

GIAMPAOLO CLERICO



**SECONDA GUERRA MONDIALE:
LA STORIA VERA
DI UN PILOTA SCOMPARSO
SULLE ALPI ITALIANE**

RIPORTATELO A CASA!

ATHESIA

**POSTFAZIONE DI
LUCA FREGONA**

Ogni riferimento a fatti ed eventi storici nella presente opera, corrisponde a verità, a seguito di ricerche storiche, studi documentali e giudiziari, nonché a seguito di indagini e accertamenti esperiti in prima persona dall'autore. Alcuni nomi anagrafici sono relativi a persone realmente esistenti, così come professioni, posizioni politiche, gradi e livelli militari. Per linearità narrativa, alcuni altri nomi di persona, dialoghi, gradi e livelli militari, nonché parte della storia romanzata, sono frutto della fantasia dell'autore.

INDICE

Prefazione	11
Val Sarentino	13
Preambolo	15
 <i>Capitolo 1</i>	
Missing Aircrew Report (MACR) – 9319	33
Il primo sopralluogo	37
Il sopralluogo tecnico-logistico	47
 <i>Capitolo 2</i>	
Intermezzo	62
Il team operativo di ricerca	66
I preparativi	72
 <i>Capitolo 3</i>	
Gli scavi	79
Il sorvolo	86
Le ossa	93
Gli anelli	104
Epilogo	112
Note finali dell'Autore	116
Appendice	118
Reportage fotografico	120
Fonti bibliografiche	168
Ringraziamenti	170
Postfazione di Luca Fregona	172



Prefazione



DPAA

La Defense POW/MIA Accounting Agency (DPAA) è un'agenzia all'interno del dipartimento della Difesa degli Stati Uniti, la cui missione è recuperare il personale militare americano elencato come prigioniero di guerra (POW) o disperso in azione (MIA) di conflitti passati nei Paesi del mondo.

La Defense POW/MIA Accounting Agency è stata costituita il 30 gennaio 2015, come risultato della fusione del Joint POW/MIA Accounting Command, dell'ufficio dei prigionieri di guerra/personale disperso della difesa e di parti del dipartimento di Scienze della vita dell'aeronautica degli Stati Uniti. Il quartier generale della DPAA ha sede in Washington presso il Pentagono; la base operativa si trova a Pearl Harbor-Hickam, Hawaii e i laboratori scientifici sono alloggiati presso la base aeronautica di Offutt, Nebraska. Esistono inoltre varie sedi logistico-operative in Europa e nel resto del mondo. Attualmente, la DPAA ha stipulato un accordo di cooperazione con la Fondazione Henry M. Jackson per l'avanzamento della medicina militare, Inc., che fornisce supporto operativo durante le operazioni di recupero in tutto il mondo.

Oltre seicento tra uomini e donne provenienti da varie specialità dell'Esercito, Marina, Aeronautica USA, oltre che a personale civile tra analisti, antropologi, archeologi, archivisti, esperti di comunicazione, storici, linguisti, logisti, esperti in analisi di tracce e prove, odontoiatri forensi, pianificatori, esperti di politica, personale di supporto e molti altri, sono impegnati in missioni di ricerca in ogni angolo del mondo.

Oggi giorno, la DPAA è impegnata nella ricerca, indagine e recupero di circa 34.000 (tra gli 83.000 totali) americani dispersi e si pensa possano essere recuperati e riportati in patria per il dovuto saluto di commiato, soldati della seconda guerra mondiale, guerra di Corea, guerra fredda, guerra del Vietnam, Iraq e altri conflitti

passati, forte dello stanziamento di fondi illimitati concessi dal congresso americano.

Una forza lavoro di livello mondiale adempie agli obblighi degli USA massimizzando il numero di persone scomparse documentate e garantendo allo stesso tempo la fornitura di informazioni tempestive e accurate alle famiglie dei dispersi; fornire cioè alle famiglie dei dispersi quelle risposte a lungo cercate, con le quali possano ottenere un po' di conforto, grazie anche alla scienza e alla tecnologia che si sono sviluppate in modo esponenziale negli ultimi anni, consentendo identificazioni che solo cinque anni fa sembravano impossibili.

La DPAA può inoltre contare sulla collaborazione di forti partner – quali funzionari governativi e persone in ciascuno dei Paesi in cui opera l'agenzia – che forniscono un'assistenza inestimabile e offrono supporto collaborativo da parte dei quattro uffici di Pronto Soccorso dell'Esercito, del sistema medico legale e del laboratorio di identificazione del DNA dell'esercito americano.

Di vitale importanza per l'agenzia sono anche il Comando Statunitense dell'Indo-Pacifico, il Comando Europeo USA e l'Agenzia di Intelligence della Difesa USA, il dipartimento per gli Affari dei Veterani di Guerra e la commissione americana per i Cimiteri Monumentali di Guerra. Inoltre, l'agenzia beneficia anche di partnership tra organizzazioni di gruppi familiari e veterani.

La DPAA sviluppa ogni casistica di ricerca attraverso la raccolta di fonti circostanziali, materiali, materiale organico odontoiatrico, ricerca antropologica, archeologica e raccolta del DNA. La costruzione di ogni caso implica la raccolta di molte diverse linee di prova che consentono alla DPAA di raccontare la storia di una persona o di un gruppo scomparso e, quando possibile, di effettuare un'identificazione.

PREAMBOLO

20 ottobre 1944

Il sottotenente Lowell Sawyer Twedt, pilota di stanza presso il Primo Gruppo del Settantunesimo Squadrone Caccia della U.S. Air Force avente base operativa presso l'aeroporto Sal-sola di Foggia, aveva compiuto ventisette anni da poco più di un mese e si stava preparando psicologicamente per affrontare l'imminente missione operativa ad alto rischio. Di buon'ora era intento a controllare che il proprio bombardiere Lockheed P-38 Lightning fosse in perfetto assetto operativo e funzionale. Seguendo attentamente le operazioni di caricamento dell'armamento da parte dei tecnici armaioli, il suo pensiero era rivolto alla moglie e al figlioletto William, di appena cinque anni.

Quella fredda e uggiosa mattina di ottobre, il sottotenente Lowell sentiva un peso sullo stomaco, un senso di disagio crescente e premonitore, tanto che non fece neppure colazione.

«Che succede Lowell? Ti vedo pensieroso», gli chiese il sottotenente William Wisner, detto Billy, suo amico e compagno di mille avventure fin dai tempi dell'accademia di volo e prossimo compagno di missione.

«Tranquillo Billy», Lowell fece un sorriso tirato, «nulla di che, solamente una strana sensazione. Sarà l'adrenalina pre missione».

«Stai sereno Lowell, sarà una passeggiata!», ribatté William, «ricordati che sei un pilota della U.S. Air Force, la migliore al mondo!»

Con un cenno di commiato, William lasciò Lowell ai suoi controlli, dirigendosi verso gli uffici del Comando.

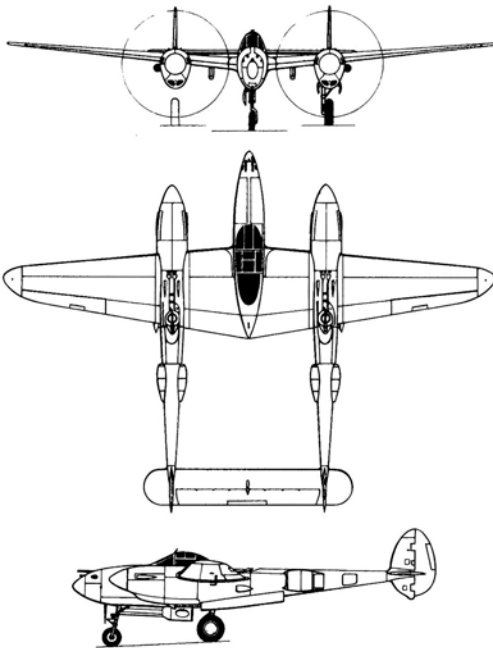
Lowell ritornò ai suoi pensieri, cercando di far proprio l'ottimismo dell'amico.

«Tenente Twedt», lo chiamò il maggiore Anderson, comandante del Primo Gruppo. Assorto nei suoi pensieri, Lowell non si era nemmeno accorto del suo arrivo.

«Sissignore!», rispose Lowell.

«Alle ore otto-zero-zero in aula briefing per il “mission check”», così l’alto ufficiale.

«Sissignore!», ripeté Lowell dando una sbirciata all’orologio al polso. Avendo ancora mezz’ora abbondante, la dedicò ad ammirare la meraviglia di tecnologia letale a lui affidata: il famoso bombardiere P-38 Lightning. Il velivolo era un caccia pesante bimotore statunitense a largo raggio d’azione, impiegato durante la seconda guerra mondiale. Era un aereo estremamente innovativo e rivoluzionario, grazie soprattutto alla fusoliera bitrave, ai due motori a “V-Allison” con turbocompressori all’interno delle travi di coda e al carrello d’atterraggio a triciclo anteriore. Il pilota sedeva in un ampio abitacolo con ottima visibilità. La cabina di pilotaggio risultava torrida d’estate ma ad alta quota era gelida in qualsiasi stagione.



Riproduzione del Lockheed P-38 Lightning

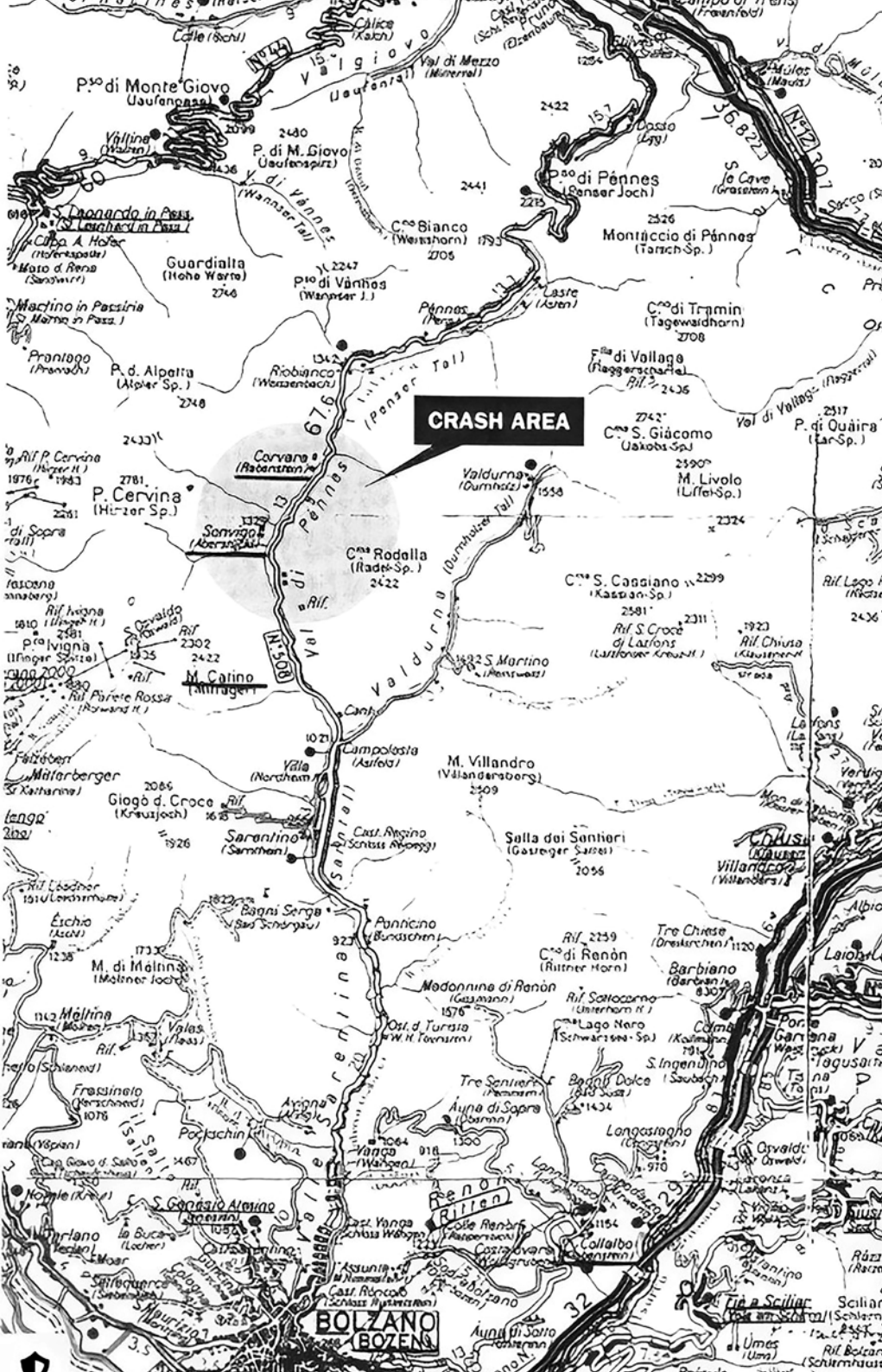
L'aereo era molto stabile grazie ai due motori che, girando in senso contrario, annullavano la tendenza a imbardare, tipica dei caccia a elica monomotore, anche se i propulsori "Allison" erano delicati e scarsamente affidabili. Il P-38 fu probabilmente il caccia più silenzioso della storia, dato che gli scarichi erano smorzati dai turbo della "General Electric", dei due motori "Allison", e perdonava molti errori di pilotaggio; ma la sua velocità di rollio era troppo bassa perché potesse eccellere come caccia da duelli aerei; per questo motivo poteva cadere facilmente preda della contraerea nemica. Tale gioiello innovativo, era fortemente temuto dal Terzo Reich di Hitler, e veniva chiamato dai nazisti "Gabelschwanz Teufel" (diavolo dalla coda biforcuta).

In effetti, pur essendo una macchina molto pesante e grande in termini di dimensioni, risultava estremamente snella ed "essenziale". Le principali innovazioni riguardavano, oltre i motori con turbocompressori, gli ipersostentatori e gli scambiatori di calore nei bordi d'entrata delle ali; i radiatori di raffreddamento erano collocati nelle travi di coda.

In una piccola gondola centrale c'erano l'abitacolo e l'armamento: un cannone Madsen da ventitré millimetri e quattro mitragliatrici Browning sistemati davanti al pilota. Il Lightning aveva un'ardita struttura a "doppia trave" per la fusoliera e un'ala, che era trapezoidale allungata. I piani di coda verticali erano doppi e collegati tra di loro da un unico piano orizzontale.

Il sedile non era eiettabile, perché non era ancora stato inventato. In caso di emergenza, il pilota, già equipaggiato di paracadute, avrebbe dovuto sganciare il cupolino dell'abitacolo, mettersi in piedi sul sedile e, mani al petto, darsi uno slancio all'esterno per poi aprire il paracadute.

Riscossosi dai propri pensieri, Lowell si accorse appena in tempo che mancava una manciata di minuti al briefing. Con passo spedito raggiunse la palazzina Comando, oltrepassò gli uffici amministrativi ed entrò nell'ultima stanza a destra del lungo corridoio dove, appesi ai muri, si potevano ammirare innumerevoli quadri di scene di combattimenti aerei e ritratti di eroi di guerra.



IL TEAM OPERATIVO DI RICERCA

Il maresciallo non pensava di avere impressionato la delegazione così tanto da poter suscitare una tale reazione da parte dell'ambasciata americana e ne rimase veramente inorgogliato e commosso.

Ma le novità erano lungi dall'essere finite.

Qualche giorno prima dell'arrivo della squadra operativa di ricerca, il maresciallo ricevette un messaggio WhatsApp sul proprio cellulare.

Mittente: numero sconosciuto con prefisso "+1", dall'America quindi.

A scriverlo, una tale "Kim Maeyama" che in lingua inglese scrisse:

Buongiorno Comandante Clerico. Mi presento, sono Kim Maeyama, antropologa forense del DPAA, responsabile scientifica della missione di recupero. Quello che vede è il mio numero, così potrò essere contattata per qualsiasi esigenza. Ci troviamo ora in Germania al dipartimento Europa-Mediterraneo. Dovremmo essere puntuali per il nostro arrivo per il 18 luglio, ma riceverà ulteriore conferma. Qui al dipartimento ho sentito parlare molto di Lei e sarò felice di fare la Sua conoscenza e di collaborare con Lei. A presto, Kim.

Il maresciallo lesse e rilesse il messaggio. «Ma come diavolo ha fatto ad avere il mio numero?», pensò. Si ricordò poi di aver consegnato al colonnello Abarca il proprio biglietto da visita con tutti i recapiti.

Ovviamente l'episodio doveva subito essere riferito a Mauri.

«Ehi bro, la sai l'ultima?» "Bro" era l'epiteto con il quale gli amici e colleghi erano soliti chiamarsi. «Ho appena ricevuto un messaggio su WhatsApp da un numero americano, da una certa Kim Maeyama. Dice di essere la responsabile scientifica della squadra di ricerca. Dice che dovrebbero essere puntuali per il 18. Bro, ci siamo, stanno arrivando!»

«Che figata, voglio proprio esserci anch'io stavolta.»

Dopo un altro paio di giorni, altro messaggio su WhatsApp.

Mittente: altro numero sconosciuto, sempre con prefisso "+1",
America.

Questa volta a scrivere era una tale Michelle Shin, sempre in lingua inglese:

Buongiorno Capo, sono il capitano Michelle Shin dell'Esercito Americano, capo missione DPAA. Purtroppo per cause non dipendenti dalla nostra volontà, ma relative a un ritardo di consegna materiali, sono spiacente di comunicare il ritardo del nostro arrivo a Sarentino di qualche giorno. Confermo, quindi, il nostro arrivo ufficialmente il giorno 22 luglio alle ore 08:30. La prego di scusare il ritardo e grazie per la Sua disponibilità. Avremo modo di parlare meglio di persona. Ciao,
Cap. Michelle Shin.

«A quanto pare il mio numero ce l'hanno proprio tutti ora», sorrise il maresciallo, che puntualmente contattò Mauri per raccontare anche questa novità.

«Tutte donne ti contattano, vedo», disse Mauri scherzando.

«Eh, che vuoi che ti dica? La classe non è acqua...», rispose stando allo scherzo il maresciallo.

E giunse finalmente il tanto atteso 22 luglio.

Ad attendere il team operativo davanti al Municipio, Christian Reichsigl, che nel frattempo aveva vinto le elezioni comunali ed era il nuovo sindaco in carica, il maresciallo Clerico con un suo carabiniere in uniforme operativa, e il brigadiere capo Mauri Caserta, anch'egli in uniforme operativa, nonostante fosse libero dal servizio. Per essere presente durante gran parte della permanenza della squadra americana, aveva preso accordi con il proprio comandante per ottenere dei turni di servizio favorevoli.

Alle ore otto e trenta in punto giunsero, puntuali come un orologio svizzero, due automobili Audi A4, nere, targa tedesca, con vetri oscurati e un furgone Chevrolet Chevy Van Express Starcraft,

nero con vetri oscurati, a passo lungo, targa americana. Un mostro di oltre sei metri di lunghezza, con nove posti a sedere, full optional, 5.700 di cilindrata a benzina.

Dai mezzi scesero diciannove fra ragazzi e ragazze, tutti in comodi abiti civili per lavorare agevolmente. Si fecero avanti le due responsabili Kim e Michelle che fecero le dovute presentazioni, spiegando che due grossi camion sarebbero arrivati direttamente a Sonvigo con tutta l'attrezzatura.

«Due camion?», pensò il maresciallo molto dubbioso, «già con quel furgone sarà difficile arrivare fin lassù...»

I pensieri vennero dissolti dall'intervento del sindaco Reichsigl che invitò tutti a bere un caffè al bar lì vicino. I problemi linguistici vennero risolti dalla presenza di un interprete: un giovane ragazzo italiano, trasferitosi in America e arruolato nella U.S. Air Force, scelto apposta dal DPAA per via delle sue origini italiane e per avere parenti a Bolzano. Con il grado di sergente, Bernacchia Dimas era di stanza presso la base U.S. Air Force di Lakenheath (GB) prima di partire in missione per conto del DPAA.

Kim e Michelle non stavano più nella pelle dalla voglia di raggiungere la zona dei lavori per rendersi conto del da farsi.

Venne, quindi, organizzata la colonna di mezzi con una fermata lungo il tragitto per intercettare un furgone con sei bagni chimici da installare nel prossimo cantiere boschivo.

Passato l'abitato di Sonvigo, in un ampio spiazzo adibito a parcheggio, da dove iniziava poi la strada sterrata e i vari itinerari escursionistici, furono parcheggiati i due grossi camion.

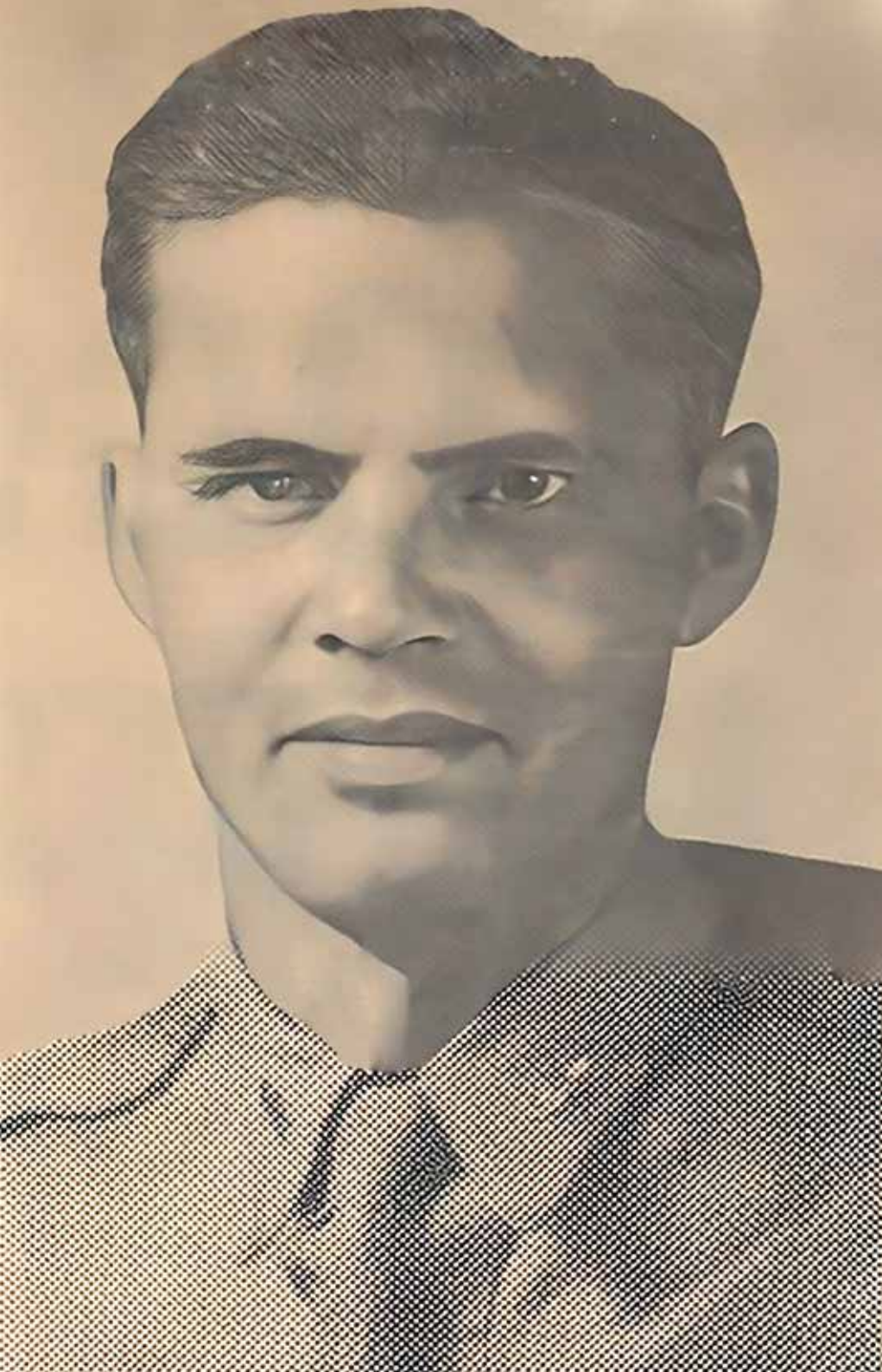
Dai due mezzi scesero gli ultimi sei membri della squadra. Gli autisti si erano già resi conto dell'impossibilità di proseguire la marcia fino al luogo prestabilito. Kim, pertanto, decise di far trasportare l'attrezzatura poco alla volta, facendo la spola con le autovetture.

La colonna arrivò al famoso bivio. La neve, ora completamente sciolta, aveva lasciato spazio a un caleidoscopio di colori di varie sfumature di verde e marrone appartenenti alla rigogliosa natura boschiva che con il cinguettare degli uccellini e la voce fruscante





**REPORTAGE
FOTOGRAFICO**





Uno dei due fratelli Thaler, testimoni oculari della vicenda, indica il luogo esatto dove precipitò il P-38 di Lowell Twedt.

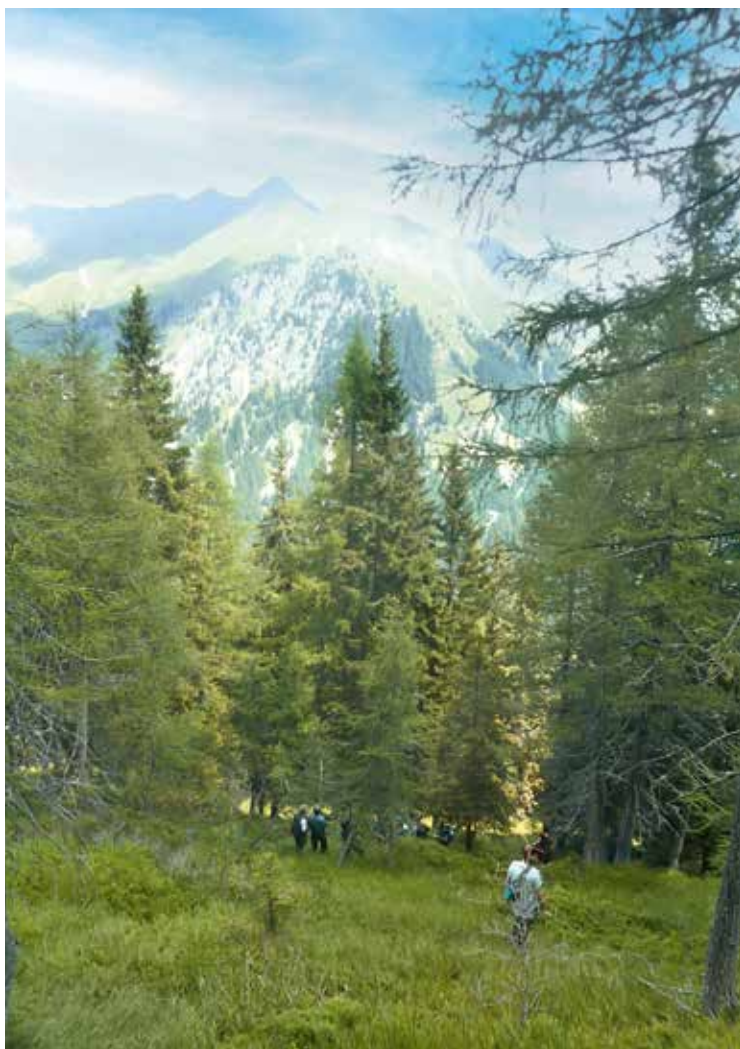
Di spalle si intravede il tenente dell'Aeronautica Militare americana Stefanie De Priest con funzione di interprete.



Cima del monte Kirchberg – primo sopralluogo DPAA



Storico amatoriale Armin Kanetscheider e più in fondo il maresciallo G. Clerico



Primo sopralluogo - ricerche in corso di parti
dell'aereo - agosto 2018



Primo sopralluogo: in primo piano a sinistra il capo delegazione dottor Joshua L. Frank, ricercatore e analista, responsabile delle ricerche DPAA nel dipartimento Europa-Mediterraneo, a destra Armin Kanetscheider e sul fondo, i fratelli Thaler.



Primo sopralluogo: il dottor Joshua L. Frank intento ad analizzare alcuni frammenti rinvenuti del P-38.



Quadrante dieci nella seconda fase di lavorazione



Gli operatori addetti allo scavo di ricontrollo del quadrante dieci, notano qualcosa di anomalo.

TUTTO FERMO, TACIUTO E IMMOBILE PER SETTANTACINQUE ANNI

di Luca Fregona

Un numero di matricola, un frammento di lamiera, quattro anelli, uno scheletro abbandonato in una buca nel bosco alta due spanne. Un segreto custodito per settantacinque anni. Questa storia non si può spiegare in termini solo razionali. Quelle ossa volevano essere trovate. Hanno disperatamente invocato di farsi trovare. Per anni e anni. Chiamavano, chiamavano, chiamavano, ma nessuno rispondeva. Nessuno voleva sentire. Fino a quando un uomo, un maresciallo dei carabinieri venuto da lontano, non si è messo ad ascoltare la montagna, il bosco, gli alberi, il vento, la terra, e i bambini di un tempo ormai diventati vecchi. E ha risolto il caso. Giampaolo Clerico è stato il comandante della Stazione di Sarentino per dodici anni. Ha un curriculum impressionante: missioni di pace in Kosovo e nei Balcani, operazioni internazionali di lotta agli stupefacenti tra la Turchia e l'Italia. Un investigatore dal fiuto infallibile. Quattro lingue parlate come l'italiano. Quando è arrivato, lui veneto, in Alto Adige, ha preso in un battibaleno il patentino A di bilinguismo, ha imparato il dialetto di Sarentino come fosse nato lì. La lingua è stata la chiave per entrare in una comunità solo apparentemente chiusa. E risolvere un "cold case" che in paese si trascinava come una nube velenosa dal 20 ottobre del 1944, quando tre caccia P-38 americani di scorta a settantun bombardieri diretti in Germania, vennero abbattuti dalla Flak (l'antiaerea tedesca) appostata sul Renon. Si schiantarono sopra Sarentino in una zona impervia a 1.800 metri di quota. Uno solo dei tre piloti si salvò, il tenente Olson. Catturato dai contadini con le gambe spezzate, venne consegnato ai soldati tedeschi e spedito in un lager. Sopravvisse alla guerra. Il secondo pilota, il tenente Wisner fu seppellito nel bosco dalla gente del paese. Il suo corpo è stato recuperato nell'agosto del 2000 da



un'unità specializzata dell'esercito americano grazie all'incessante lavoro di ricerca di Paolo Cagnan, all'epoca giornalista dell'"Alto Adige". Restava il mistero del terzo pilota, il sottotenente Lowell Sawyer Twedt. Dov'erano i resti del suo aereo, e dove il corpo? Una nuvola velenosa (impegnata di collaborazionismo colpevole, omertà, terrore, delazione) aveva custodito il segreto dagli anni dell'occupazione tedesca. Insieme a quattro preziosi anelli, frutto ignobile

1ª edizione 2024

© Athesia Buch Srl, Bolzano

Revisione: Milena Macaluso

Design e layout: Athesia-Tappeiner Verlag

Foto di copertina: rielaborazione di un'immagine tratta da AdobeStock con una di archivio

Stampa: LegoDigit S.r.l., Lavis

Per essere sempre aggiornati

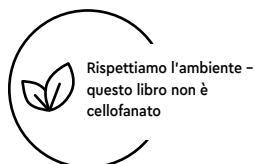
www.athesia-tappeiner.com

Siamo lieti di ricevere domande e suggerimenti

casa.editrice@athesia.it

ISBN 978-88-6839-783-8

ISBN 978-88-6839-793-7 (e-Book)



Un numero di matricola, un frammento di lamiera, quattro anelli,
uno scheletro abbandonato in una buca nel bosco alta due spanne.
Un segreto custodito per settantacinque anni. Questa storia non si può
spiegare in termini solo razionali. Quelle ossa volevano essere trovate.
Hanno disperatamente invocato di farsi trovare. Per anni e anni.
Chiamavano, chiamavano, chiamavano, ma nessuno rispondeva.
Nessuno voleva sentire.

Tutto fermo, taciuto e immobile. Eppure, tutti a Sarentino in qualche
modo sapevano, conoscevano nomi e fatti, e alcuni avevano anche
visto. Per molto tempo è stato impossibile aprire il cassetto della
memoria. Troppo doloroso, troppe persone coinvolte ancora in vita,
troppo rischioso rivangare le vecchie storie. Ma, si sa, prima o poi arriva
il momento di chiudere i conti.



ISBN 978-88-6839-783-8



athesia-tappeiner.com

18 € (I/D/A)