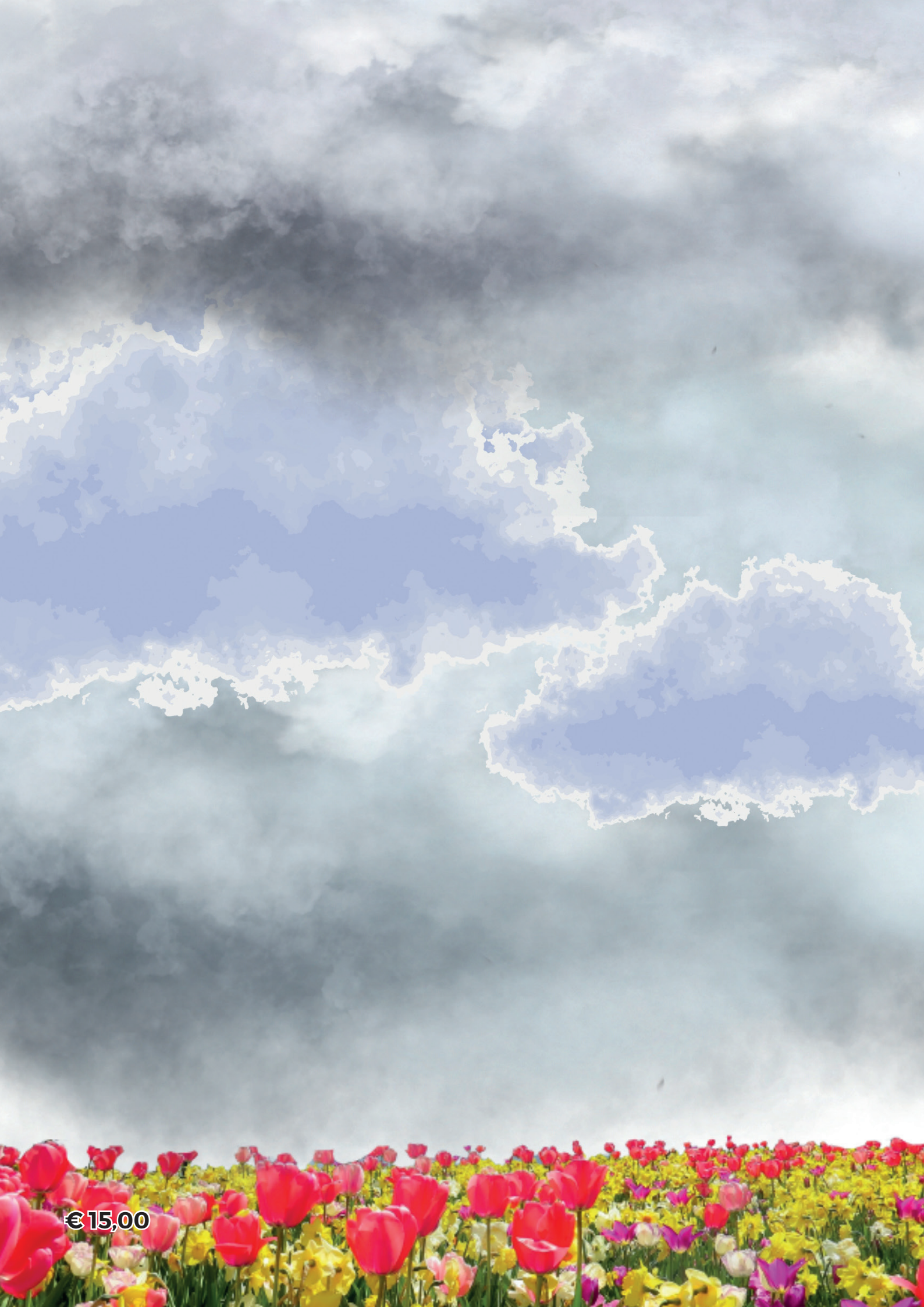


Marco Barbieri

Nato a Reggio Emilia il 23 aprile 1979 è giornalista professionista e addetto stampa dei Comuni di Albinea e Castelnovo di Sotto. Laureato in Scienze della Comunicazione all'Università di Modena e Reggio Emilia, ha lavorato come redattore prima al Giornale di Reggio e poi a Prima Pagina Reggio. E' anche autore di racconti, favole e poesie, che hanno ricevuto diversi premi nel corso degli anni.



Finito di stampare in ottobre 2026
da Stampatre S.r.l.



€15,00