

### Il Gruppo Bombardieri 454 (BG 454)

Questa unità fu costituita il 14 Maggio 1943 ad Alamogordo, New Mexico-USA, e attivata il 1° Giugno successivo. I B-24 del Gruppo stazionarono in Italia, a San Giovanni (Puglie), dal Dicembre '43 al Luglio '45, divisi negli Squadroni 736, 737, 738 e 739. Il BG 454, con i BG 455, 456 e 459, nel biennio 1944/45 apparteneva al 304° Stormo (Wing) della 15.a Air Force USA, che dal Dicembre '43 al Settembre 1945 fu attivo ed ebbe sede a Cerignola, agli ordini del Col. Brown, del Brig. Gen. Upthegrove e infine del Lt. Col. Boutz. Il Gruppo Bombardieri 454 eseguì le missioni assegnate allo Stormo nel teatro offensivo europeo e mediterraneo, dalla Francia ai Balcani, compiendo 243 incursioni, sganciando 13.000 tonnellate di bombe, colpendo oltre 150 obiettivi primari e ottenendo il riconoscimento *DUC* nelle azioni del 25 Luglio '44 a Bad Voslav (Austria, missione n°23) e del 17 Ottobre dello stesso anno contro le acciaierie di Linz (Austria, missione n°86).

►  
Nella simbologia dello stemma del *BG 454*  
c'è il riassunto della campagna europea dell'unità:  
contro il Fascismo (il fascio), il Nazismo (la croce)  
e con le operazioni in Francia (il giglio).



La base di San Giovanni nelle Puglie del Gruppo Bombardieri 454 e del 455: particolare delle piste e delle piazzole e la sede del Quartier Generale.

La cronologia delle missioni del Gruppo registrò con il n°96, in data 14 Agosto 1944, l'obiettivo “Near Savona, Italy, Gun Positions”, e cioè ‘Presso Savona, Italia, postazioni di cannoni’.

Lo stesso (“14 August 1944 #96 Gun Positions in the Savona Area”) è riportato nel fotogramma 0525 del microfilm relativo alla storia del *BG 454*. In particolare, questa documentazione, conservata presso gli archivi AFHRA degli USA, a partire dal fotogramma 0459 “*SECRET – History of the 454 th Bombardment Group -H (Heavy, pesante) - US Army... AUGUST 1944*” contiene copia dei rapporti finali delle missioni dell'Agosto 1944, alcune fotografie degli obiettivi interessati dalle stesse e numerose immagini dell'attività del personale in forza al *BG* riferite alla preparazione dell'operazione *Dragoon* del giorno 15.

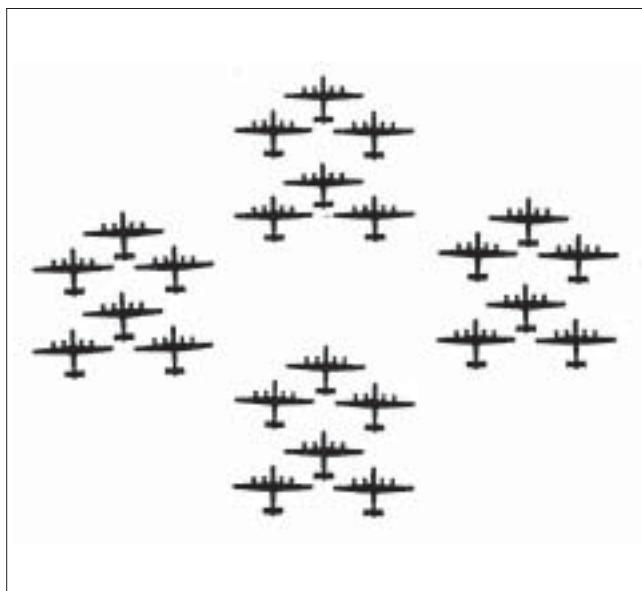
Che Arenzano sia inserito su queste pagine di storia (fotogrammi 0544 e 0545, 14 Agosto 1944) si può rilevare dal numero di codice degli obiettivi della missione n°96 che abbiamo appena citato; nei due fogli, che riportano i risultati di questa operazione strategica alla vigilia dello sbarco sulle coste meridionale della Francia sono evidenziate le sigle identificative *O-643421* (sulla prima parte trascritta erroneamente *O-643471*) e *O-771481*, che nella mappatura della zona rappresentavano per gli Alleati i punti salienti delle postazioni, rispettivamente, di Celle e Arenzano, come sì è avuto modo di verificare nella documentazione già esaminata.

I dati raccolti a missione appena conclusa furono trascritti senza tenere conto dei due differenti obiettivi assegnati ai quattro *Boxes* (i raggruppamenti di 6/7 aerei nella formazione) del *BG 454*, anche se fu precisata la suddivisione dei compiti tra i *Boxes A* e *C*, insieme su *O-643421* (Celle), e i *Boxes B e D*, su *O-771481* (Arenzano). A questo elenco di notizie assunte con gli interrogatori degli equipaggi faceva riscontro il consuntivo dell'attività svolta dal Gruppo fino a quel momento, permettendo così di sapere che:

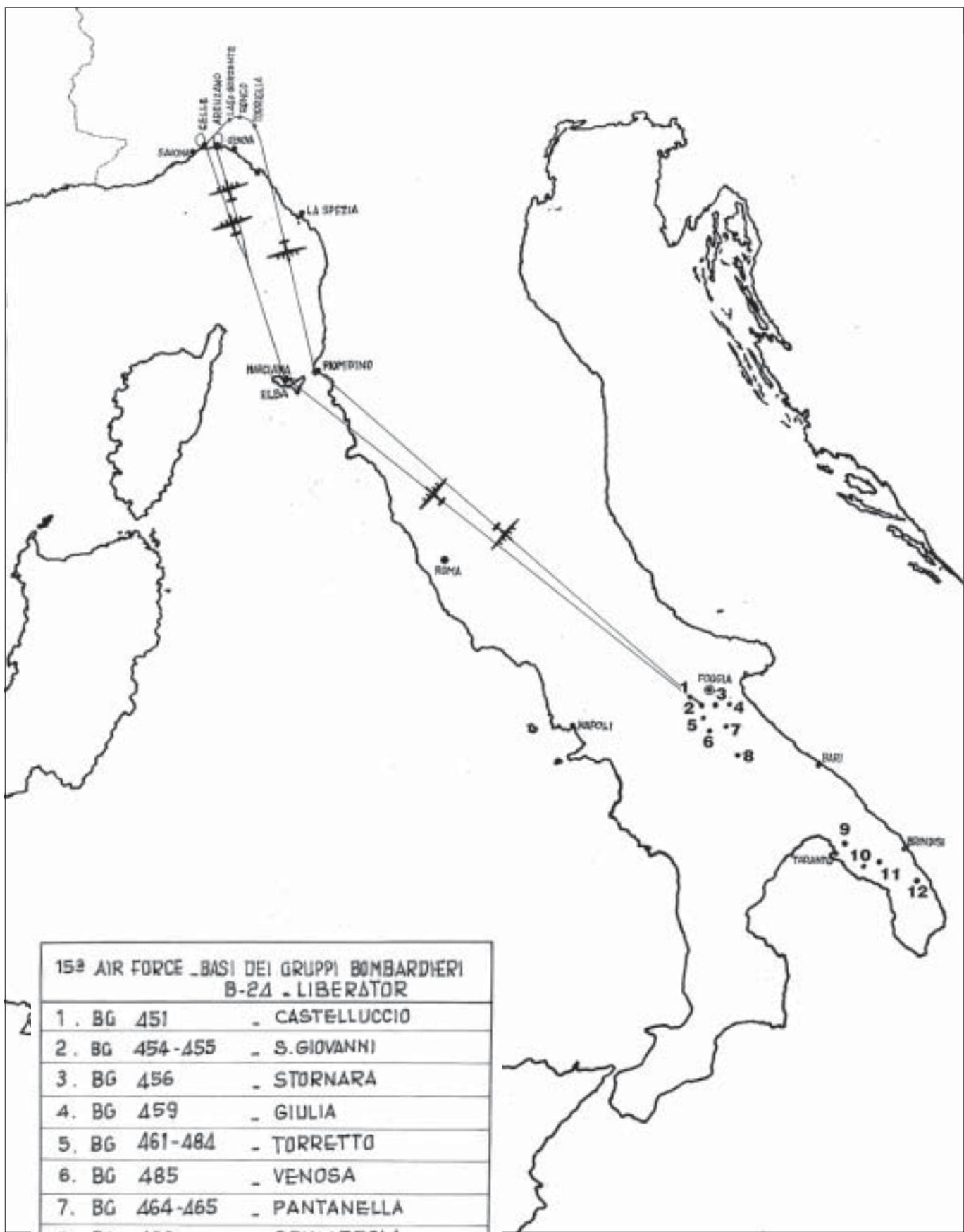
- all'azione parteciparono 26 aerei, raggiungendo un totale di 3.010 velivoli comandati a prendere parte alle varie missioni, dalla prima dell'8 Febbraio 1944 alla 96.<sup>a</sup> del 14 Agosto compreso,
- nessun aereo ritornò alla base anticipatamente, come era già avvenuto per 254 casi,
- risultarono attivi 24 bombardieri (dotazione: 6 bombe da 1.000 libbre, 454 kg), elevando a 2.659 il numero delle effettive operatività,
- furono lanciate 71,5 ton di bombe, portando a 6.038,895 ton la quantità di esplosivo impiegato,
- non fu registrata alcuna perdita per la reazione contraerea, imprecisa ma violenta, o altro (invariato il passivo precedente di 61 velivoli),
- fu considerato disperso (*Missing*) un aereo, che rientrò più tardi incolume con i 10 membri dell'equipaggio, come attestò la relazione del giorno 15 (il Gruppo lamentava già un velivolo senza notizie, 503 uomini dispersi in azione, 34 caduti e 35 feriti),
- nessun danneggiamento fu procurato da parte del nemico né si verificarono guasti per altra causa, che aggravassero il bilancio di 72 aerei in avaria,
- considerata l'assenza di aerei avversari, non si svolsero combattimenti che potevano incrementare le perdite inflitte al nemico (poco più di cento abbattimenti).

I 24 bombardieri che ritornarono alla base alle 12,55 (oltre a quello ritenuto inizialmente disperso, un altro aereo era atterrato alle 9.30 in Corsica senza apparenti difficoltà) riferirono di aver sganciato, alle ore 10,25 e da un'altezza di 20.500 piedi (6.248 m), 143 bombe da 1.000 libbre, per un totale di 71,5 ton, con un'apprezzabile concentrazione su entrambi gli obiettivi. Un aereo lanciò una bomba in mare per un guasto meccanico alla rastrelliera. L'ottima visibilità (sigla abbreviata *CAVU: Clear and Visibility Unlimited* - limpido e visibilità illimitata), sia durante l'avvicinamento, come per il ritorno, consentì agli equipaggi di segnalare la presenza in entrata o in uscita di navi nel porto di La Spezia (la prima avvistata alle ore 10,30 da 20.000 piedi, 6.096 m, altre quattro alle 11,04 da 15.000, 4.572 m) e altre tre nel porto di Genova (ore 10,35, da 19.500 piedi, 5.943 m).

Nelle ultime tre righe del rapporto, alla voce "14-COURSE", è stato condensato il percorso compiuto per eseguire la missione: dalla base di San Giovanni (a Sud di Foggia) a Marciana (Isola d'Elba) e da lì all'*I. P. - Initial Point (Punto iniziale)* da dove calcolare la rotta per l'attacco finale), quindi, dopo i bombardamenti sull'obiettivo (*Target*), raccolta dei Gruppi sul *Lago* (laghi del Gorzente) per proseguire verso Ronco, Torriglia, Piombino e ritornare alla base. Le angolature delle rotte verso i bersagli (*Axis of Attack, assi di attacco*) dei *Boxes A* e *C* (obiettivo: Celle) e *B e D* (obiettivo: Arenzano) furono rispettivamente 333° e 334°, gradi con uno scarto minimo che consentono solo di presumere il Punto Iniziale per l'ultimo tratto di avvicinamento poco ad Est di Capo Corso (Corsica) e di immaginare un volo ravvicinato fino in prossimità della costa ligure, per poi compiere ampie virate definitive. Ribadiamo che si tratta della valutazione consuntiva della missione, indipendentemente da quanto programmato in fase di preparazione, che non è noto.



La documentazione relativa alla missione n°96 del BG 454 del 14 Agosto 1944, tratta dal microfilm AFHRA, USA, BO 601 Unclass 2001, fotogrammi 0544 e 0545, e la presunta intera formazione effettivamente operativa.



Rotta del BG 454 nella missione del 14 Agosto 1944. Approssimativamente da Capo Corso i quattro Boxes del Gruppo si sono divisi in due raggruppamenti, divergendo di appena 1 grado, per dirigersi verso i rispettivi obiettivi (Celle e Arenzano) e raggiungerli con ampie virate finali. Dopo i bombardamenti, i gruppi si sono riuniti sui laghi del Gorzente, per proseguire verso Ronco, Torriglia, Piombino e ritornare alla base.

**Album fotografico del BG 454 nell'Agosto 1944**  
 (tratto dal microfilm che racconta e illustra la storia del Gruppo, AFHRA )



Il capitano Gavelko durante il *Briefing*, incontro di preparazione della missione, comunica i particolari dell'operazione. Sulla carta si intravvede la rotta verso la costa interessata dall'operazione *Dragoon*.



*Briefing*, riunione prima della partenza con il Maggiore James McConnel del BG 454, che illustra gli aspetti del territorio sede del bersaglio e l'importanza della missione.



L'intero equipaggio consulta la carta della missione e le fotografie dell'obiettivo fornite dal servizio di *Intelligence*.



Ritiro dell'equipaggiamento prima del decollo.



Dal microfilm con la storia del BG 454, un bombardamento sulla Germania (Landshut).



Il tenente J. Stern interroga l'equipaggio al termine della missione.



La cappella e la campana della base del Gruppo Bombarieri 454.



L'armonium in dotazione alla cappella e il coro del BG 454. Sullo sfondo il cappellano Hepner.



Potevano uomini così devoti cercare di distruggere la grande e bella chiesa di Arenzano?



O il famoso grappolo di bombe era destinato ad altri? La foto è stata intitolata dall'Associazione del BG 454, che la pubblica sul sito Internet relativo, "Un regalo per Hitler".



La chiesa parrocchiale di Arenzano ridotta in rovine dal bombardamento del 14 Agosto 1944.

(Le immagini di queste due pagine, ad eccezione di quella con la bomba dell'Associazione BG 454 e dell'elaborazione della fotografia con la chiesa di Arenzano, sono state tratte da microfilm con procedimento di stampa fotografica).

### Un obiettivo particolare

Nella serie di fotogrammi del microfilm *BO 601 Unclass. 2001* che racconta la storia del *BG 454*, e precisamente riportate con i numeri 1109 e 1110, due pagine sono dedicate alla missione #170 del giorno 18 Dicembre 1944: obiettivo “*Oswiecim Oil Refinery, Poland*”. Si tratta delle raffinerie polacche di Auschwitz, sede altresì di uno dei più tristemente noti campi di sterminio nazista. Come per tutte le operazioni, anche in questa occasione sono annotati con meticolosità gli elementi che l’avevano caratterizzata, dal numero degli aerei partiti (28) a quello dei bombardieri realmente operativi (23) e dispersi (3), dalla quantità di bombe lanciate (172 da 500 libbre) agli orari di partenza (ore 7,25) e di ritorno (15,34), dopo il bombardamento eseguito alle 12,16. Il risultato della concentrazione di bombe fu ritenuto soddisfacente e tale impressione fu riferita negli interrogatori finali, con la descrizione delle condizioni atmosferiche nel corso di tutto il *raid*.

Nessun accenno alla presenza del campo di concentramento.

Alla fotografia (n°1111 del microfilm) che corredata il rapporto abbiamo aggiunto la zona del *lager*, per valutare le distanze.

Non siamo tenuti a commentare l’eventuale omissione. Ci sembra utile comunque trascrivere le poche righe che affrontano lo stesso argomento sul libro *Tigri in battaglia* in cui lo storico Stephen E. Ambrose narra l’esperienza del pilota del *BG 455* George McGovern (candidato alle elezioni presidenziali USA nel 1972): “*La missione (22 Dicembre 1944) dunque portò i bombardieri nei pressi di Auschwitz. In seguito McGovern si chiese perché non avessero bombardato il campo di concentramento. A Cerignola né lui né altri sapevano molto di Auschwitz, ma in quella fase della guerra circolavano molte voci sugli stermini che avvenivano lì. I leader ebrei avevano invitato il presidente Roosevelt a bombardare la zona, ma lui aveva rifiutato, sostenendo che gli Stati Uniti non avevano costruito quei bombardieri per colpire i campi di concentramento e che era meglio impiegarli a scopi strategici. Inoltre, bombardare Auschwitz avrebbe comportato l’uccisione di molti ebrei, oltre che di tedeschi. Il massimo che l’America poteva fare era di vincere la guerra il più rapidamente possibile, impedendo così che altri ebrei fossero uccisi*”.

Il rilevamento fotografico sovrapposto alla relativa zona della mappa di Auschwitz. A sinistra il campo di sterminio.



### Il Gruppo Bombardieri 449 (BG 449)

Il BG 449 fu costituito il 6 Aprile e attivato il 1° Maggio 1943 a Davis-Monthan, presso Tucson, in Arizona-USA. Anche questo Gruppo ebbe in dotazione aerei da bombardamento B-24 *Liberator*, assegnati ai quattro Squadroni 716, 717, 718 e 719.

Dopo i trasferimenti in Nuovo Messico (Alamogordo, dal 1°Luglio) e in Nebraska (Bruning, dal 6 Settembre), gli originali 61 aerei dell'unità furono destinati, seguendo una rotta attraverso la Florida, Portorico, il Brasile, l'Atlantico e l'Africa (Dakar, Marrakech, Tunisi), in Italia, dove vennero sistemati nell'aeroporto di Grottaglie, vicino a Taranto nelle Puglie, dal 4 Gennaio 1944 al 16 Maggio 1945, con le sostituzioni e le integrazioni necessarie, prima di ritornare definitivamente negli USA.

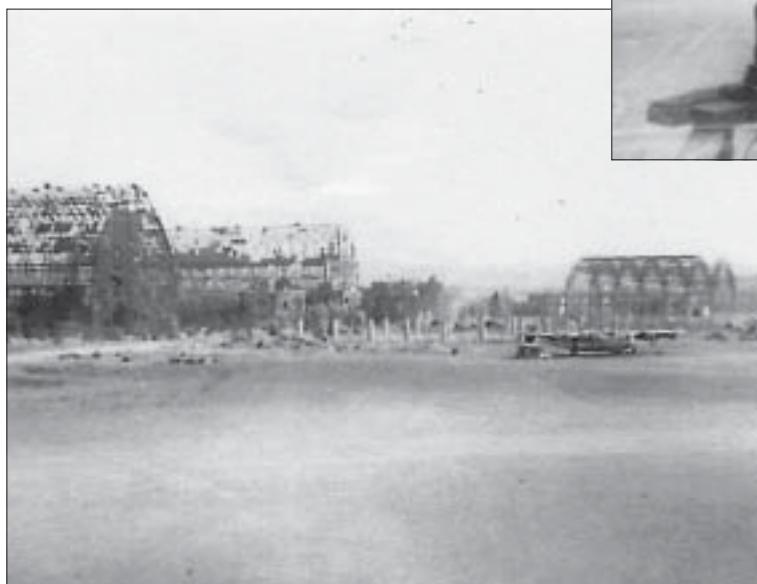
Il BG 449 apparteneva al 47° *Bombardment Wing* (stormo), assegnato alla 15.a *Air Force* dal Novembre 1943 al 1945, agli ordini del Brig. Gen. Hugo P. Rush, con sede a Manduria (Puglie) e impegnato particolarmente in azioni di guerra aerea nel Sud della Francia, sugli Appennini settentrionali, nella Valle del Reno, sull'Europa centrale e in Val Padana. Nello stesso periodo al 47° *B. Wing* furono assegnati i BG 98, 376 e 450.

Durante la permanenza in Italia (aeroporto *Marcelio Arlotta* di Grottaglie) il Gruppo Bombardieri 449 eseguì 254 missioni, distinguendosi in quelle del 4 Aprile '44 su Bucarest e del 9 Luglio dello stesso anno sulle raffinerie di Ploesti, sempre in Romania, per le quali ricevette il riconoscimento *Distinguished Unit Citation - DUC*.



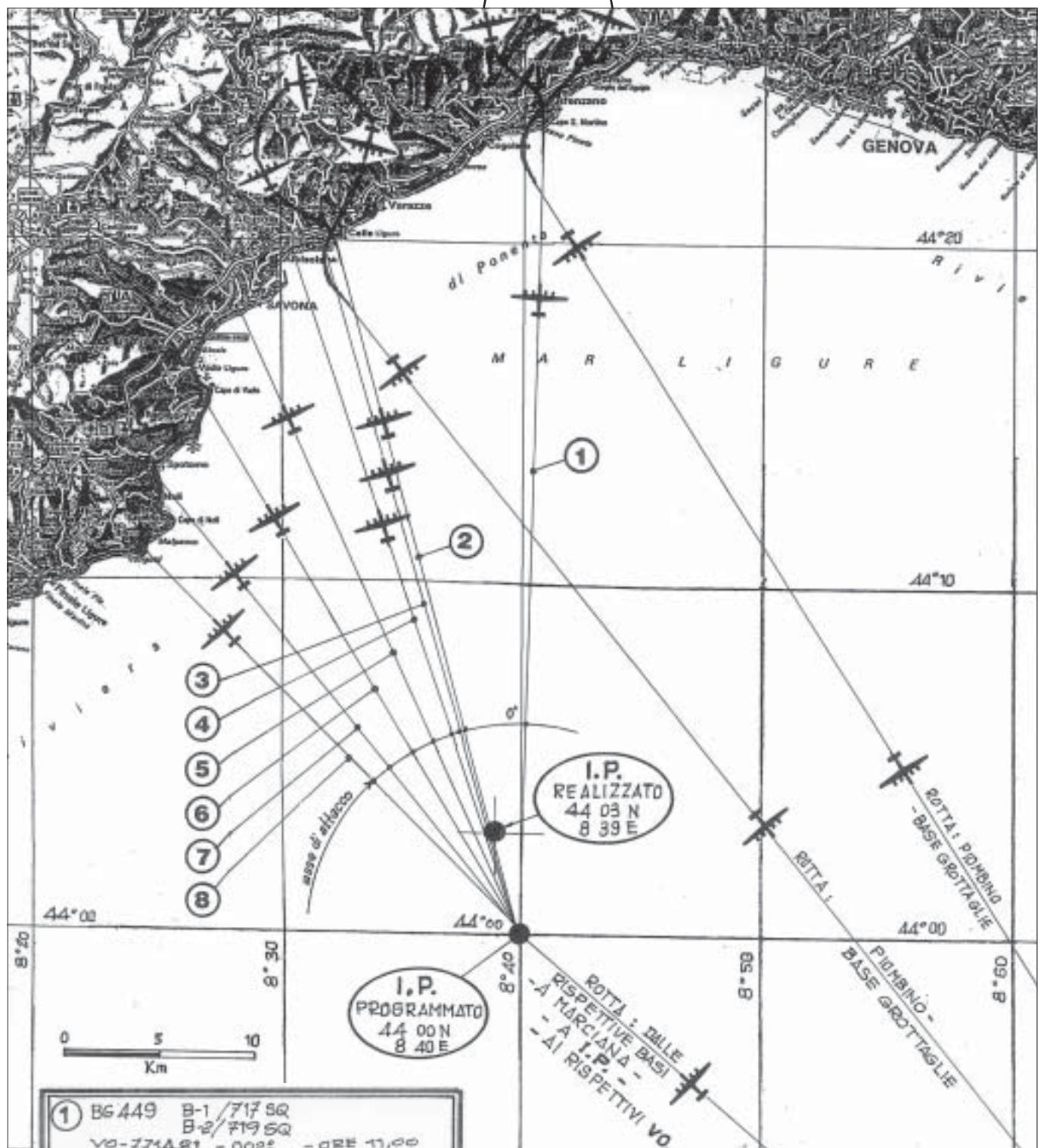
Lo stemma distintivo del BG 449 e degli Squadroni 716 (numeri di battaglia da 61 a 80), 717 (da 41 a 60), 718 (da 21 a 40) e 719 (da 1 a 20).

Il BG 449 era conosciuto con il nome di *Flying Horsemen, Cavalieri volanti*, dall'insegna di Gruppo.



La base di Grottaglie (Puglie).

*Hangar* dei dirigibili italiani dell'aeroporto *Marcelio Arlotta*. Prima dell'occupazione tedesca e alleata l'importante base aeronautica italiana fu bombardata da missioni alleate provenienti dall'Africa.



① BG 449 B-1 / 717 SQ B-2 / 719 SQ VO-771481 - 002° - ORE 11,00 <b>ARENZANO</b>
② BG 449 - A-1 / 716 SQ A-2 / 718 SQ VO-643421 - 346° - ORE 11,00 <b>CELLE</b>
③ BG 376 - VO-609424 - 345° <b>ALBISOLA</b> ORE 11,00
④ BG 376 - VO-564380 - 342° <b>SAVONA LAVAGNOLA</b> ORE 11,00
⑤ BG 98 - VO-569382 - 336° <b>SAVONA</b> ORE 10,50
⑥ BG 98 - VO-567335 - 328° <b>VADO</b> ORE 10,50
⑦ BG 450 - VO-540302 - 322° <b>SPOTORNO</b> - ORE 10,50
⑧ BG 450 - VO-524286 - 316° <b>VARIGOTTI</b> - ORE 10,50

Rotta programmata per la missione n°113 del BG 449 (1 - 2) del 14 Agosto 1944, disegnata tenendo conto delle indicazioni formulate in fase di preparazione nel Piano A.

Gruppi e Obiettivi dello Stormo 47:

BG 449 VO-771481 Arenzano (1) e VO-643421 Celle (2)

BG 376 VO-609424 Albisola (3) e VO-564390 Savona Lavagnola (4)

BG 98 VO-569382 Savona (5) e VO-567335 Vado (6)

BG 450 VO-540302 Spotorno (7) e VO-524286 Varigotti (8).

La missione #113 che il 14 Agosto 1944 comportò il bombardamento di Arenzano anche da parte di Squadroni del Gruppo Bombardieri 449 fu programmata il giorno prima, 13 Agosto 1944, con un ordine del Quartier Generale del 47° Stormo (*Wing*) diramato, oltre che al *BG 449*, ai *BG 98*, *376* e *450*, tutti appartenenti alla stessa unità.

Le disposizioni si rifacevano al “*Piano A*” di attacco alle postazioni di cannoni e radar sulla costa italiana di Genova e Savona e su quella meridionale della Francia, cui prendevano parte altri Stormi di bombardieri *B-24* (49° *Wing*, 55° *Wing*, 304° *Wing*) e *B-17* (5° *Wing*), nonché i caccia del 306° *Wing*.

Come obiettivo primario della missione della vigilia ferragostana del ‘44 era indicata, come al solito, molto genericamente la zona di Genova munita di batterie, “*Target Gun Position in Genoa Area*”. Non veniva considerata l’eventualità di un obiettivo secondario; in caso di impossibilità all’attacco le bombe dovevano essere riportate alla base o gettate in mare. Per il viaggio di andata, il *BG 449* avrebbe preso contatto col *BG 376* su Grottaglie alle ore 8,20, il primo volando a 6.000 piedi (1.828 m) e il secondo a 7.000 (2.133 m); gli altri Gruppi si sarebbero incontrati su Manduria. Il compito di *Leader* della missione era affidato al *BG 450*. La rotta comportava il sorvolo da 18.000 piedi (5.486 m) dell’Isola d’Elba (Marciana, 4248 N-1010 E), da dove sarebbe transitata l’ondata col *BG 449* alle 10,20, preceduta dall’altra del *BG 454* alle 10,10.

L’*Initial Point*, e cioè il punto da cui ogni Gruppo avrebbe iniziato il tratto finale prima dell’attacco, era fissato a 4400 N-0840 E e sarebbe stato segnalato con il lancio di un razzo rosso dal Gruppo *Leader*. Dall’*IP* (*Initial Point*) doveva essere calcolato l’asse di attacco (*Axis of Attack*), la rotta verso il bersaglio.

I Gruppi partecipavano alla missione ciascuno con 28 aerei, divisi in quattro *Boxes*, o *Sections-Sezioni*, rispettando l’appartenenza agli Squadroni; ogni obiettivo veniva assegnato ad una coppia di Sezioni, e quindi agli aerei di due Squadroni.

Al *BG 449* furono assegnati gli obiettivi che corrispondevano alle sigle già conosciute *VO-643421*, Celle, da raggiungere con una rotta di 346°, e *VO-771481*, Arenzano, rotta 002°. Entrambi i lanci dovevano avvenire alle ore 11 da 23.000 piedi (7.010 m).

Le variazioni di rotta previste per gli altri Gruppi consentono di stabilire con una buona approssimazione a quali località corrispondessero le sigle dei rispettivi bersagli. Due Sezioni del *BG 450* avrebbero raggiunto *VO-524286*, Varigotti, alle 10,50 con un asse di attacco di 316°, e le altre, alla stessa ora, *VO-540302*, Spotorno (322°), bombardando da 23.500 piedi. Contemporaneamente il *BG 98* avrebbe colpito Vado (*VO-567335*, 328°) e Savona (*VO-569382*, 336°) da 23.000 piedi (7.010 m). Le Sezioni del *BG 376* erano indirizzate su *VO-564390*, Savona-Lavagnola (342°), e *VO-609424*, Albisola (345°), per sganciare alle 11 da 21.500 piedi (6.553 m).

Per il ritorno, dopo aver virato a sinistra sul mare rispetto alla direzione Nord-Sud, le varie unità si dovevano raggruppare indirizzando la rotta su Piombino (4256 N-1032 E).

Veniva messo in evidenza il pericolo costituito dalla contraerea nell’area degli obiettivi del *BG 449*: la zona di Arenzano era presidiata da 4 cannoni e quella di Genova, a tre miglia di distanza, da 42 batterie pesanti, mentre a Celle erano attive 32 bocche da fuoco puntate verso il cielo. Il Gruppo *Leader* (*BG 450*) avrebbe avuto a disposizione due scatole di striscioline di alluminio (*Window*) da lanciare in prossimità dell’obiettivo ogni venti secondi, a partire da due minuti prima dell’*Initial Point* fino al superamento della contraerea, per confondere le rilevazioni radar.

Contraerea nell’Italia settentrionale (DICAT: Difesa contro attacchi aerei territoriali).





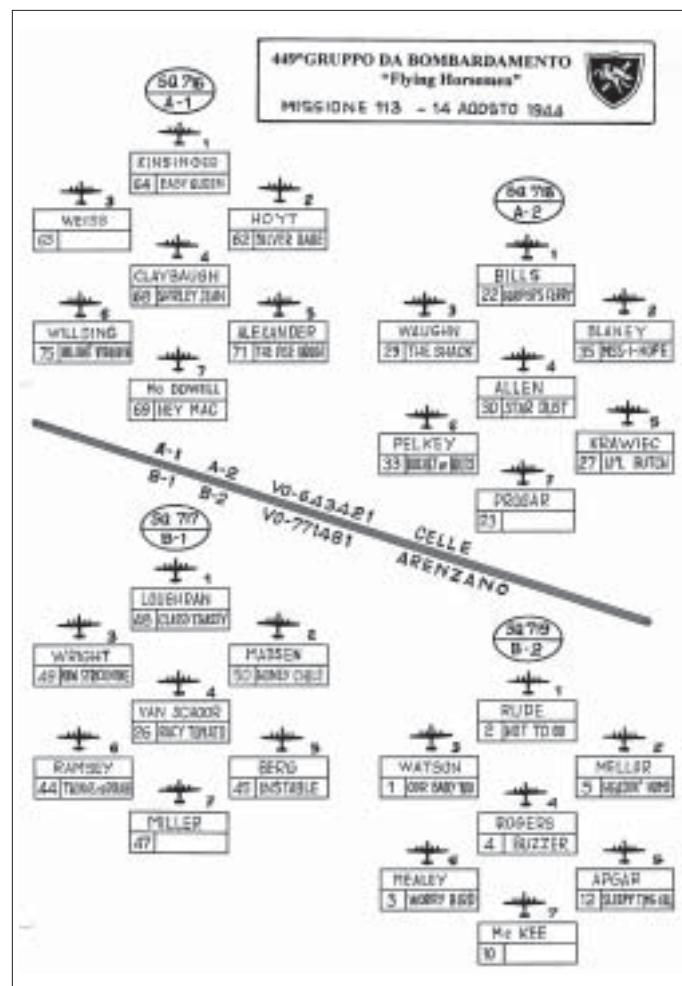
Biglietto postale commemorativo del 35° anniversario (1943-1978) del primo lancio di Window, le striscioline metalliche che, gettate in prossimità dell'obiettivo, creavano difficoltà ai radar nemici. *"Open the window!"*, aprite la finestra, disse Churchill per consentire l'utilizzazione dello stratagemma (peraltro già noto ai belligeranti avversari) nelle missioni della notte 24-25 Luglio 1943 su Amburgo. La finestra era la fessura dell'aereo attraverso la quale avveniva il lancio.

La presenza nel Nord-Italia di un'esigua quantità di aerei nemici (15/20 caccia) lasciava presupporre una reazione pressoché nulla. Dei 35 caccia P-38 inviati nell'area genovese, nessuno avrebbe scortato le formazioni del Gruppo 449 impegnato su Arenzano.

Non mancavano precisazioni sulle modalità dei contatti radio tra le varie unità impegnate nella missione e i riferimenti carto-fotografici per l'individuazione del bersaglio (il BG 449 disponeva di riprese risalenti ai primi giorni del mese), nonché il consiglio di tentare l'atterraggio, in caso di necessità, nell'Isola d'Elba, e precisamente all'aeroporto di Piombino, piuttosto che in Corsica.

Nell'incontro (*Briefing*) degli equipaggi nella prima mattina del 14 Agosto, si ritrovarono adunati gli uomini convocati con apposito avviso affisso nella bacheca degli ordini presso il Comando della base di Grottagli. Alla missione n°113 del Gruppo Bombardieri 449 risultarono comandati aviatori e aerei di tutti e quattro gli Squadroni con la seguente suddivisione (il numero dell'aereo era il *numero di battaglia*, corrispondente alla piazzola di sosta alla base; il nome del pilota identificava il relativo equipaggio; la posizione era quella assunta nella formazione durante la missione):

I numeri relativi alla posizione degli aerei in formazione, con nomi dei Piloti, n° di battaglia e *Nickname* (nomignolo dell'aereo).



Sezione A con obiettivo Celle, codice VO-643421, localizzazione 4420<sup>1</sup><sub>2</sub> N-0831 E

Squadrone 716 - aereo	64	(numero di battaglia)	e pilota	Kinsinger,	posizione	1
(Sezione A-1)	"	65		" Weiss	"	3
	"	62		" Hoyt	"	2
	"	68		" Clabaugh	"	4
	"	75		" Willding	"	6
	"	67		" Alexander	"	5
	"	69		" McDowell	"	7
Squadrone 718 -	"	22		" Bills	"	1
(Sezione A-2)	"	29		" Vaughn	"	3
	"	35		" Blaney	"	2
	"	30		" Allen	"	4
	"	33		" Pelkey	"	6
	"	27		" Krawiec	"	5
	"	23		" Progar	"	7

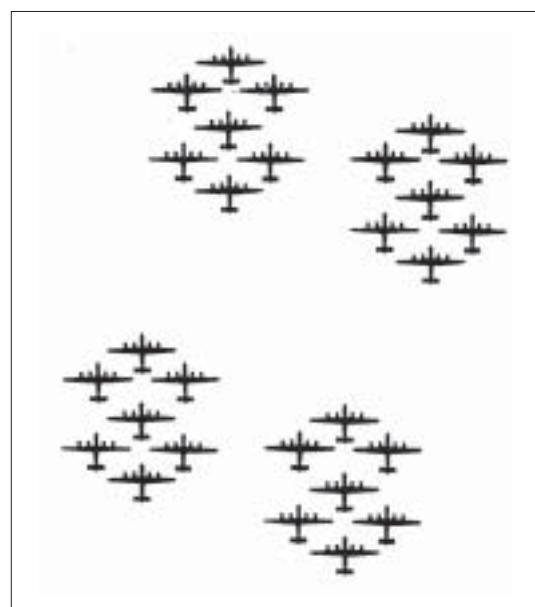
Sezione B con obiettivo Arenzano, codice VO-771481, localizzazione 4424 N-0841 E

Squadrone 717 - aereo	48	(numero di battaglia)	e pilota	Loughran,	posizione	1
(Sezione B-1)	"	49		" Wright	"	3
	"	50		" Madsen	"	2
	"	42		" Van Schoor	"	4
	"	44		" Ramsey	"	6
	"	45		" Berg	"	5
	"	47		" Miller	"	7
Squadrone 719	"	2		" Rude	"	1
(Sezione B-2)	"	1		" Watson	"	3
	"	5		" Mellor	"	2
	"	4		" Rogers	"	4
	"	3		" Mealey	"	6
	"	12		" Apgar	"	5
	"	10		" McKee	"	7.

Il Capitano Harton, Pilota Comandante della missione, e il Capitano Howard, Navigatore capo, avrebbero preso posto sull'aereo 64 dell'equipaggio Kinsinger.



B-24 sulla pista di raccordo pronti per il decollo e lo schema della formazione del BG 449 per il giorno 14 Agosto 1944.



Oltre alla comunicazione degli orari per l'inizio delle operazioni (ore 6,15 ritrovo alla base, ore 7,05 avvio motori, ore 7,15 rullaggio), a questi uomini vennero mostrate le carte geografiche con le rotte e gli obiettivi, e furono definiti i dettagli della missione, confermando quanto era stato contemplato dal piano A, fino a quel momento a conoscenza solo del Comando e delle sezioni di *Intelligence*.

Furono ribaditi:

- l'appuntamento nel cielo di Grottaglie alle 8,21 con il BG 376, volando a 7.000 piedi (2.133 m), con una rotta di 293°,
- il sorvolo di Marciana (Isola d'Elba) alle 10,20 da 18.000 piedi (5.486 m), dopo 405 miglia (Km 651) con rotta 317°,
- l'arrivo al *Punto Iniziale* situato sul mare a 4400 N-0840 E (rotta 317°), a 113 miglia (Km 181) di distanza da Marciana e a 18.000 piedi di altezza (5.486 m),
- gli assi di attacco verso i bersagli: 344° per raggiungere Celle, lontana altre 24 miglia (38,6 Km), ad un'altezza di 23.000 piedi (7.010 m) e alle ore 11, e Arenzano, distante ancora 27 miglia (43,4 Km), per sorvolare il paese da 23.500 piedi (7.162 m), sempre alla stessa ora,
- l'allontanamento dal luogo del bombardamento, dirigendosi verso sinistra con un angolo di 134° per la Sezione A e di 137° per la Sezione B, per superare Piombino, distante rispettivamente 137 e 136 miglia (220 e 218 Km) da Celle ed Arenzano,
- il rientro alla base di Grottaglie alle 13,50, percorrendo ulteriori 391 Km.

Per le trasmissioni radio sui canali prestabiliti il segnale convenzionale assegnato al BG 449 fu "Saxhorn 24" (*Bassotuba 24*), mentre allo stesso Gruppo venne attribuita la segnalazione luminosa di riconoscimento "YY" (*GialloGiallo*).

Le previsioni del tempo atmosferico erano molto favorevoli, dal momento che ad un cielo limpido al decollo avrebbero fatto seguito leggere foschie sulle montagne per ritrovare nuovamente ottima visibilità volando in alto sul mare, con leggeri addensamenti sia all'andata che al ritorno. E terzo sarebbe stato, soprattutto, il cielo sugli obiettivi.

La Sezione di *Intelligence*, con il compito di studiare i particolari dell'operazione in base alle notizie ricevute dagli informatori sul posto e ai rilevamenti fotografici aerei, aveva preparato una serie di appunti che fu portata a conoscenza degli equipaggi. L'ufficiale incaricato, scorrendo le pagine scritte a mano che ancora possiamo leggere, precisò a quel punto che:

- gli obiettivi della missione erano postazioni armate nell'area di Genova, e precisamente, per la Sezione B, una batteria di cannoni da 381 mm che rendeva molto importante il successo dell'attacco,
- questo obiettivo sarebbe stato bombardato in precedenza (30 minuti prima) da un altro Gruppo appartenente allo Stormo 304 (il BG 454 nella missione che abbiamo appena raccontato).
- tale bersaglio si trovava "in un punto del territorio appena sotto il paese, nella zona boscosa con due strane zone spoglie sulla sinistra; la strada costiera racchiude l'area isolata dell'obiettivo; più lontano, sulla sinistra, c'è un piccolo letto di torrente con un secondo paese, sempre a sinistra",
- in avvicinamento, gli aerei "della Sezione B fiancheranno l'obiettivo percorrendo parallelamente la parte Nord-Sud dell'ampia virata" che avrebbero percorso durante la fase del bombardamento, dopo aver invertito la rotta sul "piccolo paese all'apice della virata",
- in caso di necessità, e quindi di abbattimento del velivolo con atterraggio di fortuna, anche col paracadute, era consigliabile un rapido allontanamento dalla costa e dalle città, prendendo contatto con persone isolate, meglio se di modeste condizioni. "*Trust people if help offered*": 'Abiate fiducia nella gente se vi offre aiuto', un'attestazione di alto valore morale e civile attribuita in tempo non sospetto alla popolazione dei borghi rivierasci, in un momento di grave rischio per la vita di chi collaborava col nemico. Sono purtroppo noti molteplici casi di denuncia, da parte degli abitanti di alcune zone occupate dell'Italia settentrionale, dell'avvistamento o della presenza di aviatori alleati paracadutati nel corso di missioni, e dell'arresto conseguente ad opera delle truppe nazi-

fasciste. Della collaborazione offerta dai Liguri ai paracadutisti inglesi o americani troviamo testimonianza anche nelle parole di Don Berto Ferrari, nel suo libro di memorie *Sulla montagna con i partigiani*, che rievoca le fasi della lotta di liberazione che lo videro protagonista: "Era un giovane alto, ben piantato, dai capelli rossi. Avevo chiesto chi fosse e mi avevano detto che era un aviatore americano. Una ventina di giorni prima, per avaria al motore, si era lanciato col paracadute ed era sceso nei pressi dei laghi di Olbicella. Proprio in zona partigiana. Aveva accettato volentieri di fare il partigiano... Alle 11 si trovava ancora a mensa in un campo di aviazione della Sardegna. Poco prima delle 12 era già partigiano... Si chiamava Wallace. Aveva vent'anni".

Alcuni fotogrammi tratti dal microfilm con il compendio della missione n°113 del BG 449 del 14 Agosto 1944.

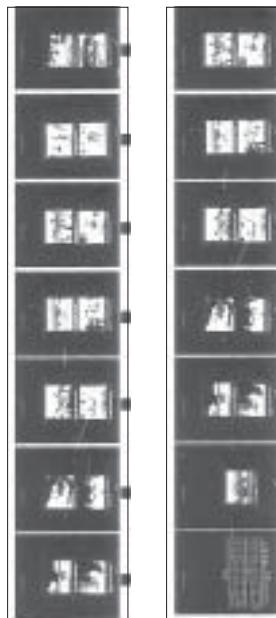
▷  
Pagina 1973, la prima parte  
della programmazione del Piano A,  
giorno 13 Agosto 1944.

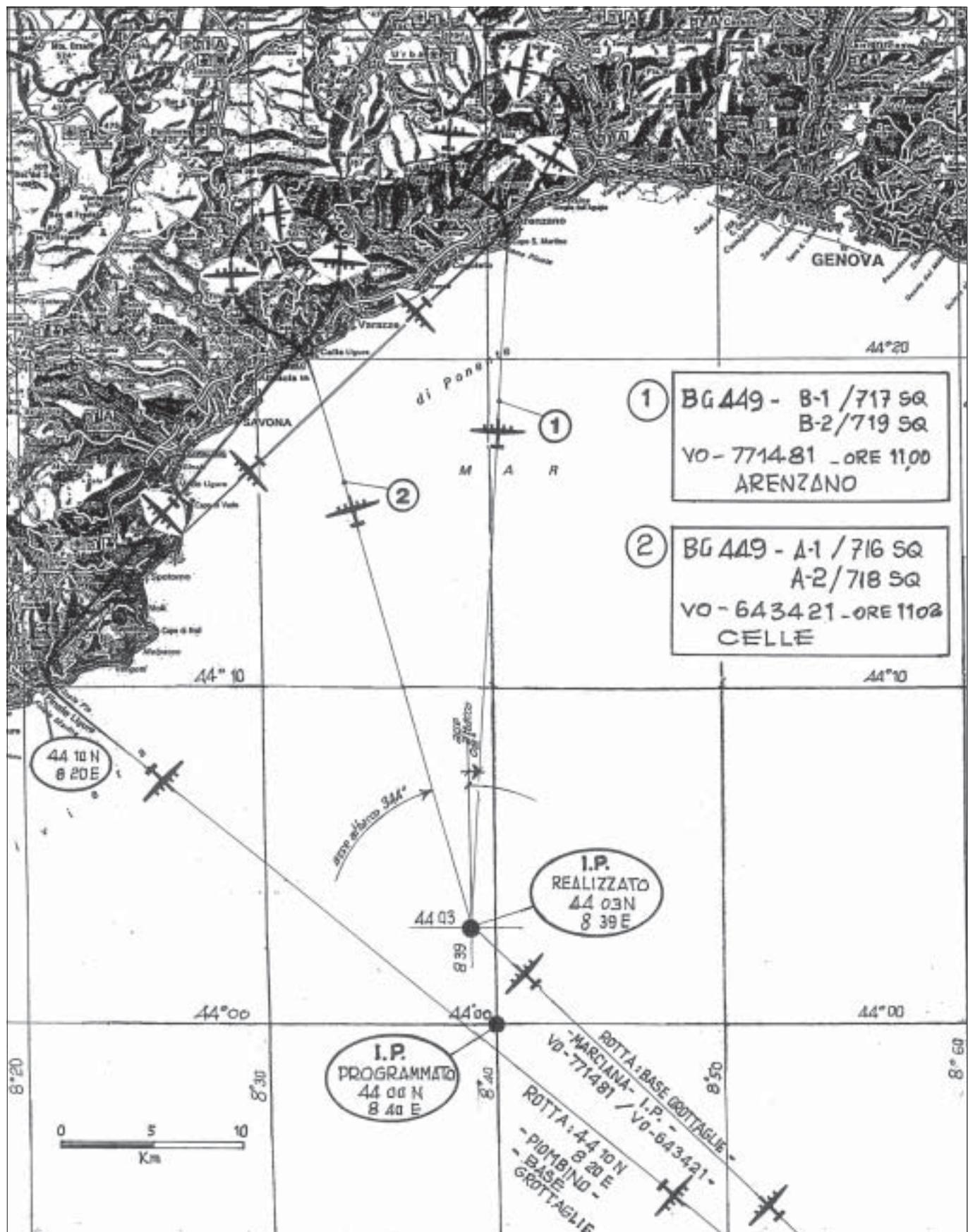
Pagina 1835, prima pagina del rapporto finale  
a missione compiuta, giorno 14 Agosto 1944. ▽

<b>B E G I N</b>	
MISSIONARY AIRCRAFT AND GUN SUPPORT TO BOMBING GROUPS	
D: 0800 hrs	
13 August 1944	
INTELLIGENCE AIRCRAFT OPERATIONS ORDER FOR 14 AUGUST 1944	
PAGE 1 OF 2	
<p>1. First, during plane "A" attacks will be made on preparations on the Northwest coast of Italy in the SAVONA area, and also, on the South coast of France; flightless will strike later developments in the same areas.</p>	
<p><b>II. TARGETS AND METHODS.</b></p>	
<p>A. <b>CITY TIME.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Strike of the striking will attack eight gun positions on the Northwest coast of Italy in the Savona area; attack will strike eight gun positions on the Northwest coast of Italy in the Savona area.</li> </ul>	
<p>B. <b>1400hrs Group</b> at positions 0-02300 and 0-02000 at 1000 hours.</p>	
<p>C. <b>With Group</b> at positions 0-01700 and 0-01800 at 1000 hours.</p>	
<p>D. <b>1500hrs Group</b> at positions 0-04700 and 0-04800 at 1100 hours.</p>	
<p>E. <b>1500hrs Group</b> at positions 0-04300 and 0-07100 at 1100 hours.</p>	
<p>B. <b>CITY TIME.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. B-57's of four groups will attack gun positions on the South coast of France at 1000 hours.</li> </ul>	
<p>C. <b>1000hrs.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. B-57's of one group will attack gun positions on the North coast of France at 1000 hours.</li> </ul>	
<p>D. <b>1000hrs.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. B-57's of one group will attack gun positions on the North coast of France at 1000 hours.</li> </ul>	
<p>E. <b>1000hrs.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. B-57's of four groups will attack gun positions on the South coast of France at 1000 and 1100 hours.</li> </ul>	
<p>F. <b>1000hrs.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. B-57's of four groups will attack gun positions on the South coast of France at 1000 and 1100 hours.</li> </ul>	
<p>G. <b>1000hrs.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. B-57's of four groups will attack gun positions on the South coast of France at 1000 and 1100 hours.</li> </ul>	
<p>H. <b>1000hrs.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Nighttime will attack Rome, Marlowe 20 minutes before bombers and conduct action against lighter mass of bomber target area.</li> </ul>	
<p><b>III. TARGET INFORMATION.</b></p>	
<p>1. For targets of all groups refer to map series 0-0-1, 114, Italy, 1:500,000; 1400 and 1600 hours to sheet 00-01, 2000 Group to sheets 00-01, 1400 Group to sheet 01.</p>	
<p>2. Refer to the following associated photos: 14 prints of each included.</p>	
<b>E N D</b>	

<b>B E G I N</b>	
MISSIONARY AIRCRAFT OPERATIONS ORDER (1) AND GUN SUPPORT	
D: 0800 hrs 13 Aug	
13 August 1944	
INTELLIGENCE AIRCRAFT REPORT No. 133 MISSIONARY 13 August 1944 - Miss Positions in Sardinia area.	
<p><b>I. INTELLIGENCE</b></p> <p>18 night's took off at 0800 to 0930 hours to bomb gun positions in Sardinia area. Miss estimated losses: 26 dropped 2kg bombs or 1,000 lbs of 1.1 &amp; 2.05 incendiary bombs on two targets as follows: 12 A/C of A Section dropped 200 lbs on 70-A/1622 and 12 A/C of B Section dropped 30 tons on 70-771881. 1 returned to base to base and 2 just failed 3 tons to the sea. 25 returned to base at 1300 hours. 1 returned to base at 2115 hours. Miss lost. Miss missing. 2 at distinctly visible.</p> <p>There were 26 effective sorties.</p>	
<p><b>II. HOME AND AIRFIELD</b></p> <p>Reconnaissance with 1000 Group over Sardinia at 0800 hours at 7,000 feet. From there the aircraft lay to 4250 N - 3015 E at 1025 hours at 20,000 feet, then to the IP at 4105 N - 0930 E at 21,000 feet at 0957 hours. The attacks were made on the targets at 1400 hrs and 0930 hrs. A sharp rally left was made to 4100 N - 0930 E then to 4250 N - 3015 E and to base.</p> <p>No aerial target provided.</p> <p>No radio jamming reported.</p>	
<p><b>III. RESULTS</b></p> <p>During the mission several good coverage around both mining points with very few scattered bombs.</p> <p>Weather was GATU for the entire route and over the target. Only 1/10 visibility over Sardinia and 1/10 visibility near Sardinia.</p>	
<p><b>IV. GENERAL INFORMATION</b></p> <p>A. <b>Complaints:</b> None.</p> <p>B. <b>Miss Positions:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. 4105 N - 0930 E - H-1-E</li> <li>2. 4105 N - 0930 E - H-1-E</li> <li>3. 4105 N - 0930 E - H-1-E</li> </ul> <p>C. <b>Badly Damaged:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. 1000 hrs 20,000', Sardinia - moderately effective.</li> </ul>	
<b>E N D</b>	

▷  
Strisce  
di microfilm  
nelle dimensioni  
reali.





Lo svolgimento della missione n°113 effettivamente compiuto dal BG 449, Sezioni A 1-2 e B 1-2. Da notare la variazione dell'I.P. - Initial Point, il Punto Iniziale dell'ultimo tratto d'attacco, e la virata verso Ovest dopo il bersaglio, anziché verso Est, come programmato in fase di preparazione.

La dotazione di ogni aereo era costituita da 5 bombe da 1.000 libbre (454 Kg), di portata unitaria doppia rispetto a quelle impiegate nei giorni precedenti (10 bombe da 500 libbre -227 Kg), anche se il peso complessivo assegnato al singolo velivolo risultò invariato.

Gli aerei decollarono a distanza di pochi secondi l'uno dall'altro, a partire dalle ore 7,25 (quelli della seconda metà, Sezioni *B-1* e *B-2*, avevano come obiettivo Arenzano):

progressione	aereo (n° di battaglia)	pilota	ora
1	64	Harton-Kinsinger	07,25
2	62	Hoyt	07,25
3	65	Weiss	07,26
4	68	Clabaugh	07,26
5	71 anziché 67	Alexander	07,27
6	75	Willding	07,27
7	69	McDowell	07,28
8	22	Bills	07,29
9	35	Blaney	07,30
10	29	Vaughn	07,31
11	30	Allen	07,32
12	27	Krawiec	07,33
13	33	Pelkey	07,33
14	23	Progar	07,34
15	48	Loughran	07,35
16	50	Madsen	07,36
17	26 anziché 42	Van Schoor	07,38
18	45	Berg	07,38
19	44	Ramsey	07,39
20	47	Miller	07,39
21	2	Rude	07,40
22	5	Mellor	07,41
23	1	Watson	07,41
24	4	Rogers	07,42
25	12	Apgar	07,43
26	3	Bursten anziché Mealey	07,44
27	10	McKee	07,45
28	49	Wright	07,51.

L'appuntamento col *BG 376* sopra Grottaglie fu rispettato (alle ore 8,21 e a 7.000 piedi, 2.133 m), con la formazione al completo senza defezioni iniziali. Come spesso succedeva, l'*Inizial Point*, e cioè il *Punto iniziale* da cui dirigersi sul bersaglio con la rotta definitiva, fu deciso all'ultimo momento in considerazione delle condizioni di volo dei due Gruppi, in ritardo rispetto alla previsione, e precisamente quando le formazioni si trovarono alle 10,57 e a 21.900 piedi (6.675 m) nella posizione 4403 N-0839 E. Al segnale convenuto le Sezioni assunsero le direzioni programmate (a 344° per portarsi verso Celle e a 002° verso Arenzano), che sarebbero state corrette in prossimità della costa o in fase di virata per compensare la variazione.

Un minuto per bombardare Celle, dalle 11,01 alle 11,02, e altrettanto per Arenzano, dalle 10,59 alle 11, rispettivamente da 21.500 e 23.300 piedi (6.553 e 7.101 m).

Solo 12 aerei risultarono operativi su Celle, obiettivo VO-643421, sganciando 29,5 ton di bombe da 1.000 libbre; un aereo gettò in mare l'intero carico, un altro lo riportò tale e quale alla base, e un terzo si liberò di una bomba sganciandola a sua volta nel Mediterraneo. Tutti e quattordici i bombardieri delle Sezioni *B-1* e *B-2* diretti su Arenzano, obiettivo VO-771481, portarono a termine la missione con un lancio di 35 ton di ordigni dello stesso tipo. Delle 140 bombe disponibili, ne furono sganciate 129: 59 su Celle e 70 su Arenzano, anche se furono evidenziati gli effetti di 50 sulla prima località e di 28 sulla seconda.

Una buona parte cadde nelle aree interessate; poche eccessivamente lontane. Per quanto riguardò le Sezioni *B-1* e *B-2*, il Capitano Edward F. Bestlake Jr, che redasse il rapporto dopo l'interrogatorio degli equipaggi al loro ritorno alla base lo stesso 14 Agosto, precisò che l'obiettivo assegnato era stato investito da numerose esplosioni, con una leggera concentrazione verso destra (rispetto alla rotta dell'assalto conclusivo) e che “*c'erano stati 4 scoppi da 3000 a 6000 piedi (914-1.828 m) a Nord*”: qualora l'ufficiale si fosse riferito a misure lineari di distanza dal bersaglio, nonostante l'approssimazione potrebbe trattarsi della rilevazione della distruzione della chiesa parrocchiale di Arenzano, situata a 780 m in linea d'aria dalla punta del Capo, sede della postazione dei 381, e a Nord della stessa.

Al termine dell'attacco le formazioni, sempre prive di scorta, si diressero per il raduno verso Ovest, a sinistra dell'itinerario di avvicinamento dal mare, e non come programmato direttamente sull'Elba, virando a sinistra nella fase di ritorno verso la base dell'Italia meridionale. Non conosciamo il perché di questa decisione, se cioè si sia trattato dell'esecuzione di precedenti accordi verbali, o se le condizioni abbiano suggerito una opportuna variazione di piano (era stata riscontrata una reazione contraerea con artiglieria pesante di intensità moderata e non troppo precisa su *“Albisola, 4423 N-0831 E; Savona, 4418 N-0828 E; Genova, 4424 N-0853 E; Voltri, 4425 N-0845 E; Arenzano, 4423 N-0840 E”*). Sta di fatto che tutte le Sezioni si incontrarono su Finale Ligure Marina, nella posizione 4410 N-0820 E, per dirigersi su 4252 N-1031 E, Isola d'Elba, e di qui alla base di Grottaglie.

Nel rapporto finale furono menzionati gli avvistamenti sul mare (8 movimenti di natanti nel porto di Genova alle ore 10,59 da 23.500 piedi, 7.162 m) e a terra (8 cisterne a Nord di Savona alle 11,06 da 22.000 piedi, 6.705 m). Nessun movimento nei cieli oltre le forze aeree alleate.

Il ritorno fu registrato con la seguente successione di atterraggio:

ordine di arrivo	ora	aereo (n° di battaglia)	Pilota
1	13,50	45	Berg
2	13,51	35	Blaney
3	13,57	64	Harton
4	13,57	65	Weiss
5	13,59	62	Hoyt
6	13,59	33	Pelkey
7	14,00	68	Clabaugh
8	14,01	23	Progar
9	14,01	71	Alexander
10	14,02	69	McDowell
11	14,03	75	Willding
12	14,06	30	Allen
13	14,07	27	Krawiec
14	14,10	50	Madsen
15	14,10	49	Wright
16	14,11	48	Loughran
17	14,12	44	Ramsey
18	14,14	26	Van Schoor
19	14,15	2	Rude
20	14,15	1	Watson
21	14,16	5	Mellor
22	14,18	3	Bursten
23	14,19	4	Rogers
24	14,20	12	Apgar
25	14,21	10	McKee
26	17,50	29	Vaughn.

Il ritardo dell'ultimo bombardiere fu dovuto al rifornimento di carburante ad Orbetello.

Per difficoltà l'aereo n°22, Pilota Bills, atterrò ad Orbetello (l'equipaggio ritornò alla base col n°29) e il n°47, Pilota Miller, a Cecina alle 11,40 (rientrò all'indomani).

Tutti i membri degli equipaggi della missione n°113 del Gruppo Bombardieri 449 ritornarono alla base sani e salvi. La maggior parte aveva volato per quasi 7 ore consecutive (dalle 7,25 della prima partenza alle 14,21 dell'ultimo arrivo alla base in giornata).

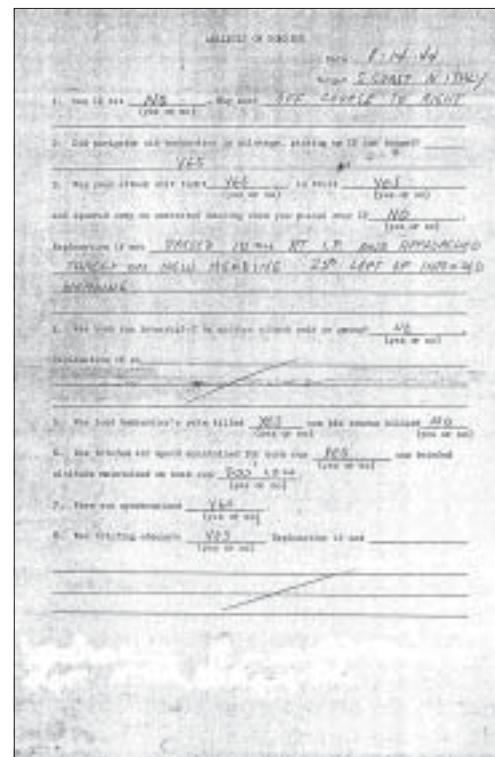
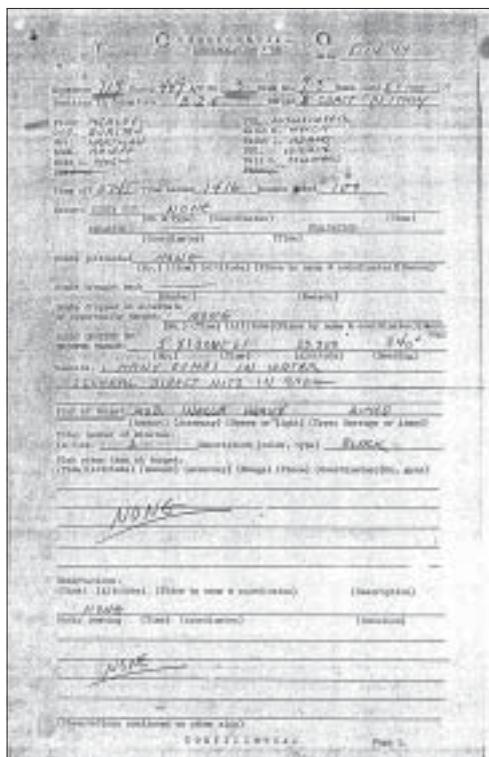


Immagine del bombardamento di Celle da parte del Gruppo Bombardieri 449, Sezione A 1-2, Sq. 716-718. Missione n°113 del 14 Agosto 1944.

### Uomini ed aerei nel cielo di Arenzano

I rapporti dei singoli equipaggi degli Squadroni del Gruppo Bombardieri 449 che hanno preso parte alla missione n°113 del 14 Agosto 1944 sono tutti conservati presso gli archivi delle Forze Armate Aeree degli Stati Uniti d'America; il microfilm che li contiene è stato individuato con la collaborazione dell'*AFHRA*, che ne ha fornito su ordinazione una copia, e cioè uno spezzone di pellicola in bobina con centinaia di fotogrammi. La lettura e la stampa sono state rese possibili con la strumentazione della Biblioteca *Berio* di Genova. La qualità del reperto consente un'accettabile comprensione dei fotogrammi, anche se alcune pagine o loro parti, soprattutto se copie di originali scritti a mano, sono pressoché illeggibili.

Di seguito, per quanto è stato possibile decifrare le scritturazioni e accettare l'esattezza delle interpretazioni, sono riportati i nomi degli aviatori statunitensi che hanno solcato il cielo arenzanese nell'esecuzione della missione della vigilia del Ferragosto '44. Di alcuni di loro siamo in grado di pubblicare anche la fotografia. Di alcuni dei loro aerei l'immagine. Dai rapporti degli equipaggi abbiamo estrappolato gli eventuali dati salienti, che trascriviamo contestualmente.



Pagine 1864 e 1867 del microfilm con il compendio della missione n°113 del 14 Agosto 1944 del BG 449. Si tratta della parte iniziale e della fine del rapporto dell'equipaggio dell'aereo *Worrybird* con n° di battaglia 3, pilota Mealey, compilato al termine della missione.



Mitraglieri del bombardiere B-24: anteriore, centrali, superiore.

Prima di scrutare i volti degli uomini e osservare le *macchine da guerra* che senza alcun dubbio hanno terrorizzato gli Arenzanesi in un momento indimenticabile della loro storia, ci sembra doveroso spendere due parole sul ruolo di questi *interpreti* della vicenda di cui anche la nostra gente è stata protagonista.

E lasciamo che siano un'Arenzanese e un Americano, *personaggi* reali di questo *romanzo-verità*, ad esprimersi.

Chiara Anselmo, *Povia Villa*, classe 1924, vent'anni all'epoca dei bombardamenti, dal diario di quei giorni arenzanesi: "Così cominciarono la loro azione; questa volta toccò alcuni palazzi e, più disgrazia, la nostra bellissima chiesa parrocchiale fu presa in pieno da tre grosse bombe. Nessuno si riusciva a rassegnare riguardo questo orrore, eppure era così...! Fortunatamente nei grandi disastri riuscirono a ferire il vivo della pineta... Al notare questo si sarebbero proprio schiacciati in frantumi i colpevoli, averli potuti avere tra le mani, ma ci si rassegnava e si pensava che tutto era per la salvezza della nostra Patria".

William Blankenship, *Bill* (1923-2003, USA), a 21 anni in volo nei cieli italiani come mitragliere della torretta superiore del bombardiere B-24 *Worrybird* del BG 449, dalla corrispondenza in preparazione del presente volume: "Always remember, we were Little Boys, 19 and 20 years, we did what they sent us to do. Bomb Germans" – Rammentate sempre, noi eravamo dei giovani ragazzi, 19 e 20 anni, e facevamo quello che ci avevano mandato a fare. Bombardare i Tedeschi.

Per la completezza dell'informazione, occorre precisare il significato delle abbreviazioni che indicano le qualifiche dei dieci componenti gli equipaggi degli aerei da bombardamento B-24 e mostrare la posizione degli stessi all'interno del velivolo:

P – Pilot – Pilota, sul lato sinistro (1)

CP – Copilot – Co-pilota, sul lato destro (2)

NG – Nose Gunner – Mitragliere anteriore (5)

N – Navigator – Navigatore di rotta (3)

B – Bombardier – Bombardiere addetto al lancio (4)

TTG – Top Turret Gunner – Mitragliere torretta superiore (6)

BTG – Ball Turret Gunner – Mitragliere torretta sferica inferiore (9)

LW – Left Waist Gunner – Mitragliere parte centrale lato sinistro (7)

RW – Right Waist Gunner – Mitragliere parte centrale lato destro (8)

TG – Tail Gunner – Mitragliere di coda (10)

Eventuale PHOTOG. – Photographer – Fotografo.

Nel disegno figurano inoltre (con riferimento al B-24 *Worrybird* del BG 449):

Numero di battaglia, *Battle Number*, e della piazzola in aeroporto (11 - 15)

*Nickname*, nomignolo dell'aereo (12)

*Nose Art*, disegno illustrativo del nomignolo (13)

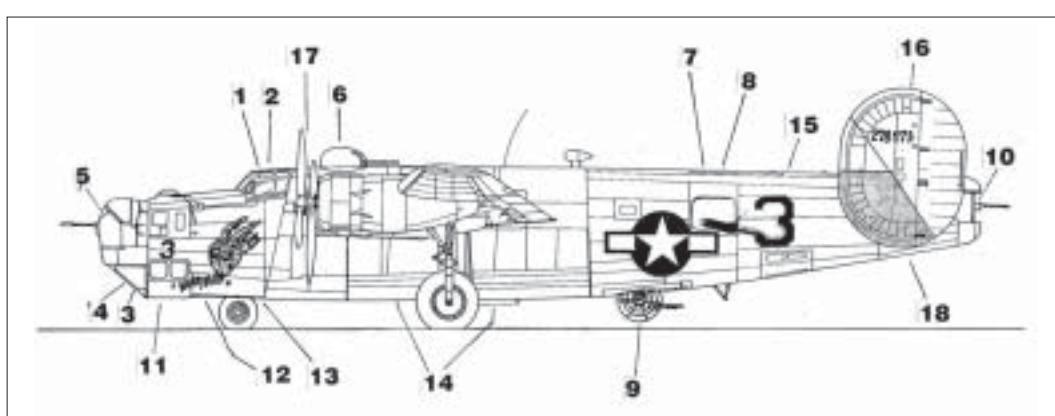
Vani bombe, due per lato (14)

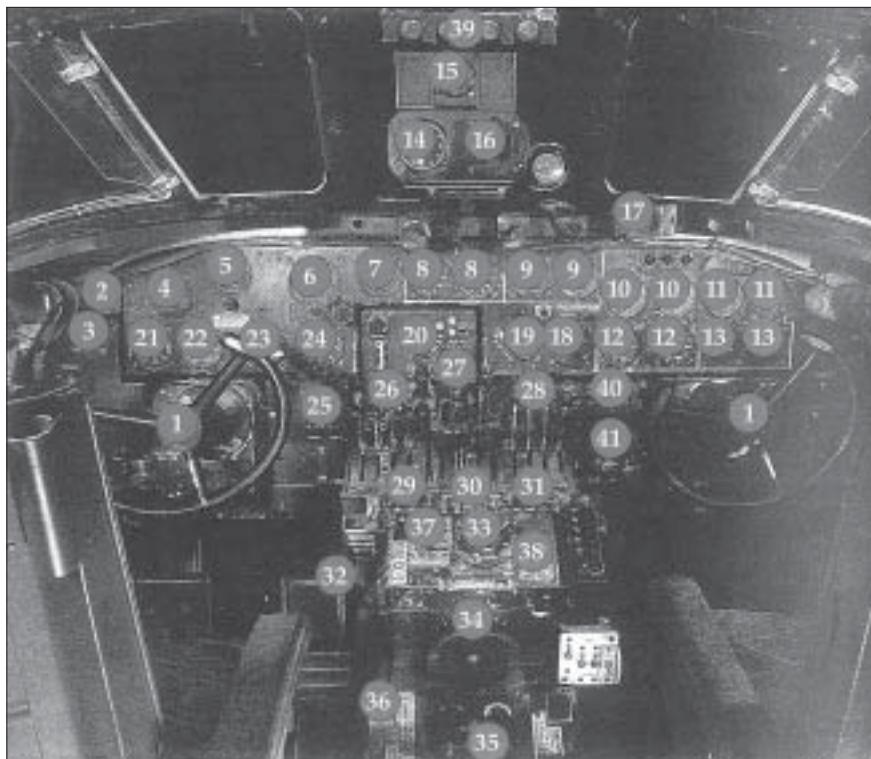
Simbolo del Gruppo Bombardieri di appartenenza (18)

Matricola di costruzione (16)

Motori (1-2-3-4 da sinistra a destra) (17).

Aereo  
B-24  
Liberator.





*Cockpit, strumentazione della cabina di pilotaggio del bombardiere B-24 Liberator, affidato ad aviatori poco più che ventenni. Pilotare un B-24 era difficoltoso, la cabina non aveva tergilavori e oltre i 10.000 piedi (m 3.048) era possibile respirare solo con la maschera ad ossigeno con temperature tra i 4 e i 10 gradi sotto zero.*

1 - BARRA DI COMANDO • 2- CONDOTTI SGHIACCIAMENTO • 3 - BOCCHETTONE ARIA • 4 - INDICATORE DI DEVIAZIONE DI ROTTA • 5 - GIRODIREZIONALE • 6 - ORIZZONTE ARTIFICIALE • 7 - RADIOPUSSOLA • 8 - INDICATORE PRESSIONE ALIMENTAZIONE • 9 - CONTAGIRI • 10 - MANOMETRI CARBURANTE • 11 - TERMOMETRI TESTE CILINDRI • 12 - MANOMETRI OLIO • 13 - TERMOMETRI OLIO • 14 - ADF • 15 - OROLOGIO • 16 - BUSSOLA • 17 - PULSANTE INNESCO CARICHE AUTODISTRUZIONE • 18 - TERMOMETRO TEMPERATURA ESTERNA • 19 - INDICATORE POSIZIONE FLAP • 20 - AUTOPILOTA • 21 - ALTIMETRO • 22 - ANEMOMETRO • 23 - VIROBANDOMETRO • 24 - VARIOMETRO • 25 - SPIE MOTORI • 26 - COMANDI SOVRALIMENTAZIONE • 27 - MANETTE • 28 - COMANDI MISCELA • 29 - INTERRUTTORI LUCI RICONOSCIMENTO • 30 - INTERRUTTORI INTERCOOLER • 31 - INTERRUTTORI FLABELLI MOTORI • 32 - TRIM ELEVATORE • 33 - TRIM TIMONE • 34 - TRIM ALETTONI • 35 - CONTROLLO APPARATI RADIO • 36 - LEVA CARRELLO • 37 - INTERRUTTORE CORRENTE ALTERNATA • 38 - INTERRUTTORE LUCI ATTERRAGGIO • 39 - COMANDI MESSA IN BANDIERA ELICHE • 40 - INTERRUTTORI POMPE • CARBURANTE E CICCHETTO • 41 - INTERRUTTORI ACCENSIONE E DILUIZIONE OLIO.

#### BG 449 – Sezione B-1 – Squadron 717 – Mission #113 – Arenzano – 14 Agosto 1944

Aereo *Classy Chassy*, n°di battaglia 48, posizione 1

P – Loughran

CP – Lincoln

NG/Observer (Osservatore) – Mucha

N – Reznick

B – Shramm

TTG – McNeil

BTG – Corell

LW – Wayert

RW – Rinewood

TG – Dietz

Rapporto: "5 bombe da 1.000 libbre (454 Kg) da 21.800 piedi (6.644 m) alle 11. Risultato buono. Rilevate circa 50 bombe in acqua e buona concentrazione sull'obiettivo. Segnalata la variazione dell'I.P. con movimenti di mezzi a terra e in mare. Contraerea FLAK sull'obiettivo: a chiazze, inaccurata, pesante, di sbarramento".



Aereo *Classy Chassy*, n°serie 42-52157, primo bombardiere del BG 449 ad effettuare 50 missioni (tot. 87 missioni).

Aereo *Maw Stricknine*, n°di battaglia 49, posizione 3

P – John Wright

CP – James Freeh

NG – E. D. Gallagher

N – George Harlan

B – Harold Perkins

TTG – D. M. Muarly

BTG – Herman Rinna

LW – A. A. Quinlan

RW – Ferraro

TG – J. D. Baldy

Rapporto: "Obiettivo: Genova e Savona. 5 bombe alle 11,01".



Aereo *Maw Stricknine*,  
n° serie 42-52104,  
e alcuni membri dell'equipaggio  
(Pilota J. Wright  
primo a sinistra in piedi).

Aereo *Honey Chile*, n°di battaglia 50, posizione 2

P – L. Madsen

CP – A. Bentsen

NG – S. E. Gibson

N – J. M. Howell

B – R. G. Metz

TTG – S. Langzard

BTG – J. M. Foise

LW – J. A. Lange

RW – L. Young

TG – M. E. Horney

Rapporto: "Obiettivo: Cogoleto, Italia,  
postazione di cannoni. 5 bombe da 21.400 piedi  
(6.522 m) alle 11. Due sull'obiettivo, altre in  
acqua. 1 minuto sotto tiro FLAK: codice colore  
Nero".



Aereo *Honey Chile*, n° serie 42-78372, (totale  
32 missioni).

Aereo *Racy Tomato*, n°di battaglia 26  
(dallo Squadrone 718), posizione 4

P – Van Schoor  
CP – Connor  
NG – Benson  
N – Tucker  
B – Mueller  
TTG – McDaniels  
BTG – Barnes  
LW – Edwards  
RW – Mohran  
TG – Solari

Rapporto: “5 bombe alle 11,01 da 21.600 piedi (6.583 m). Tre minuti di esplosioni. Bombe in acqua e vicino all’obiettivo. 30 secondi sotto tiro della FLAK. Fuoco/scoppi di sbarramento”.



Aereo *Racy Tomato*, n°matricola 42-78266.

Aereo *Things is Rough*, n°di battaglia 44, posizione 6

P – Ramsey  
CP – Kolek  
NG – Reid  
N – George  
B – Faulkes D. K.  
TTG – Drake  
BTG – Starzyk  
LW – Jerry  
RW – Chamberlain  
TG – Nock

Rapporto: “5 bombe alle 11,02 da 21.400 piedi (6.522 m). Risultato buono. Difficoltà nel rilevamento del Punto Iniziale. A Savona, ore 11,06, tiro FLAK: colore Nero”.

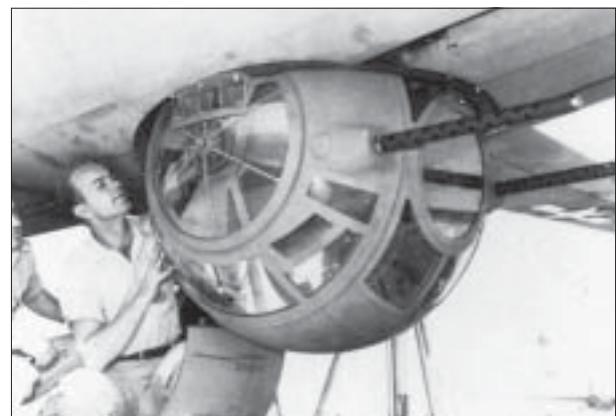


Aereo *Things is Rough*,  
n°matricola 42-52091.

Aereo *Instable*, n°matricola 42-78195, n°di battaglia 45, posizione 5

P – A. A. Berg  
CP – A. I. Oncidi  
NG – A. Holyfield  
N – O’Connor  
B – K. R. Hutchins  
TTG – R. T. Clark  
BG – C. O. Simpson  
LW – A. K. Lampert  
RW – W. R. Green  
TG – P. A. Toner  
Photographer – U. F. West

Rapporto: “Obiettivo: postazione di cannoni ad Ovest di Genova. Variazione di rotta per I.P. mutato. 5 bombe da 21.700 piedi (6.614 m) alle 11. Osservate 15 bombe in acqua. Altre bene sull’obiettivo. Visto atterrare B-24 n°47 su Piombino”.



Mitragliere di torretta sferica.

Aereo ......., n°di battaglia 47, posizione 7

P – Miller

CP – Fiordaliso Michael

NG – Jeffrige

N – Chimislowshi

B – Rowani

TTG – Santos

BTG – Clem

LW – Millsy

RW – Bosley William

TG – Luccro

Rapporto: “3 bombe presso l’obiettivo alle 11,01 da 21.440 piedi (6.534 m), 2 in acqua alle 11,14 da 19.500 (5.943 m). Contraerea moderata e inaccurata su Voltri e Arenzano. Atterraggio a Cecina alle 11,40 per difficoltà rilevate dopo il bombardamento; noie all’apparato difensivo. Ritorno alla base il giorno 15”.



Il co-pilota Fiordaliso (1) e il mitragliere Bosley (2) con un altro equipaggio (Fiordaliso Crew).

#### **BG 449 – Sezione B-2 – Squadron 719 – Mission #113 – Arenzano – 14 Agosto 1944**

Aereo **Hot to go**, n°di battaglia 2, posizione 1

P – R. A. Rude

CP – A. S. Sylester

NG – M. Peisner

N – J. E. Neipling

B – G. N. Mallory

TTG – E. C. Fojnee

BTG – N. C. Elsea

LW – J. T. Esparza

RW – I. D. Anderson

TG – W. J. Oczkowsid

Observer - Perdices

Rapporto: “5 bombe alle 11 da 23.300 piedi (7.101 m). Risultato buono. Mezzo minuto di contraerea (color Black -Nero, dal tipo di proiettili impiegati). Avvistati 12 depositi di petrolio”.



Aereo **Hot to go**,  
n°matricola 41-29003.

Aereo **Our Baby Too**, n°di battaglia 1, posizione 3

P – Watson H. N.

CP – Brix V.

NG – O’Neill M.

N – Klein E. S.

B – Wagner E. S.

TTG – Bzan A.

BTG – Marfisi C.

LW – Picher R.

RW – Whited F.

TG – Grogan N.

Aereo  
**Our Baby Too**,  
n°matricola  
44-49752.



Rapporto: “Obiettivo: postazioni di cannoni nell’area di Genova. Irregolarità di rotta a partire dall’Initial Point. 5 bombe da 23.300 piedi (7.101 m) alle 11,01. Contraerea su Genova e Savona. Risultato buono. Movimento di navi nel porto di Genova”.

Aereo **Headin' Home**, n°di battaglia 5, posizione 2  
 P – Ernest P. Mellor  
 CP – .....  
 NG – Frank  
 N – Richard W. Lent  
 B – .....  
 TTG – Baxter V. D.  
 BTG – Wildare  
 LW – Powell E. E.  
 RW – Perez A. I.  
 TG – Fogley P. M.  
 Photographer – Breener P.

Rapporto: "Mancato il Punto Iniziale. 5 bombe in prossimità del bersaglio da 23.150 piedi (7.056 m) alle 11,00  $\frac{1}{2}$ . Avvistamento di cisterne a Savona".



Aereo **Headin' Home**, n°matricola 42-50406.



L'equipaggio  
del pilota Mellor  
(primo da sinistra  
in piedi).

Aereo **Buzzer**, n°di battaglia 4, posizione 4  
 P – Rogers L. C.  
 CP – Bennett B. C.  
 NG – Bandy  
 N – English J. C.  
 B – "  
 TTG – Estes  
 BTG – Moore  
 LW – Simons R. M.  
 RW – Girton D. A.  
 TG – Abromowic

Rapporto: "Molto buoni risultati con demolizione dell'obiettivo. 5 bombe da 23.200 piedi (7.071 m) alle 11,01. Evidenziata l'inesattezza dell'identificazione del Punto Iniziale, anche per la posizione del BG 376. Cortina di fumo presso Savona per precedenti bombardamenti di altri gruppi, e contraerea non rivolta verso questa formazione. Simons e Girton hanno raggiunto l'ammontare di 50 missioni, necessarie per cessare di volare".

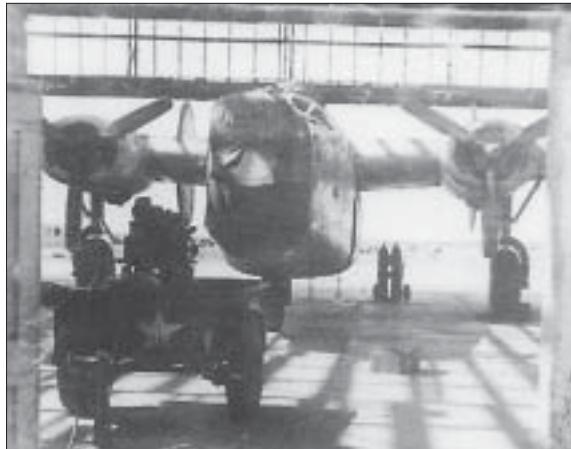


Aereo **Buzzer**,  
n°matricola 41-29307.

Aereo *Worrybird*, n°di battaglia 3, posizione 6

P – Mealey  
CP – Bursten  
NG – Mogul  
N – Hartman  
B – Ariefff  
TTG – Luchsinger  
BTG – Wilhite  
LW – Adams  
RW – Welch  
TG – Sommers

Rapporto: "Obiettivo: costa dell'Italia settentrionale. 5 bombe vicino all'obiettivo da 23.300 piedi (7.101 m) alle 11,01. Rilevate alcune bombe in acqua. Superato l'Initial Point e avvicinato l'obiettivo con nuova direzione, 25° a sinistra della rotta. Due minuti di fuoco della contraerea".



Aereo Worrybird, n° matricola 42-78173.



△ “Pop OK!”.

*“Il co-pilota Bursten e Salvatore”.* ▷



Fotografie complete di didascalie, tra le altre, inviate da William Blankenship, *Bill*, mitragliere dell'aereo *Worrybird* fino al 15 Luglio 1944. Si tratta di foto-ricordo scattate alla base pugliese del *BG 449* di Grottaglie: inevitabile la presenza di un italiano, ripreso nell'istantanea assieme al pilota Harry Bursten, che ha volato su Arenzano il 14 Agosto 1944.

1

Elenco dei membri dell'equipaggio del bombardiere *Worrybird* nella missione n°113 bel BG 449 del 14 Agosto 1944 su Arenzano: le funzioni di pilota sono state assegnate a Harry Bursten (fotogramma 2022 del microfilm AFHRA).

# 43

DO NOT USE FOR DISTRIBUTION  
**1976**

WORLD INFORMATION CENTER (A) AND

*[Handwritten signature]*

Trans to: Squidoo Operations Officer.

1. In accordance with Right-to-Know, you will be provided personnel files under section 4 of E.O. 14176, if **SECRET** classification is present.

In E-7115 (Albuquerque, NM 87101) File # 7115 (File 2 Dec 1976)

Maxine 7115

To: KIRK STEN 140-0-7000 L. H. SAWYER 0-04-  
MEALEY MC 700-0-0000 WILHELM AL 1-00-  
MARTIN 700-0-0000 SUMMERS T. M. CP 1-  
LAUREN 700-0-0000  
ADAMS 700-0-0000  
WELCH, R.C.  
McQUEEN G.

I certify that I have read the above document and found it to be correct. I further certify that it contains no classified or sensitive information and that it is not subject to Right-to-Know. You may file the copy in your office.

*[Handwritten signature]*

(Client's signature)

Aereo *Sleepy Time Gal*, n°matricola 42-95271, n°di battaglia 12, posizione 5

P – Apgar W. C.  
 CP – Kaskin R. R.  
 NG – Rapetti W. R.  
 NA – .....  
 B – .....  
 TTG – Frank D. J.  
 BTG – Wood C.  
 LW – Gasest E.  
 RW – .....  
 TG – Zuchoniez C.

Rapporto: "5 bombe (sempre da 1.000 libbre, 454 Kg) alle 11,05 da 23.300 piedi (7.101 m). Notate bombe in acqua e sull'area dell'obiettivo".



Mitragliere posteriore del B-24.



Equipaggio del pilota Robert McKee, *McKee Crew*.

Aereo ..... n°di battaglia 10, posizione 7

P – Robert McKee  
 CP – Eben Smith  
 NG – Martin Denver  
 N – Robert Fisher  
 B – Alex Molnar  
 TTG – Doug Nurdin  
 BTG – Paul Richardson  
 LW – Frank Palusko  
 RW – Henry Butehorn  
 TG – Dallas Traxler  
 Photographer – Borne

Rapporto: "5 bombe da 23.000 piedi (7.010 m) alle 11,01. Obiettivo distrutto. Previsioni del tempo azzicate".

Mission Number 113		Out		In		Comments	
No	Left No Pilot	Time	Time	Time	Time		
1	66 Tschorn	0725	1459	Landed Cagins, Left-Leave-Cagins			
2	68	0726	1508				
3	66	0726	1507				
4	69	0726	1400				
5	71	0729	1401				
6	73	0729	1403				
7	69	0729	1400				
8	69	0729	1400				
9	22	0729	1400				
10	68	0730	1451	Landed Cagins, Left-Leave-Cagins			
11	68	0730	1451	Cagins, Crew returned to B-17G 20			
12	69	0731	1451	Re-armed at Cagins			
13	30	0730	1400				
14	27	0732	1407				
15	33	0733	1406				
16	25	0734	1401				
17	46	0735	1411				
18	26	0735	1413				
19	45	0736	1400				
20	44	0736	1413				
20	49	0736	1400	Landed Cagins, Left-Leave-Cagins			
21	2	0740	1416				
22	2	0741	1418				
23	1	0741	1435				
24	4	0742	1410				
25	19	0743	1420				
26	3	0744	1418				
27	10	0745	1401				
28	45	0751	1410				

Tabella con gli orari di partenza e ritorno degli aerei impegnati nella missione n°113 del 14 Agosto 1944 su Arenzano e Celle (fotogramma 1987 microfilm AFHRA).

**Aerei e uomini su Celle**  
**Sezione A-1 – Squadrone 716 – BG 449 – Mission #113 – 14 Agosto 1944**

Aereo *Easy Queen*, n°di battaglia 64, posizione 1

P – Ken Kinsinger

CP – Harton

NG – Hydar

N – G. M. Howard

B – Norman Kohmescher

TTG – George Wingard

BTG – Gordon Adams

LW – H. M. Skidemore

RW – H. V. Singleton

TG – George Drude

Radio operator – I. S. Segal

Rapporto: "5 bombe da 1.000 libbre (Kg 454) lanciate alle 11,01½ da 22.000 piedi; la Sezione A ha colpito l'obiettivo ma alcune bombe sono finite in acqua".



Aereo *Easy Queen*, n° matricola 42-95269, e 6 membri dell'equipaggio della missione n° 113 che posano presso un velivolo impiegato in un'altra occasione.

Box di 7 aerei. ▽



Aereo....., n°di battaglia 65, posizione 3

P – S. Weiss

CP – A.C. Allumbaugh

NG – J. R. Hart

N – V. R. Davison

B – J. J. Conray

TTG – A. A. Colwell

BTG – G. D. Burson

LW – T. L. Kelly

RW – B. A. Cohen

TG – W. Z. Reed

Rapporto: "5 bombe da 22.000 piedi (6.705 m) alle 11,01. Cortina fumogena a Varazze, piccola città ad Est dell'obiettivo. Un minuto e mezzo sotto il tiro della FLAK".

Aereo *Silver Babe*, n°di battaglia 62, posizione 2

P – W. H. Hoyt

CP – A. M. Dykhouse

NG – W. F. Sherratt

N – E. Harrington

B – T. E. Young

TTG – E. O. Niklason

BTG – J. W. Priest

LW – S. R. Jacob

RW – M. A. Guthrie

TG – R. W. Lee

Photographer – J. Szablinski

▷  
 Aereo *Silver Babe*,  
 n°matricola  
 44-40331.



Rapporto: "5 bombe alle 11,01 da 22.000 piedi (6.705 m). Lancio di 2 e successivo di 3 con difficoltà dopo tre secondi. 2 minuti sotto tiro contraerea".

Aereo *Shirley Jean*, n°di battaglia 68, posizione 4

P – C. Claybaugh  
CP – E. Arpe  
NG – W. E. Gould  
N – R. C. Hartman  
B – Engelhardt  
TTG – Karlira  
BTG – T. Pollard  
LW – Miller  
RW – Past  
TG – W. N. Hayes

Rapporto: "5 bombe lanciate in mare alle 12 da 10.000 piedi (3.048 m)(4330 N-1035 E) per difficoltà segnalate. Situazione risolta con notevole impegno dei membri dell'equipaggio: Engelhardt e Pollard sostano nel vano bombe per un'ora".



Aereo *Shirley Jean*, n°matricola 42-95397.



Aereo *Valiant Virgin-ia*, n°matricola 41-29460.

Aereo *Valiant Virgin-ia*, n°di battaglia 75, posizione 6

P – Willding  
CP – .....  
NG – Best  
N – .....  
B – .....  
TTG – .....  
BTG – Clements  
LW – .....  
RW – .....  
TG – .....

Rapporto: "5 bombe riportate alla base per le difficoltà segnalate dall'aereo in posizione 4".

Aereo *The Wise Virgin II*, n°matricola 41-29274, n°di battaglia 71, posizione 5

P – W. C. Alexander  
CP – R. H. Pownall  
NG – R. S. Swanson  
N – M. R. Naptulin  
B – H. W. Burns  
TTG – C. A. Moore  
BTG – C. F. Pell  
LW – I. Gomez  
RW – N. R. Balfe  
TG – O. M. Wilkins

Rapporto: "Obiettivo: Savona, postazioni di cannoni. 5 bombe alle 11,10 gettate in mare da 19.000 piedi (5.791 m). Il fumo a Varazze non era cortina fumogena ma esplosioni".

COMBAT REPORT		Date: 14 Aug 1944
Squadron: 744, Group: 94, Sqd No: 71, Crew No: Name and rank: P-10000-BD		
Position in formation: 47-11-0 Target: Savona, Italy		
Plane: B-17G Serial: 41-29274 Time: 11:10 Weather: LH 70°F		
Crew: Pilot: R.H. Pownall, 1st Lt. Name: B-17F Serial: 41-29460, 2nd Lt. Name: D. G. Clements, C. F. Pell, 3rd Lt. Name: C. A. Moore, 4th Lt. Name: H. W. Burns, 5th Lt. Name: I. Gomez, 6th Lt. Name: N. R. Balfe, 7th Lt. Name: O. M. Wilkins, 8th Lt. Name: M. R. Naptulin		
Observer:		
Time off: 02:54, Time landed: /, Events fired: 100		
Details: HOME CRT (No & type) (Coordinate) (Time) (Initial)		
BURSTED (Coordinate) (Time) (Initial)		
Bombs dropped: 5 (1/10 of 1% of load) (Name & coordinate) (Initial)		
Bombs brought back: None (Initial) (Initial)		
Bomb dropped on themselves: None (Initial) (Initial)		
or apparently damaged: None (Initial) (Initial)		
BOMB LOADS OF: None (Initial) (Initial) (Initial) (Initial)		
MISSILE TOTAL: None (Initial) (Initial) (Initial) (Initial)		
TOTAL: Other: None - 1st Lt. Name: I. Gomez - 1st Lt. Name: I. Gomez - Note that all were good - but -		
Accuracy: None - many fish killed. Note: None		
Fish all target: Unknown (Initial) (Initial) (Initial) (Initial) (Initial)		
Total number of missions on plane: 1 Description: (Initial) + 1 = 2		
Last other: Date at: Weight: (Time) (Altitude) (Accuracy) (Range) (Place) (Coordinates) (Lb., gm)		
Notes: None - Note - I was - I was -		
None - Note - I was - I was -		

Prime due pagine del rapporto dell'equipaggio n°71 (fotogrammi 1956-1957 microfilm AFHRA) della missione n°113 del 14 Agosto 1944.

Aereo *Hey Mac!*, n°di battaglia 69, posizione 7

P – J. W. McDowell  
 CP – M. R. Sutter  
 NG – E. G. Powell  
 N – Marsoopian  
 B – P. U. Ames  
 TTG – N. J. Roehr  
 BTG – M. E. Gdula  
 LW – C. M. Landry  
 RW – C. W. Balch  
 TG – W. M. Batten

Rapporto: "5 bombe da 21.700 piedi (6.614 m) alle 11,08. Notate bombe sull'obiettivo e in acqua".



Aereo *Hey Mac!*, n°matricola 42-99803.

**Sezione A-2, Squadrone 718, BG 449, Mission #113, 14 Agosto 1944**



Aereo *Harper's Ferry*, n°matricola 41-28621.



Alcuni membri dell'equipaggio.

Aereo *Harper's Ferry*, n°di battaglia 22, posizione 1

P – Willard Bills, con IP – Martin (supervisione)  
 NG – Cochran  
 B – Black  
 BTG – Kelley  
 RW – Schnedecaer

CP – George Ditzhazy  
 N – Bradway  
 TTG – Donald Lundvall  
 LW – Denholm  
 TG – Edward O'Brien

Rapporto: "Obiettivo: cannoni a Savona. 5 bombe (sempre da 1.000 libbre, 454 Kg) alle 11,01 da 22.150 piedi (6.571 m). Atterrato ad Orbetello per perdita olio motori 2 e 3. Equipaggio rientrato alla base con il B-24 n°29".

Aereo *The Shack*, n°di battaglia 29, posizione 3

P – Vaughn	CP – Egan
NG – Cars	N – Corbiel
B – Bosco	TTG – Nestoff
BTG – Sheasant	LW – Pizehop
RW – Neancy	TG – Ronsheni

Rapporto: "5 bombe alle 11,02 da 22.568 piedi (6.878 m). Dalle 9,10 alle 10,20 avvistamenti di forze aeree su Vinchiatura, Di Castro, Piombino (alcune navi nel porto), e unità in navigazione alle 10,35 da 21.650 piedi (6.598 m). Dalle 12,35 alle 15,15 fermi a terra ad Orbetello, dove è atterrato il n°22 notato in avaria alle 11,20; preso a bordo l'equipaggio del n°22".



Aereo *The Shack*, n°matricola 42-94977.

Aereo *Miss-I-Hope*, n°di battaglia 35, posizione 2

P – J. R. Blaney	CP – H. M. Feldman
NG – W. Morelan	N – H. H. Kling
B – M. C. Corbin	TTG – C. Smith
BTG – P. Garcia	LW – B. La Course
RW – E. J. Latta	TG – R. Moreno

Rapporto: "Gettate sull'obiettivo 4 bombe alle 11,01 da 22.300 piedi (6.797 m); una alle 11,20 in mare alla Gorgona per guasto alla rastrelliera. Notata l'avaria al n°22. Si lamenta il mancato appoggio logistico della mattina per il trasporto dell'equipaggio all'aereo":

Aereo *Star Dust*, n°di battaglia 30, posizione 4

P – James G. Allen	(i nomi successivi sono poco leggibili e non rispettano del tutto gli ordini di servizio impartiti)
CP – R. A. Melwin	
NG – Olsen	
N – R. L. Gettens	
B – W. C. Deaver	
TTG – W. J. Battaglio	
BTG – .....	
LW – .....	
RW – H. J. Voohen	
TG – .....	

Rapporto: "Obiettivo: cannone vicino a Genova. 5 bombe alle 11,01 da 21.500 piedi (6.553 m)".



△  
Aereo *Star Dust*,  
n°matricola 42-52188.

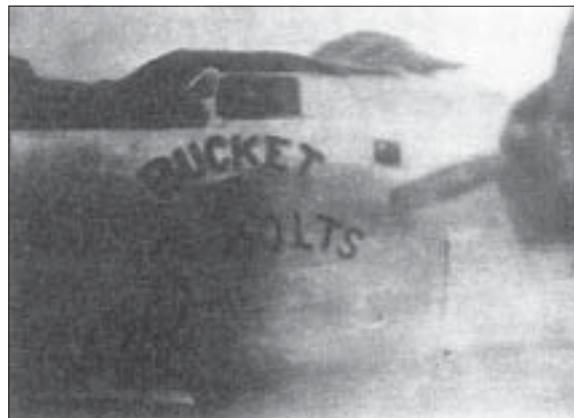


<  
Il pilota Allen  
con un suo equipaggio.

Aereo *Bucket of Bolts*, n°di battaglia 33, posizione 6

P – Polkey
CP – Palley
NG – Fuchs
N – Dadley
B – Holer
TTG – Kelleher
BTG – Hardy
LW – De Hass
RW – Shearer
TG – Hodge

Rapporto: "5 bombe da 22.300 piedi (6.797 m) alle 11,01½; avvistata contraerea a Vado. 5 minuti sotto tiro contraerea. Notati 150 B-26 allontanarsi dall'area dell'obiettivo. L'aereo n°35 ha sganciato 3 bombe 2 minuti dopo l'obiettivo e un'altra in acqua alle 11,20; il n°71 quattro bombe in acqua alle 11,15. Tra l'obiettivo e l'Isola della Gorgona bombe esplose in mare".



Aereo *Bucket of Bolts*, n°matricola 42-95297.

Aereo *Li'l Butch*, n°di battaglia 27, posizione 5

P – Henry Krawiec  
 CP – Merton Neal  
 NG – William Mann  
 N – Ben Rubin  
 B – Dan Guion  
 TTG – Sclumb  
 BTG – Hodeche  
 LW – Bryce La Brake  
 RW – Clarence Shepherd  
 TG – Horlecher  
 Photographer – B. Hathern

Rapporto: "Obiettivo: difese costiere in Francia. 5 bombe alle 11,02 da 22.200 piedi (6.766 m). 1 minuto di contraerea FLAK".

▷  
 Aereo *Li'l Butch*, n°matricola 42-64363.



◁  
 L'equipaggio  
 del pilota Krawiec  
 (Krawiec Crew).

Aereo ..... , n°di battaglia 23, posizione 8

P – W. L. Progar  
 CP – C. E. Redwine  
 NG – K. F. V. Furlong  
 N – R. A. Mathieu  
 B – L. M. Dahl  
 TTG – T. M. Gaskins  
 BTG – J. C. Harton  
 LW – L. C. Maken  
 RW – C. J. Murphy  
 TG – J. D. Lumm

Rapporto: "Obiettivo: cannoni a Savona. 5 bombe da 21.600 piedi (6.583 m) alle 11".



Base aerea USA in Africa:  
 centinaia di aerei a dimostrazione  
 dell'imponente sforzo per attuare  
 il nuovo tipo di guerra  
 combattuta anche dal cielo.

### Target Genoa – Obiettivo Genova

Dal momento che le abbiamo a disposizione, oltre a quelle fin qui pubblicate, pensiamo di completare la parte dedicata ai bombardamenti con alcune interessanti notizie e immagini relative all'attività alleata che ha avuto come obiettivo Genova verso la fine del conflitto. Le azioni militari furono come sempre supportate da un intenso lavoro di *Intelligence* svolto sul territorio con la raccolta di informazioni dalle più disparate fonti ("Source").

Il marinaio imbarcato sulla nave *Eugenia*, ad esempio, che è citato sul rapporto N°CSDC, CMF (East)/AB/315 del 22 Agosto 1944, in viaggio via mare dall'Egeo a Genova e quindi in treno da quest'ultima città a Trieste verso la fine del Luglio '44, ebbe modo di fornire (il 9 Agosto 1944, giunto nel territorio occupato dagli Alleati) preziose informazioni sul porto ligure, i suoi movimenti e le difese, nonché, per quanto riguardò la seconda parte del percorso, sulle vie di comunicazione terrestri: "Ronco Scrivia (82,9970). Passengers had to walk about 5 miles to reach their connection", nel senso che i passeggeri del treno dovevano sobbarcarsi 5 miglia a piedi per superare il tratto danneggiato dai bombardamenti aerei. La fonte, che procurò anche una copia del giornale *Corriere istriano* dell'8 Agosto per ricavarne ulteriori notizie su quella zona, era apparsa al maggiore E.W. Annah dei Servizi segreti "honest and reliable", affidabile, insomma.

Il rapporto del 24 Febbraio 1945 fu intitolato "Activity at alcohol and sugar refinery at Genoa (Italy)", dal momento che riportò dati e immagini della raffineria ("located in the Sampierdarena area... on the E. side of the valley but W. of the Genoa-Alessandria Railroad and approximately  $\frac{1}{2}$  mile N. of the port"), danneggiata dai bombardamenti, con la dettagliata situazione del traffico dei veicoli, dei vagoni e del personale tra il 2 Dicembre 1944 e il 20 Febbraio 1945.

Una delle foto  
allegate  
al rapporto  
sulle raffinerie.

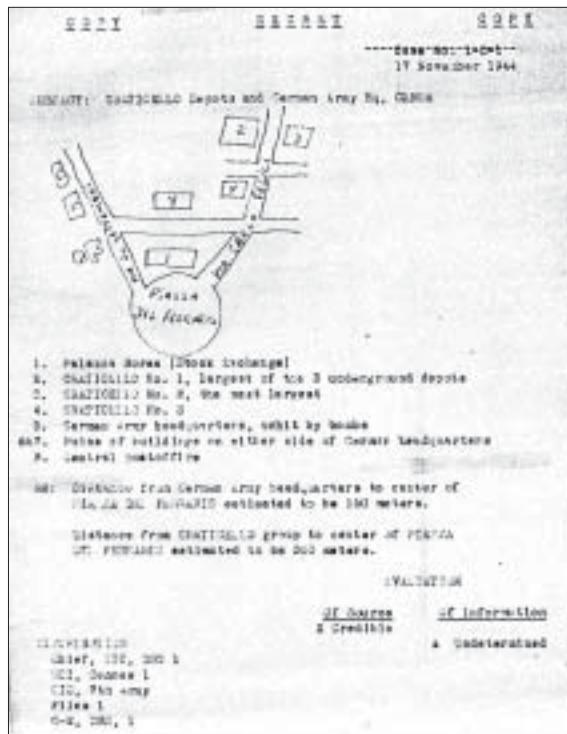
Microfilm  
AFHRA-Genoa  
25206 Unclass.  
2632.

Si notano anche  
gli stabilimenti  
SIAC e SCI  
di Cornigliano  
sull'argine  
destro  
del Polcevera.  
A destra,  
in basso,  
il porto di  
Sampierdarena.



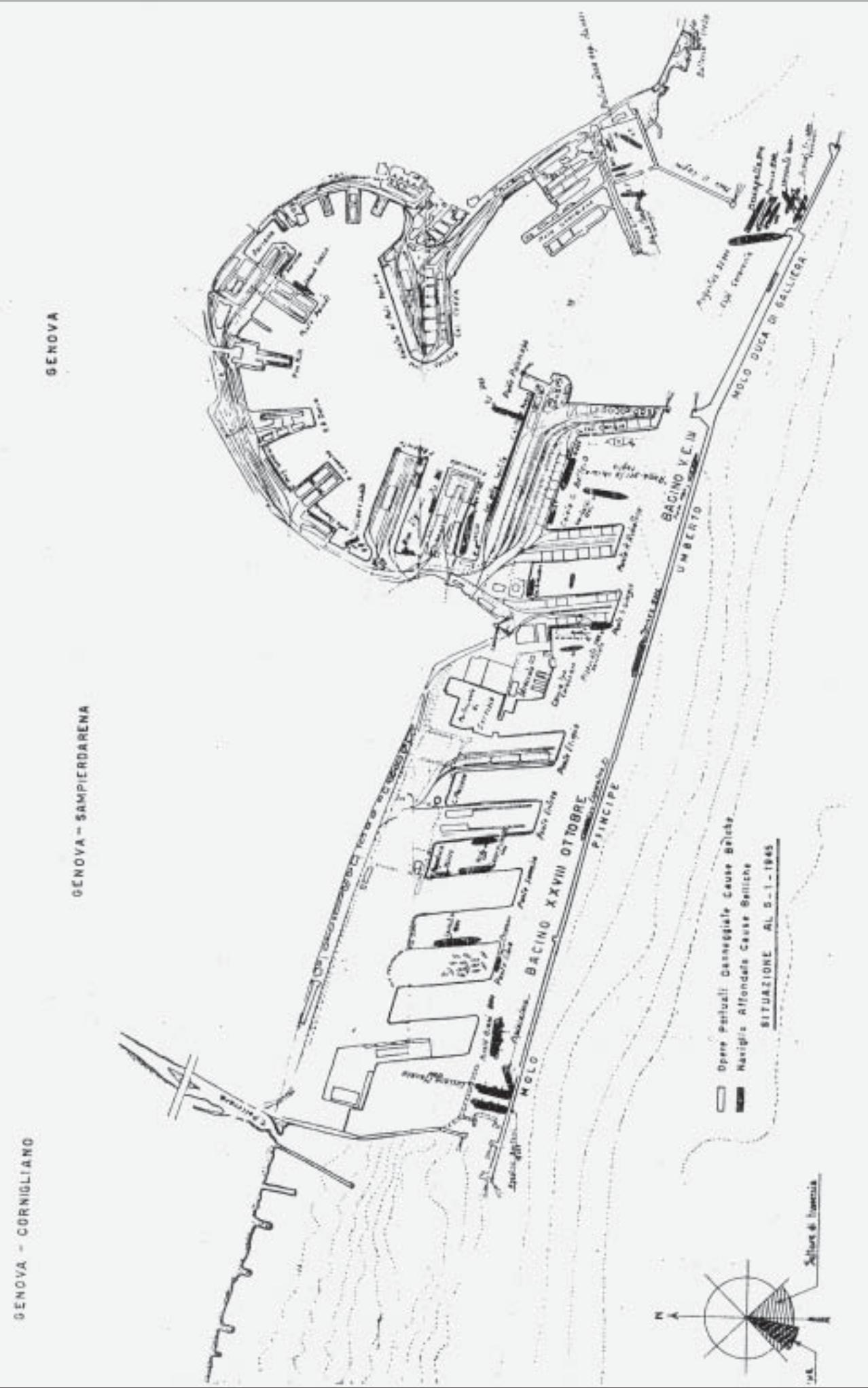
Il 17 Novembre 1944, alla nota relativa ai sotterranei del "GRATICELLO", Grattacielo, il servizio di *Intelligence USA* prese in esame il disegno della zona di Genova fornito dall'informatore ("source"), valutato come *Credibile*, anche se non risultava certo ("Undetermined") il valore dell'informazione.

Per concludere questa breve divagazione sul tema delle *confidenze* raccolte dal Servizio di *Intelligence* alleato sul territorio del capoluogo, riproduciamo infine la fotografia allegata al rapporto N° 3HI 67 (S) del 25 Gennaio 1945 avente per oggetto "Activity at Ansaldo Works at Genoa (Italy)" e i disegni, con didascalie in lingua italiana, forniti ai servizi segreti americani con la "Situazione al 5 - 1 - 1945" del porto di Genova.



△  
Genova, 1944:  
"Piazza Del Ferraris, Via 20 Settembre,  
Via Carlo Felici, Palazzo Borsa,  
Graticcello...".

◀  
"Confidential 25-1-45  
Ansaldo Works at Genoa (Italy)".



Disegno in possesso dell'Intelligence USA: situazione del porto di Genova all'inizio del Gennaio 1945. In evidenza le navi affondate dai Tedeschi, alle imboccature di Levante e Ponente.

## CUM GRANO SALIS

---

### Sopravvivere

Con l'entrata in guerra del 10 Giugno 1940, Arenzano e i suoi abitanti non tardarono molto a capire che la prima linea avrebbe lambito quell'arenile che era diventato, anno dopo anno, sempre più rinomato e pertanto, soprattutto nelle stagioni estive, frequentato e affollato, giorno e notte.

Il 14 Giugno le prime cannonate della marina francese scuotevano già i muri e la tranquillità del paese, anticipando il devastante attacco dal mare contro Genova della flotta inglese del 9 Febbraio 1941; e le successive incursioni aeree dell'*Armée de l'Air* dal 15 al 22 Giugno '40 altro non erano che un assaggio delle avventurose ma efficaci operazioni della *Royal Air Force* britannica a partire da quello stesso secondo semestre del 1940.

Il pericolo dei bombardamenti, dal mare o dal cielo, convinsero ben presto, all'inizio del conflitto, Autorità e cittadini ad adottare mezzi di prevenzione e protezione. Al sistema di avvistamento e di allerta in caso di attacco nemico, attivato dalle Forze Armate di stanza nel territorio, fu collegato anche quello in grado di partecipare la minaccia all'intera popolazione: un dipendente dell'Amministrazione civica, espressamente incaricato, allorchè veniva avvisato dal comando militare dell'approssimarsi di una situazione di emergenza, azionava una sirena di allarme antiaereo.

La circolare prefettizia, Comitato Provinciale Protezione Antiaerea, "in data 18.6.1940, XVIII, n°5062, div. XI" aveva disposto che "fosse presidiato, sia di giorno che di notte, il telefono da personale idoneo a ricevere ed a trasmettere ordini, informazioni e notizie inerenti la protezione antiaerea". L'apparecchio telefonico comunale era installato "nel Gabinetto del sig. Podestà ove esiste l'archivio comunale" (deliberazione Comune Arenzano n°144/1941).

Sono ancora del 1943 le deliberazioni podestarili intitolate "Oggetto: Servizi telefonici per il segnale di allarme alla popolazione", che stabilivano i compensi ai "dipendenti Rosso e Robello, incaricati del servizio di presidio al telefono, per la segnalazione d'allarme alla popolazione, durante le ore non d'ufficio comprese le notturne" (deliberazione n°87- 4 Nov. 1943).

Se già nel 1939 il Comune aveva deciso con congruo anticipo "di acquistare, per il tramite dell'U.N.P.A. (Ufficio nazionale protezione antiaerea) di Genova, n°otto maschere antigas T.35 da distribuire al personale dipendente" (deliberazione podestarile n°116 del 18 Ottobre 1939), dimostrando altrettanto tempismo, al momento stesso della dichiarazione di guerra, si attivò con solerzia per dotare il paese di una sirena di allarme. In data 11 Giugno 1940, e cioè il giorno successivo, perveniva il preventivo della Ditta Profumo di Genova ("Sirena elettromeccanica nos/Tipo 2070/1 ind. senza diffusori, accoppiata a motore elettrico trifase verticale della potenza di Cv. 1 – Volta 220/50. Prezzo Lire 1.620"); a questa proposta fu preferita quella della Ditta Antonio Brizzi di Arenzano (il fotografo del paese, con studio al Brughetto), consistente nella fornitura di un meccanismo *Marelli*, "potenza CV 1/8, Volts 120, Lire 690" (deliberazione n°57 del 12 Giugno 1940, Podestà Gio Batta Parodi). La R. Prefettura concesse in data 22 Gennaio 1941 il nulla osta alla sostituzione della sirena con un'altra della Soc. An. Ercole Marelli, "tipo SV 200, mf.220/50 della potenza di 1/2 CV per il prezzo di L.2.391,90", previo ritiro di quella in opera da parte della stessa Società (deliberazione podestarile n°122 del 30 Novembre 1940). Questa sirena fu installata sul tetto dell'Albergo *Miramare*.



Il logo della Ditta Officine Profumo Emanuele di Genova, Via dell'Orto 10r.

Sull'Albergo *Roma*, “*punto più alto del paese*”, a seguito di un nuovo provvedimento municipale (deliberazione n°51 del 27 Maggio 1941), prese posto la sirena della Ditta *Officine Emanuele Profumo*, di Genova, “*tipo 2070/3 a Lire 5.980*”; i lavori di posa in opera furono eseguiti dalla Ditta Robello Nicola di Arenzano; il sistema di azionamento fu collocato nella Casa Comunale. Si tratta della sirena più volte illustrata nei volumi precedenti di questa collana e ricuperata in occasione della ristrutturazione dell'Hotel *Roma* nel 1999.

Nel Marzo del 1944, la *Prefettura Repubblicana* di Genova, con nota 16102 del 30, disponeva di ritirare presso il Comitato di protezione antiaerea “*una sirena portatile a mano 'Removox', completa di cuffia e treppiede, da tenere di riserva in caso di interruzione del funzionamento di quella elettrica*”.

Le segnalazioni acustiche di allarme subirono alcune modifiche nel corso del conflitto; di seguito riportiamo quelle contenute nella circolare n°20077/01 del 27 Gennaio 1945 “*/XXIII, Prefettura Repubblicana di Genova*”:

*“Limitato pericolo: tre suoni di 13 secondi ciascuno con intervallo di 10; sorvolo di aerei con possibilità di mitragliamento o lancio di spezzoni; riparo delle persone in strada, traffico diradato, lavorazione non interrotta;*

*allarme: dieci suoni di 3 secondi ciascuno con intervallo di 3 secondi; mantenuto fino a quando esiste il pericolo di bombardamento;*

*pre-cessato allarme: tre suoni di 13 secondi ciascuno con intervallo di 10 secondi; a tale segnale il traffico e il lavoro devono essere ripresi, ad eccezione delle scuole e dei locali di pubblico divertimento, che riprendono l'attività al segnale di cessato allarme;*

*cessato limitato pericolo-cessato allarme: suono continuo delle sirene per 60 secondi”.*

Necessità civili e militari comportarono inoltre continui aggiornamenti delle ordinanze delle varie Autorità: “*Foglio n°00169/Ris. Data 28 Gennaio 1945. Comando 5° Reggimento Fanteria 'San Marco'. Durante l'allarme aereo tutti gli ingressi lungo le strade e vie, come portoni, cancelli, ecc. e di prati, pascoli, frutteti, campi, cascine, cave di pietra, ecc. devono venire aperti immediatamente e approntati per il passaggio di automezzi*”.

Altro dispositivo di sicurezza adottato durante la guerra fu l'*oscuramento*, e cioè l'occultamento di tutte le fonti luminose nel periodo notturno, al fine di privare di punti di riferimento gli aerei nemici. Inutile precisare che nelle notti di luna piena, nonostante la scrupolosa osservanza delle norme di comportamento da parte della popolazione, Arenzano offriva uno splendido e, ahimé, visibilissimo panorama...

Gli orari dell'*oscuramento* venivano stabiliti dalla Prefettura provinciale e variavano a seconda del periodo dell'anno (esempi, tratti dalle disposizioni per il 1945: prima settimana di Gennaio – inizio ore 17,25 - termine ore 7,20; ultima settimana di Aprile – inizio ore 20,25 - termine ore 6,05).

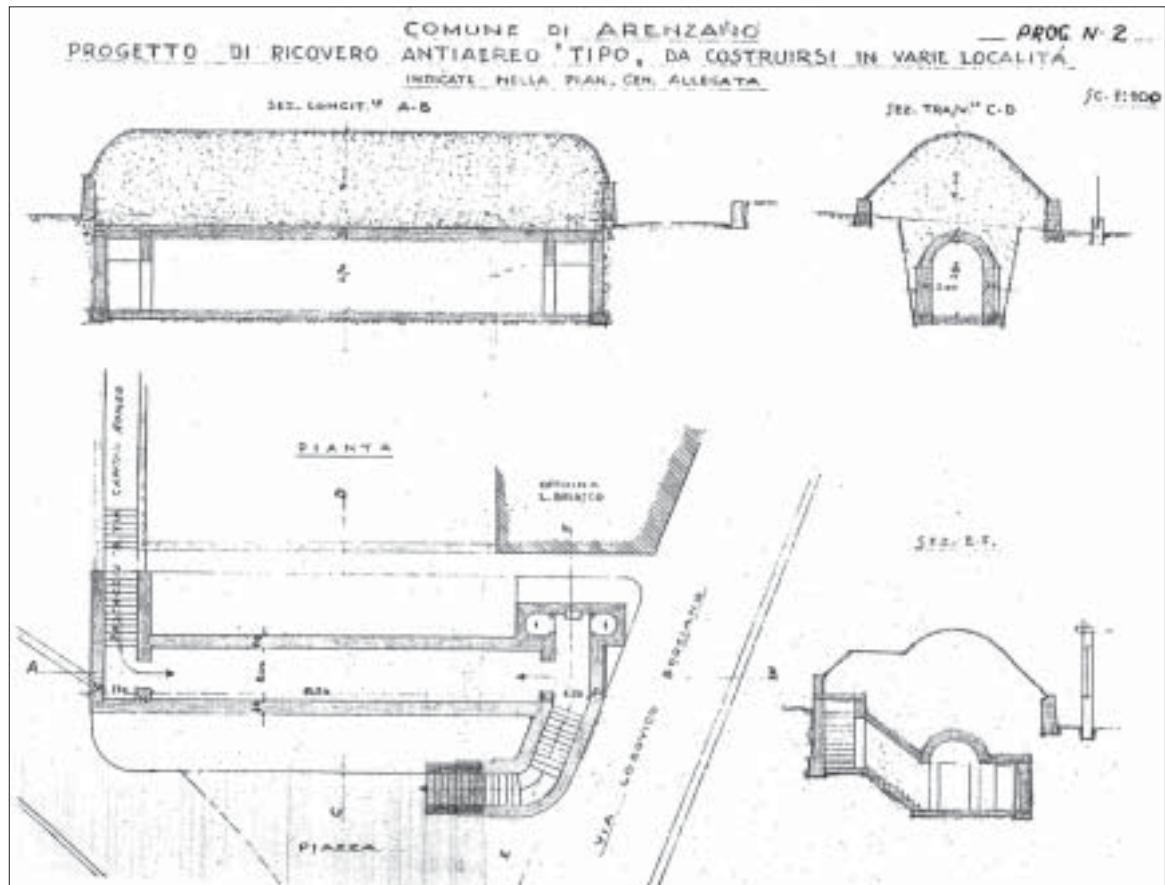
Rilevazione degli orari  
degli allarmi aerei  
del Comune di Arenzano,  
mese di Settembre 1944.  
Si ebbero complessivamente  
37 allarmi aerei, dei quali 29  
per la durata di 21 ore e 41'  
senza sorvolo di aerei  
e 8 (10 ore e 36') con passaggio  
di aerei.

L'oscuramento non è da confondere con il *coprifuoco*, la limitazione della possibilità di circolare in determinati orari. Dal divieto erano escluse alcune persone che svolgevano particolari mansioni, come medici e sacerdoti, e poteva essere disatteso in caso di allarme aereo. Non furono rare le precisazioni delle Autorità al proposito, come abbiamo già osservato in precedenza e come rileviamo dal provvedimento che segue:

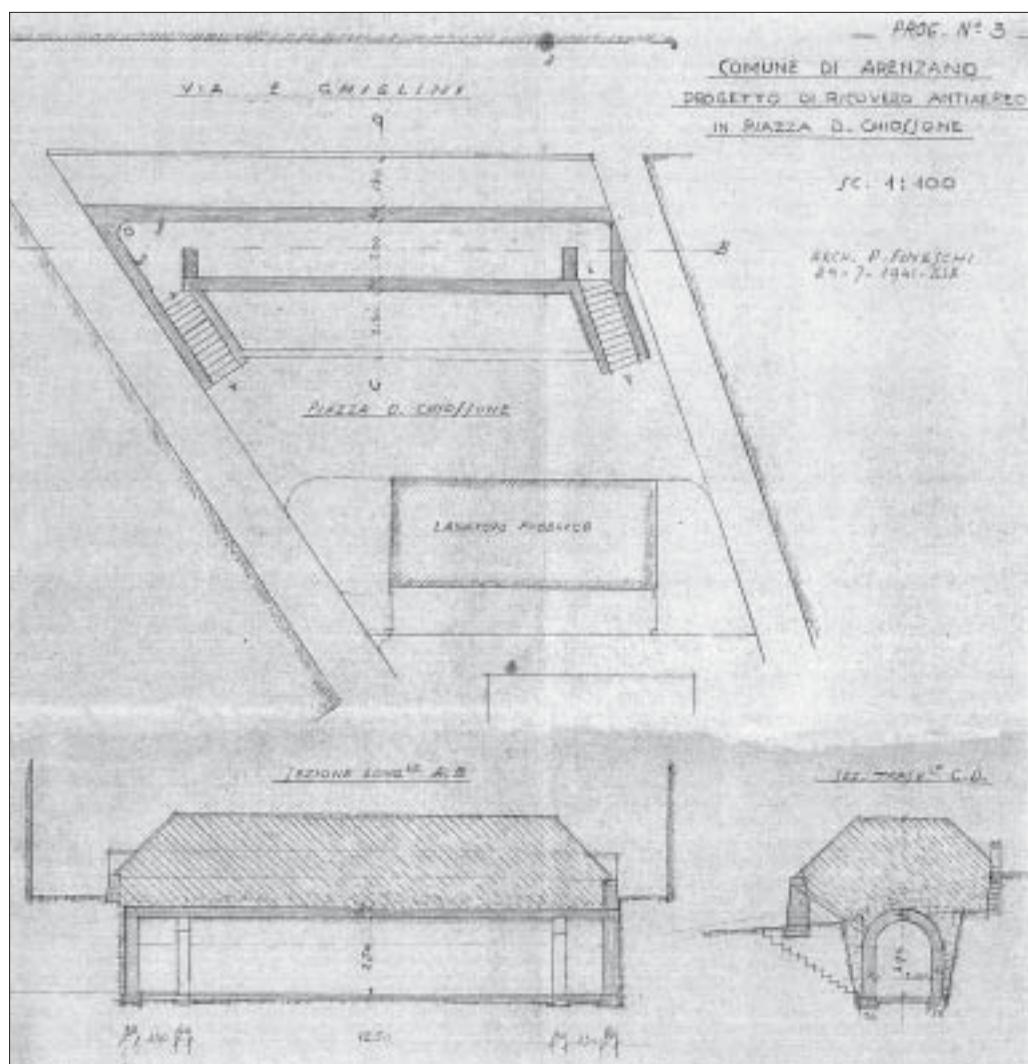
*"Fonogramma pervenuto dalla Prefettura di Genova. 15/1/1944, ore 12,45. Al Podestà di Arenzano. Il coprifuoco è fissato sia per il Capoluogo che per i Comuni della Provincia alle ore 18 cessando alle ore 6 del giorno successivo. Gli esercizi pubblici dovranno chiudere alle ore 17. Tutti i locali di pubblico spettacolo ed i bar dovranno essere chiusi per la durata di tre giorni. I ristoranti resteranno aperti, ma non potranno somministrare nessuna bevanda alcolica, compreso il vino. Il Capo della Provincia, Basile".*

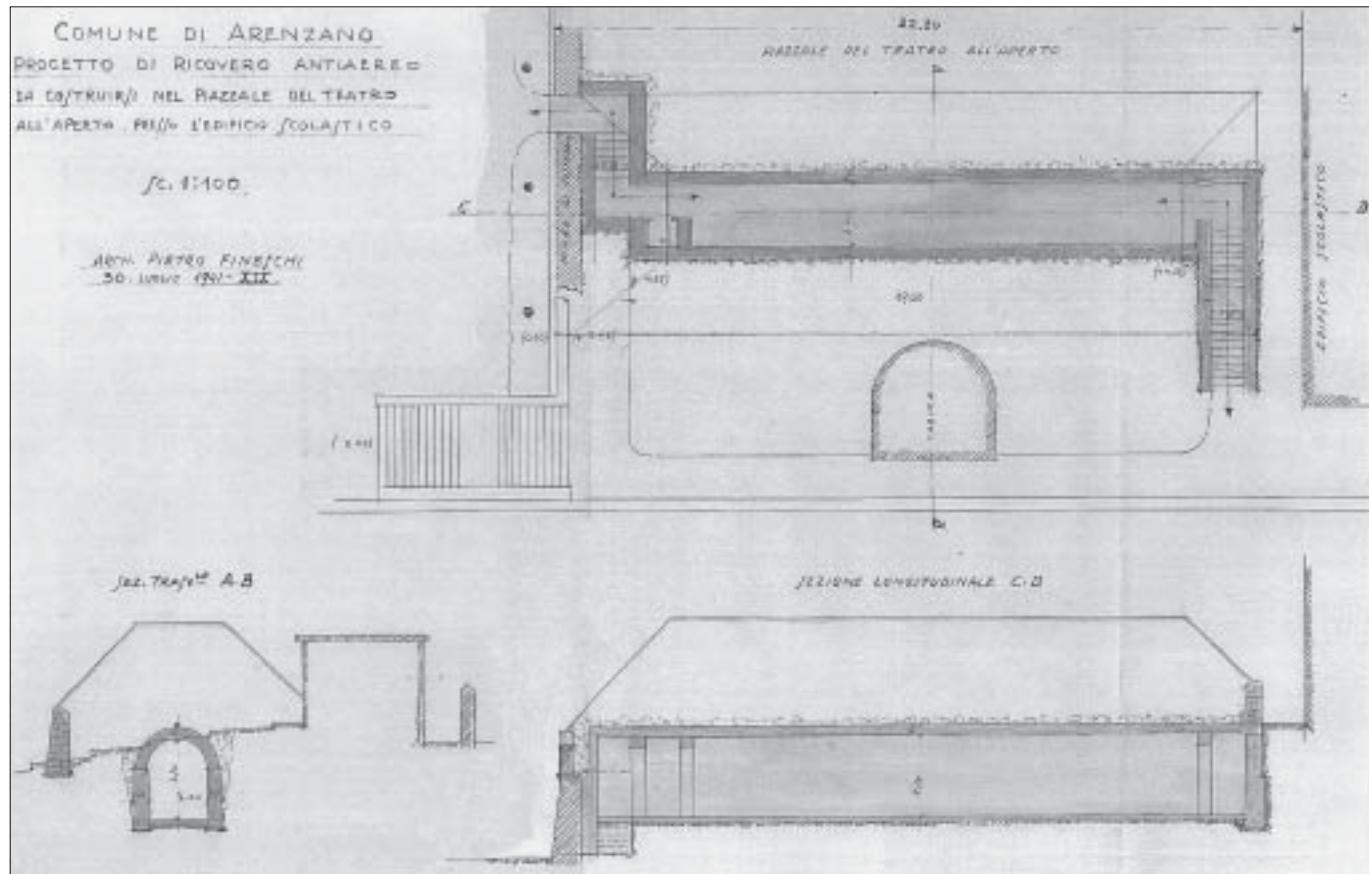
Una necessità a salvaguardia della incolumità dei cittadini furono anche la progettazione e la costruzione di rifugi antiaerei.

Testimonianze raccolte tra chi visse i bombardamenti raccontano di surreali comportamenti nel corso delle prime esperienze (1940-41), che videro le navi francesi cannoneggiare anche Arenzano e, successivamente, navi e aerei inglesi all'attacco di Genova: i nonni, fatalisti perché c'erano già passati, in casa; nel portone le nonne, come al solito previdenti, con le mamme, in ansia per tutti, e i nipotini, ignari di tutto; gli altri, per adesso, a curiosare sulla spiaggia per poi riferire a chi era rimasto nei... rifugi. Ci fu perfino chi si svegliò di soprassalto solo quando un proiettile attraversò la casa dal tetto alla cantina, e si trovò stranito per strada in mutande.

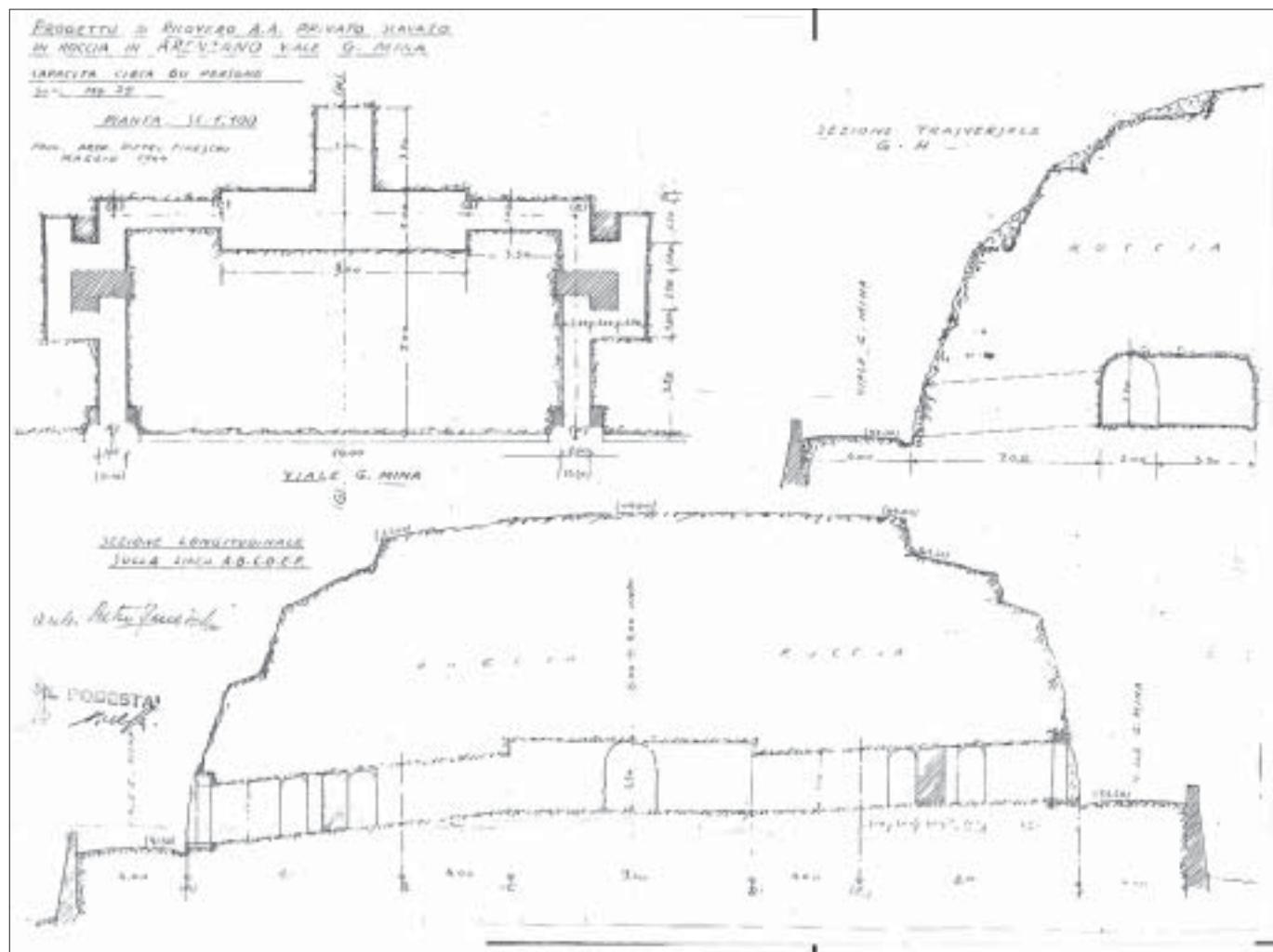


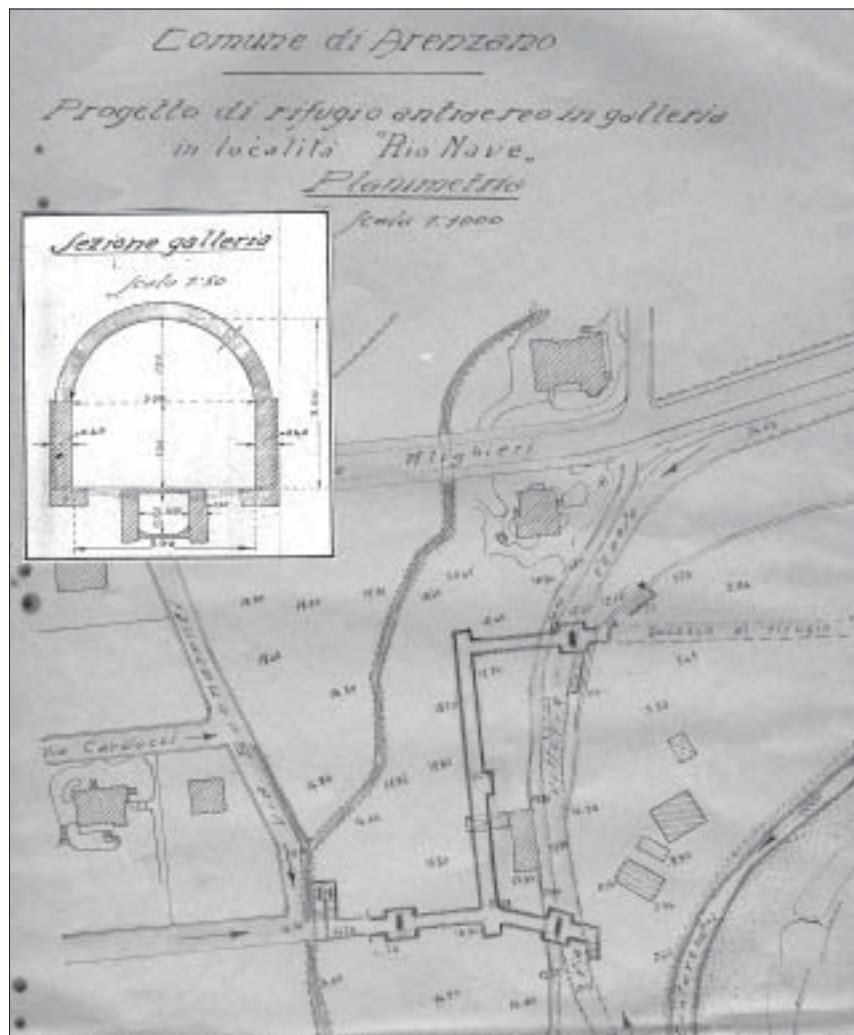
Arenzano  
Progetti dei ricoveri  
di Piazza Zembi (sopra)  
e di Nastre, architetto  
Fineschi, 1941.





Arenzano - Progetti dei rifugi del Teatro all'aperto, 1941 (sopra) e di Via Mina, 1944, architetto Fineschi.





Arenzano  
Progetto di collegamento tra le aree protette  
a destra (rifugio esistente) e sinistra  
del torrente Cantarena (non realizzato).



Interessante anche considerare i gradi di reazione della gente agli ultimi attacchi aerei, quelli più pesanti dell'Agosto 1944; rileggiamo le parole del diario di Chiara Anselmo, *Povia Villa*, già citata su queste pagine e sul volume *DIES IRAE-Tempi di guerra*:

giorno 12 Agosto – “*Sentendo il rumore avvicinarsi si guardò in alto: si vide una flotta di grossi bombardieri... si corse in rifugio immediatamente...*”;

giorno 13 Agosto – “*Si sentì nuovamente un piccolo rumore dai monti; senza starlo a sentire due volte ci avviammo tutti verso il rifugio...*”;

giorno 14 Agosto – “*Ritornarono, ma con l'avviso dei giorni precedenti si era già tutti in rifugio...*”.

Dopo i primi avvenimenti bellici, si rese quanto mai impellente la costruzione di rifugi antiaerei anche in Arenzano. Ne furono coscienti i privati, che si prodigarono per se stessi, la propria famiglia, gli amici e i vicini; ne presero atto le Autorità, centrali e locali, che investirono risorse nell'edificazione di ricoveri pubblici. Alcuni ricavarono ripari da anfratti naturali, fossi e letti di torrenti, rinforzati approssimativamente, altri utilizzarono come copertura di fortuna l'arcata di un ponte o le gallerie ferroviarie, ma non mancarono progetti, realizzati o meno, di illustri tecnici che tenevano conto di direttive emanate in proposito, delle esigenze della popolazione, dell'assetto del territorio. Rimangono ancora tracce di quei ricoveri e, in questo caso, i disegni allegati ai progetti conservati nell'Archivio comunale, che riproduciamo in parte. In data 22 Luglio 1941 l'architetto Pietro Fineschi presentò il progetto del ricovero che fu costruito in Piazza Zembì, consistente in una galleria coperta con il materiale di risulta dello scavo e due aperture opportunamente orientate; lo stesso sistema fu adottato per il ricovero di *Nastrè* (24/7/1941) e per quello “*da costruirsi nel piazzale del teatro all'aperto, presso l'edificio scolastico*” (arch. Fineschi, 30 Luglio 1941). Da ricordare che in quest'ultimo luogo si verificò il fatto cruento del 13 Agosto 1944, con alcune vittime a seguito del bombardamento aereo e il gesto eroico del seminarista Luigi Veronesi.

Nel Maggio 1944 fu ancora l'architetto Fineschi a progettare la galleria di Via Mina (“*Ricovero A.A. privato in roccia, capacità circa 60 persone, sup. mq 25*”). Non venne realizzata la rete di cunicoli che dal rifugio di Rio Nave (costruito) doveva pervenire, attraversando l'area del torrente Cantarena nel sottosuolo, a quello presso il Santuario delle Olivette (non costruito).

Il panico che faceva seguito agli allarmi aerei, allorchè si conobbero gli effetti disastrosi delle incursioni, costrinse le Autorità ad emanare norme molto rigide per l'utilizzazione dei ricoveri, sia pubblici che privati, per evitare ulteriori danni alle persone, oltre a quelli procurati dai bombardamenti. Alla prima ordinanza prefettizia del Giugno 1940, fecero seguito altre disposizioni; ultima quella del 7 Luglio 1944, “*rilevato che durante le ultime incursioni aeree nemiche vi furono vittime fra la popolazione per la mancata osservanza di dette norme*”:

l'uso di tutti i rifugi, debitamente autorizzati,

- doveva essere limitato al periodo dell'allarme,
  - nei ricoveri privati non dovevano accedere persone estranee, che potevano servirsi di quelli pubblici; era ammessa la deroga in caso di posti disponibili,
  - i ricoveri dei posti di lavoro erano a disposizione solo del personale,
  - non dovevano sostare più di due persone per metro quadrato, né doveva essere ridotta per affollamento la disponibilità di un metro cubo di aria a testa;
- in caso di allarme

- i negozi e i locali pubblici dovevano essere chiusi e i dipendenti raggiungere il rifugio (quello privato presso il luogo di lavoro solo se omologato),

- i portoni dovevano rimanere aperti ancora 10 minuti dal segnale,
  - i luoghi di lavoro dovevano essere abbandonati solo dopo la chiusura del gas, dell'acqua e interrompendo l'erogazione elettrica,
  - tutti dovevano ricoverarsi, in rifugi pubblici o privati; altrimenti ci si doveva stendere a terra,
  - i mezzi di trasporto dovevano essere abbandonati dai passeggeri e dal personale, dopo la loro immobilizzazione (da staccare anche il traino animale) e il posizionamento opportuno nella strada;
- nei ricoveri era proibito
- sdraiarsi per terra, fumare, disturbare, intralciare il passaggio,
  - introdurre suppellettili e animali ("in specie cani"),
  - vendere qualsiasi genere di merce;
- la disciplina del rifugio era affidata al *capo-ricovero* o al *capo-fabbricato*.

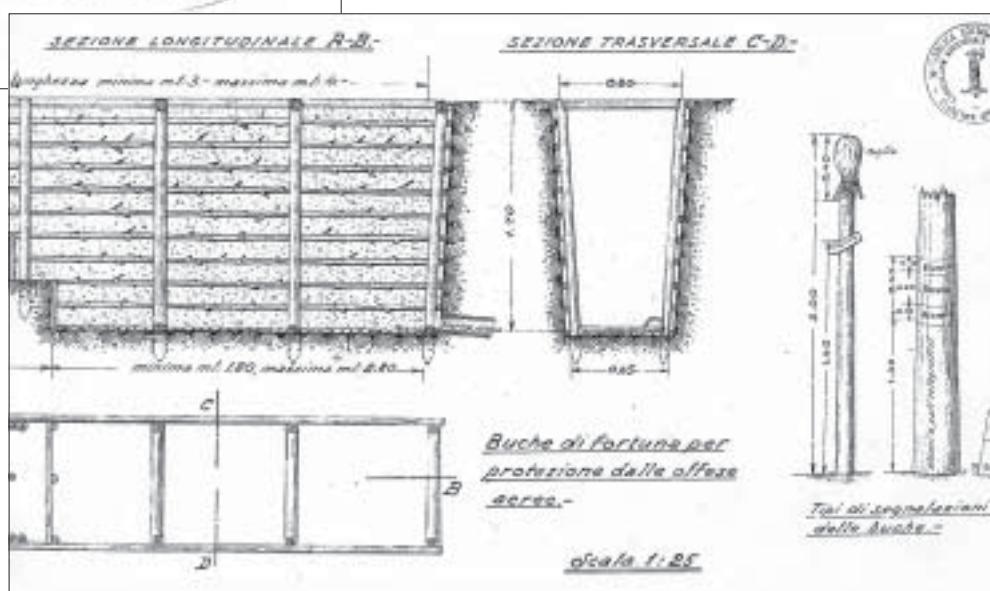
Le carte conservate presso l'Archivio comunale di Arenzano riportano pochissime denunce di comportamenti scorretti; qui ci si era organizzati alla perfezione, istituendo anche l'*abbonamento al rifugio*...



Comunicazioni relative al ricovero del Cotonificio Lombardi e all'utilizzazione della galleria ferroviaria.

Uno degli ultimi ritrovati: le "buche di fortuna".

In caso di bisogno ne occorreva proprio tanta!



Fatta salva la vita, occorreva anche provvedere al suo sostentamento, che in un periodo tanto precario come quello della guerra, ormai combattuta anche in casa, non disponeva di eccessive risorse.

L'ingegnosità delle popolazioni rivierasche *inventò*, o meglio *riscoprì*, il modo di procurare un genere di consumo pressoché indispensabile, utile per le necessità locali e, soprattutto, in grado di costituire un importante mezzo di scambio con prodotti reperibili soltanto altrove.

E fu ancora il mare ad offrire una via di salvezza: con il sale che caratterizza la composizione delle sue acque.

Buona parte degli Arenzanesi, come accadeva per ogni altro borgo affacciato sul golfo, fu impegnata, senza distinzione di età o sesso, in un incessante lavorio di ricerca di combustibile (povere pinete!) e di trasporto di acqua marina, talvolta fino alle zone più impervie della nostra campagna arroccata sulle fasce collinari. Risultarono provvidenziali i *carretti* con cui i più piccoli scorazzavano sulle tranquille strade del paese, prive di traffico veicolare. L'autorità costituita, preso atto della nuova attività, ordinò che, *"ritenuto doversi provvedere alla disciplina dell'orario di apertura e chiusura delle saline private, in relazione alla protezione anti-aerea, i fuochi per la produzione del sale potranno essere accesi dalle ore 7,30 alle ore 17"* (ordinanza podestarile del 26 Gennaio 1945).

La documentazione di questa attività mineraria a cielo aperto ci è offerta dalla corrispondenza di Chiara Anselmo, *Povia Villa*, già ricordata per il suo diario del periodo dei bombardamenti, che così informava il fratello sotto le armi, il 19 Febbraio 1945 (la riproduzione del testo autografo è inserita nel volume *DIES IRAE-Tempi di guerra*, pag.181):

*"Si va a prendere l'acqua in mare, poi si vuota in grandi latte di zinco grosse, che ne contengono fino a 200 litri d'acqua, e all'aria libera ci si fa fuoco tutto il giorno, a modo che se ne fanno (di sale) dei 7, 8 chili al giorno; ce ne sono di quelli che ne fanno fino dei venti chili e i piemontesi la vengono a comprare qui a 130 il chilo, così trionfa la borsa nera".*

Nel volume citato si è cercato di confrontare questo importo con il valore della moneta corrente: se quel sale costava oltre sessanta volte il prezzo di una rivista dell'epoca (*La Domenica del Corriere*, lire 2 nel 1945), considerando che per un periodico settimanale attualmente si spendono in media 1,50 euro, il costo di un chilo di sale (25 centesimi al supermercato, oggi) dovrebbe ammontare almeno a 90 euro (180.000 delle vecchie lire).

Celle Ligure, 25 Aprile 1945. In primo piano, al di qua del muro antisbarco, le saline con le quali si otteneva dall'acqua di mare il sale per evaporazione, procedimento adottato in molti centri rivieraschi. Al centro, il tratto di strada in località Pianini, fatto saltare il giorno della Liberazione dai Tedeschi, prima di allontanarsi.



## WE SHALL OVERCOME

### Vinceremo

Il paradosso dell'uso del verbo in auge durante il ventennio fascista, divenuto fallace grido di guerra, quando ne arrivò il momento, per intitolare l'ultimo capitolo. Quello dedicato alla pace.

Neanche il tentativo di usare il contrario del significato di un motto, per sottolineare la diversità del nuovo sentire, come accadde per il programma della scuola di Don Lorenzo Milani, a Barbiana negli anni '60 del XX secolo: *I Care - mi interessa, mi sta a cuore*, contrapposto al pessimo *Me ne frego!* di meno recente memoria.

Ma le parole dell'antico inno religioso battista sono diventate il canto delle generazioni che hanno vissuto gli anni della speranza e dei grandi movimenti sociali, soprattutto giovanili, nella seconda metà del secolo scorso. In tutto il mondo cosiddetto libero, perché altrove sfiorivano in fretta primavere nella morsa del ghiaccio.

*"We shall overcome, some day..." - Noi vinceremo, un giorno...*

Questa promessa è risuonata anche ad Arenzano, una sera d'estate del 1968, quando sorprendentemente un corteo di ragazzi, tanto affollato quanto composto,

vivacizzato da canti, cartelli e slogan di rito, e perfino autorizzato dalla Questura, percorse la cittadina per rinnovare una professione di fede nella pace che sembrava già venir meno.

L'occasione fu la spontanea reazione all'assassinio di Bob Kennedy, che aveva fatto seguito a quello del fratello John, Presidente USA, e di Martin Luther King, martire per i diritti dell'uomo discriminato: *"... sono morti, ma noi crediamo in un mondo migliore. No alla violenza!"*, scandiva lo striscione che apriva quella prima e laica processione di una generazione che si credeva affacciata ormai sulla soglia di un mondo



nuovo, e pronta a varcare la *Nuova Frontiera*, verso cui l'umanità intera sembrava incamminata.

Sarebbero poi giunti i giorni delle disillusioni. Dal lume acceso sul varco infernale di Mauthausen o sull'orrido dei troppi sacrari, dal sasso posato allo Yad Vashem di Gerusalemme, saremmo passati a piegare le ginocchia sullo squarcio della stazione di Bologna e ad appendere il nostro voto a *Ground Zero* di New York. Pellegrini nell'immenso santuario del sacrificio umano, non abbastanza sazio del quotidiano stillicidio che consuma mondi ultimi in classifica, con fame, malattie, povertà, massacri... Per poi trovarci ancora, a casa, a scandire nomi di caduti, per una pace fatta di guerra. E a tentare un confronto tra la storia già raccontata e quella da raccontare. Tale e quale.

*"We shall overcome, some day... Oh, deep in my heart, I do believe..."*

*We'll walk hand in hand..." -*

*Noi vinceremo, un giorno... Lo credo fermamente, nel profondo del cuore...*

*Noi cammineremo mano nella mano...*



Molti ringraziamenti della sua gentilezza. È un piacere d'aver fatto la sua conoscenza.

*R. Sanderson  
U.S.N.  
Commander USS STRONG*



Due delle unità navali della Marina Militare USA che hanno sostato nel golfo arenzanese nel programma di incontri di pace promossi dall'Amministrazione comunale (i cacciatorpediniere DD 868 *Furse* nel 1964, DD 819 *Holdr* e DD 758 *Strong* nel 1965...). Il Comandante americano dello *Strong* prende terra. Per adesso lascerà scritto al Sindaco: "Molti ringraziamenti della sua gentilezza. È un piacere d'aver fatto la sua conoscenza". Forse un giorno scriverà, come Bud Markel, veterano del 484° Gruppo Bombardieri: "Il bellissimo paese sulla costa vicino a Genova, dove ottenevo i migliori pranzi di pesce di tutto il mondo quando ho avuto la fortuna di ritornarvi dopo la guerra...".

Ma fin lì, in qualche maniera, tutta Arenzano aveva cercato di arrivare, mano nella mano uomini e donne, mani adulte strette a quelle più giovani, ciascuno confidando nell'altro dopo anni di vane certezze e sprovveduti affidamenti. Soprattutto confidando negli *Altri*, senza esitare a sporgersi pur di avvicinarli, per recuperare quella voglia e quel piacere di vivere in pace con tutti, vocazione ineludibile per un popolo spinto al largo dall'incombente retroterra.

Passata la bufera, dopo aver perso la guerra, occorreva almeno vincere la pace.

Ai radicali cambiamenti che mutavano il contesto internazionale, contribuì via via, nel suo piccolo, anche Arenzano. Sanate le ferite più gravi del conflitto, cominciò lo sviluppo sociale, economico, urbanistico con i risultati che sono sotto gli occhi di tutti, ma il desiderio di ritornare alla normalità insieme e in mezzo agli *Altri* crebbe di anno in anno, spingendo l'Amministrazione civica a farsi interprete del sentimento popolare più genuino. Furono favorite numerose occasioni di incontro con Paesi che un'ingannevole ragion di stato aveva travestito da nemici (contraccambiata comunque senza troppe verifiche ed esitazioni).

Agli inizi degli anni '60 gettarono l'ancora nella baia arenzanese le agili navi militari con bandiera a stelle e strisce (le stesse delle onnipresenti scatole di latte condensato del *Piano Marshall*), da cui sbarcarono gagliardi ma pacifici marinai pronti a far della buona musica, per l'altrui divertimento, e a sedersi a tavola con famiglie del posto, per il proprio appagamento di curiosità etnico-gastronomiche. Al momento dell'imbarco, molti chiesero il duplicato del berrettino bianco d'ordinanza: l'originale, autografato, resiste ancora nella scatola dei ricordi di qualche fanciulla d'allora.

Nel 1960 Grecia e Italia si riabbracciarono nelle persone dei Sindaci della nostra città e della località marinara di Lautraki-Hellas, gemellate per l'occasione, mentre un tratto della strada litoranea arenzanese prendeva il nome di *Via Grecia*. Due anni più tardi una delegazione comunale visitava la Repubblica Jugoslava, ricevendo il saluto del Presidente Tito. Altre vie e piazze del paese furono intitolate a nazioni e a personaggi stranieri nell'intento combinato di portare Arenzano alla ribalta internazionale e di avvicinare gli Arenzanesi a realtà, non solo geografiche, sparse per il mondo.



△ *Junior Guardsmen Company*, i Cadetti della Regina d'Inghilterra salutano Arenzano in una notte d'Agosto del 1964.



Il Presidente della Repubblica italiana, Luigi Einaudi, in visita ad Arenzano durante il suo mandato dal 1948 al 1955.

Al suono della fanfara sfilarono per Arenzano anche i Cadetti di Sua Maestà britannica, contribuendo a dare un'ulteriore pennellata di folklore alla stagione balneare estiva del '64. Neanche una briciola di commozione o di nostalgico rimpianto per i trascorsi monarchici nazionali: la Repubblica compiva 18 anni! Non era ancora la maggiore età, ma il traguardo era significativo.

Il più eclatante gesto di amicizia, nel superamento di ogni tipo di distanza e nella riscoperta di antichi legami, fu l'invio in Giappone di un cesto di fragole (i rinomati *merelli*) per il matrimonio del principe ereditario dell'Impero del Sol Levante, Akihito. Sembrò l'omaggio più naturale da parte di una terra dove si celebrava annualmente la *Festa delle fragole*. Correva l'anno 1959...



Cartolina - invito per la *Fragolata* arenzanese, edizione 1955. Sul retro: "Arenzano vi attende".

Da *Il Lavoro Nuovo*, 2 Aprile 1959.



LRENZANO, 1 — In possesso delle noce del principe ereditario del Giappone Akihito sono le fragole Arenzo, la produzione agricola di Arenzano sta preparando una spettacolare festa per i due sposi. Al prezzo di mille lire sono serviti ai presenti dei fragoli della Riviera Ligure che Arenzano forse produce nelle singole giornate nella quantità minima, attraverso le reti sono trasportati dal porto della R.L.M. Il camion che trasporta le fragole giungerà a Milano al pomeriggio dell'8 aprile, dal mattino alle ventisei di Arenzano, che accompagnano dal sindaco della cittadina Domenico Cuccia, e numerosi autorità del Giappone, un convitato italiano, Cesare Soto la più vecchia coppia di cittadini di Arenzano Girolamo Tassanini di 75 anni e Rosalba Tasso di 76 anni.



Messo da parte un Re, si poteva anche fare a meno degli altri Imperatori. E pensare a cose più serie. Stavano ancora pedalando in salita, ma gli Arenzanesi non mancarono di inviare un camion carico di *AIUTI DA ARENZANO* a... A chi? Non lo ricordano più. E anche questa è una bella cosa, su cui riflettere ancora adesso.

Una pace quindi consolidata dai buoni rapporti fondati sulla conoscenza reciproca, sulla fattiva collaborazione, su scambi di esperienze, che nel corso dei decenni non ha mancato di dare i suoi frutti, per la realizzazione di una comunicazione di intenti a favore dell'uomo e della natura.

Le occasioni di incontro si susseguono tuttora, con altri gemellaggi e manifestazioni che consolidano la posizione di Arenzano quale spazio di aggregazione universale al passo con le esigenze dei tempi. Si riescono a conservare in parte le ricchezze del paesaggio, attrattiva indispensabile nel settore residenziale e turistico; l'originale devozione verso l'Infanzia divina del Santuario del Santo Bambino di Praga continua a convogliare notevoli flussi di pellegrini da tutta l'Europa, come da tutto il mondo giungono i partecipanti alla marcia internazionale *Mare e monti*, indovinata formula di richiamo e condivisione di molteplici interessi...

Sono a cavallo di due millenni gli ultimi esempi significativi di questo desiderio di essere partecipi e protagonisti del cammino dell'uomo verso un futuro scelto e non imposto.

Nel corso delle manifestazioni indette dalla Scuola Materna *Antonio Ghigliotti* nel quinto centenario dell'impresa colombiana, i più piccoli figli di Arenzano hanno fatto da cornice e corona all'emblematica stretta di mano dei Consoli a Genova degli Stati Uniti d'America, Anthony Leggio, e dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche, Ghennadi Bobylev ("*È un miracolo per me essere qui!*"), nel cruciale momento della storica trasformazione dell'Est europeo e dell'instaurarsi di nuovi assetti mondiali.

Al nascere del terzo millennio è stata promulgata con l'adesione di illustri personalità, tra cui alcuni Premi Nobel, la *Carta di Arenzano per la terra e per l'uomo, "dodici tesi per reimpostare costruttivamente il problema della crisi ecologica"*.

E "*Forza, venite, gente!*" hanno intonato i ragazzi di Arenzano che, ancora una volta alla loro maniera, con i versi dell'omonimo *musical*, hanno celebrato i tre secoli dell'attuale chiesa parrocchiale (1703, posa della prima pietra-2003, terzo centenario del monumento barocco). Note e parole che suscitano profetiche visioni di un futuro *diverso* a chi non si fa abbagliare da un effimero meriggio, ma, se ce la fa ancora, veglia e si interroga, soprattutto quando calano le ombre della notte:

*"Luna, luna, là, che solitaria in cielo stai, e tutto vedi e nulla sai;  
che sui confini nostri vai e fronti e limiti non hai e tutti noi uguali fai.*

*Tu che risplendi sui nostri visi bianchi e neri,  
tu che ispiri e diffondi uguali brividi e pensieri fra tutti noi quaggiù.  
Mantello bianco di pietà, presenza muta d'ogni Dio, del suo, del mio, del Dio che sa.  
Tu, che fai luce all'uomo errante in ogni via, dacci pace,  
la tua pace, e così sia, per questa umanità!".*

Un'oasi felice di pace? Magari. Arenzano ha avuto ed ha i problemi che caratterizzano questa nostra società, *miniera a cielo aperto* dove, agli anni del ferro e del sale, appena raccontati, hanno fatto seguito quelli d'oro, di piombo, di cromo, di cemento, di petrolio... A infide bonacce si alternano turbolenze di varia natura e in tutti i campi, proprie del tempo, del luogo, delle generazioni. Condividendo la sorte del resto del mondo, e con esso lo sforzo di leggere e interpretare i segni dei tempi, di tentare comuni risposte agli incessanti quesiti.

Ma è ancora un *Mondo piccolo* dove, nonostante le inevitabili diversità di opinioni nell'affrontare l'esistenza, insieme si intraprende l'ennesima marcia per i vivi, si prega per gli ultimi morti, si scruta l'unico orizzonte.

## Tributo alla memoria



Nel n° 5 di Via Arenzanese, settembre-ottobre 2001, abbiamo già molto modo di ricordare i tragici avvenimenti dell'11 Settembre dello scorso anno, sottolineando l'attualità del titolo della pubblicazione "DIES IRAE - Tempi di guerra", edita dalla Parrocchia nell'ultima estate, con cui venivano rivisitati i tempi e i lunghi dei conflitti mondiali, così come erano stati vissuti e osservati dall'alto dei campanili.

A distanza di qualche mese ci è stata offerta la possibilità di avvicinare anche fisicamente il luogo della tremenda sciagura, che con gli Stati Uniti d'America ha colpito e scosso in modo tanto drammatico l'intera umanità, e di testimoniare sul posto la partecipazione suggerita dalla consapevolezza di un inevitabile e globale coinvolgimento.

A New York, nel lungo che raccolge i segni di questa solidarietà, situato proprio di fronte al cantiere che smaltisce macerie e ricordi (Ground Zero), è stata affissa la copertina del nostro libro, amara ma realistica didascalia alla comune esperienza del passato e del presente.

Se pellegrinare vuol dire visitare significativi luoghi e onorare segni e memorie, con un'adeguata predisposizione della mente e del cuore, vogliamo considerare questo semplice gesto, compiuto a nome della nostra comunità, una sorta di pellegrinaggio collettivo nel particolare santuario dove un indicibile sacrificio e un'immensità di reliquie impongono raccoglimento, riflessione, preghiera.



4



### PER NON DIMENTICARE:

il gesto compiuto a nome della comunità arenzanese a *Ground Zero* di New York, 2002. (Libro *DIES IRAE - Tempi di guerra*, 2001, e Bollettino *Vita Arenzanese*, n°3/2002).

### PER RICORDARE:

la *Regola di vita e convivenza* sottoscritta a nome del popolo italiano, Roma, 22 Dicembre 1947. (Elezioni dell'Assemblea Costituente, 2 Giugno 1946 - Costituzione della Repubblica Italiana, 27 Dicembre 1947).



## COMUNE DI ARENZANO ELEZIONI PER L'ASSEMBLEA COSTITUENTE Anno 1946

*Articolo 11. L'Italia ripudia la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali; consente, in condizione di parità con gli altri Stati, alle limitazioni di sovranità necessarie ad un ordinamento che assicuri la pace e la giustizia fra le Nazioni; promuove e favorisce le organizzazioni internazionali rivolte a tale scopo.*

Il presente certificato serve per prendere parte alla votazione per l'elezione che avrà luogo il giorno di - 2 GIU. - 1946.

## BIBLIOGRAFIA

---

- ANGELUCCI E. - MATRICARDI P., *Guida pratica agli aeroplani di tutto il mondo*, vol. III, p. 1 - vol. IV, Mondadori Editore, 1976.
- Ass. 449<sup>th</sup> Bomb Group, *Maximum Effort - A History of the 449<sup>th</sup> Bomb Group WW II* Norfield Publishing, Panama City - USA, 2000.
- Ass. 449<sup>th</sup> Bomb Group, *The Planes of the 449<sup>th</sup> BG in WW II* Norfield Publishing, Panama City - USA, 2001.
- AA.VV., *Dizionario delle battaglie*, A. Mondadori Editore, Milano, 1966/68.
- AA.VV., *Italiani nella bufera*, da "La Domenica del Corriere", 1965.
- AA.VV., *La campagna di Russia*, da "Storia Illustrata", Mondadori Ed., 1975.
- AMBROSE S.E., *Tigri in battaglia*, Ed. Longanesi, Milano, 2001.
- ANPI, *Cronistoria della Resistenza a Voltri*.
- ANPI, *L'antifascismo ad Arenzano*, Tip. ATA, Genova, 1985.
- BAGNASCO E., *I sommergibili della seconda guerra mondiale*, Albertelli editore, Parma, 1973.
- BAGNASCO E. - RASTELLI A., *Sommergibili in guerra (172 battelli italiani nella seconda guerra mondiale)*, Albertelli Editore, Parma, 1994.
- BERNOTTI R., *La guerra sui mari*, Soc. Editrice Tirrena, Livorno, 1950.
- BONACINA G., *Comando Bombardieri, Operazione Europa*, 1° e 2° volume, Ed. Longanesi, Milano, 1977.
- BRAGADIN M.A., *Il dramma della Marina italiana (1940-45)*, Mondadori, 1972.
- CAPRIOTTI G., *Morte per acqua a Capo Matapan*, Lerici Editore, 1965.
- CLERICI C.A., *Le difese costiere italiane nelle due guerre mondiali*, Albertelli Editore, Parma, 1996.
- DACCOMI M., *Quei tragici venti mesi*, Ed. SMA, Cogoleto, 1991.
- DALL'ORTO C., *Voltri: Fatti - Cose - Personaggi*, vol. I, Tip. Opera SS. Vergine di Pompei, Genova, 1968.
- DALL'ORTO C., *Voltri allo specchio*, Grafica L.P., Genova, 1971.
- DAMONTE L., *La grande chiesa barocca dei Santi Nazario e Celso in Arenzano*, Parrocchia di Arenzano, 1999.
- DELFINO G., *Arenzano*, Comune di Arenzano, 1994.
- DELFINO G., *Arenzano (1872-1946)*, Circolo C. Golgi, Arenzano, 1967.
- DOOR R.F., *B-24 Liberator Units of the Fifteenth Air Force*, Osprey publishing, 2000.
- FERRARI B., *Sulla montagna con i partigiani*, Ed. Sagep, Genova, 1982.
- FOIRE I., *La campagna d'Italia fotografata dal Pentagono*, Editrice Canesi, Roma, 1965.
- GHILARDINI L., *Sull'arma si cade ma non si cede*, Tip. Opera SS. Vergine di Pompei, Genova, 1974.
- GIACCHERO L., *Bella come una volta e cara come sempre*, Parrocchia di Arenzano, 1999.
- GIORGERINI G., *Gli incrociatori della seconda guerra mondiale*, Albertelli Editore, Parma, 1974.
- HILL M., *The 451<sup>st</sup> Bomb Group in WW II - A pictorial history*, Schiffer Publishing, Atglen PA - USA, 2001.
- HILL M. - HARLE B., *The 464<sup>th</sup> Bomb Group in WW II*, Schiffer Publishing, Atglen PA - USA, 2001.
- JOHN M. - CAMPBELL D., *Consolidated B-24 Liberator*, Schiffer Publishing, Atglen PA - USA, 1993.
- LLOYD A.T., *Liberator - America's Global Bomber Pictorial Hist.*, Publishing, Missoula Montana - USA, 1993.
- MARCENARO G., *Genova nella cultura italiana del Novecento*, Carige, Genova, 1983.
- MARONARI A., *Un sommergibile non è rientrato alla base*, Rizzoli Editore, 1952.
- MENEZHINI T., *Cento sommergibili non sono tornati*, Centro Editoriale Nazionale, Roma, 1980.
- MILANI L., *L'obbedienza non è più una virtù*, Libreria Editrice Fiorentina, 1973.
- NATKIEL R. - YOUNG P., *Atlante della seconda guerra mondiale*, Mondadori Editore, 1974.
- OFFICINA DELLE NUVOLE PENSANTI, *Per non dimenticare*, Scuola chiavarese del fumetto, 2002.
- PANSA G., *Il sangue dei vinti*, Sperling & Kupfer editori, Milano, 2003.
- PAOLETTI P., *I traditi di Cefalonia*, Elli Frilli Editori, Genova, 2003.
- PAOLETTI P., *I traditi di Corfù*, Elli Frilli Editori, Genova, 2003.
- RAIOLA G., *Uomini dell'Atlantico*, Longanesi Editore, 1973.
- RECCO (Comune di), *Il bersaglio è chiaramente identificato... Recco - I giorni del dramma*, Recco, 1999.
- ROGGERO G., *In cammino da duemila anni sulla strada della storia*, Parrocchia di Arenzano, 1999.
- ROGGERO G. - GIACCHERO L., *DIES IRAE - Tempi di guerra*, Parrocchia di Arenzano, 2001.
- ROHWER J., *Axis Submarine Successes 1939-1945*, Naval Inst. Pr., Annapolis - USA, 1983.
- RUST K.C., *Fifteenth Air Force Story*.
- SCACCIA P., *ARMIR, sulle tracce di un esercito perduto*, Edizioni Nuova ERI, Torino, 1992.
- SCARSI C., *Guida al parco culturale Giorgio Caproni*, Ed. San Marco dei Giustiniani, Genova, 2000.

SMITH P., *L'ultimo convoglio per Malta*, Ed. Longanesi, Milano, 1972.

SPERTINI M. - BAGNASCO E., *I mezzi d'assalto della X flottiglia Mas*, Albertelli Editore, Parma, 1994.

Ufficio storico Marina Militare

- *Esploratori - Fregate - Corvette ed Avvisi italiani*, Roma, 1970.
- *Gli incrociatori italiani*, Roma, 1976.
- *I cacciatorpediniere italiani*, Roma, 1971.
- *I Mas e le motosiluranti italiane*, Roma, 1969.
- *I mezzi d'assalto*, vol. XIV, Roma, 1964.
- *I sommergibili in Mediterraneo*, vol. XIII (1), Roma, 1967.
- *I sommergibili in Mediterraneo*, vol. XIII (2), Roma, 1968.
- *I sommergibili italiani*, Roma, 1968.
- *I sommergibili negli oceani*, vol. XII, Roma, 1966.
- *La Marina dall'8 Settembre 1943 alla fine del conflitto*, vol. XV, Roma, 1971.
- *La difesa del traffico con l'Albania, la Grecia e l'Egeo*, Roma, 1965.
- *Le azioni navali nel Mediterraneo (dal 10-6-40 al 31-3-41)*, vol. IV, Roma, 1970.
- *Le azioni navali nel Mediterraneo (dal 1-4-41 al 8-9-43)*, vol. V, Roma, 1970.
- *Le torpediniere italiane*, Roma, 1974.
- *Navi mercantili perdute*, vol. III, Roma, 1977.
- *Navi militari perdute*, vol. II, Roma, 1969.

VENTURI M., *Bandiera bianca a Cefalonia*, Ed. Le Mani, Recco, 1997.

VERSOLATO G., *Bombardamenti aerei degli Alleati nel Vicentino*, Rossato Editore, Novale.

#### • Giornali - Riviste - Periodici

*Arenzano 1965*, Ed. Arenzano turistica, 1965.

*Arenzano notizie*, Comune di Arenzano.

*A vöxe da Töre*, Centro storico *Töre di Saraceni*, Arenzano.

*Express Poranny*, giornale di Varsavia.

*Giornale di Genova*, Genova.

*Il Lavoro*, quotidiano di Genova.

*Il Partigiano*, periodico ANPI, Genova.

*Il Secolo XIX*, quotidiano di Genova.

*Il messaggero del S. Bambino di Praga*, Santuario S. Bambino di Praga, Arenzano.

*La Casana*, Cassa Risparmio Genova e Imperia, Genova.

*La Gazzetta di Parma*, giornale di Parma.

*La Domenica del Corriere*, Milano.

*Ta vœa*, giornale greco.

*Vita Arenzanesi*, Parrocchia di Arenzano.

*Vita nostra*, Parrocchia di S. Giacomo ap., Genova-Cornigliano.

#### • Archivi

*AFHRA Air Force Historical Research Agency*, Maxwell Air Force Base, Alabama - USA .

Comune di Arenzano, Archivio storico comunale.

Parrocchia di Arenzano, Archivio parrocchiale.

Comune di Celle, Archivio storico comunale.

Ufficio storico, Stato Maggiore Esercito Italiano, Roma.

Istituto storico e di cultura dell'Arma del Genio, Roma.

Ufficio storico, Marina militare italiana, Roma

Archivio Royal Air Force - RAF, Gran Bretagna.

#### • Interviste

Con Arenzanesi e non, in loco e altrove.

#### • Internet

Siti di Associazioni di Veterani dei Gruppi Bombardieri della II Guerra Mondiale, USA.

Siti di Enti ed Istituzioni italiani ed esteri.

Siti privati di argomento storico-militare.

Corrispondenze e-mail nazionali e internazionali.

## INDICE

---

<i>Vita Arenzanese</i> .....	3
<i>Introduzione</i> .....	5
La Prima Guerra Mondiale (1915-1918) .....	7
Storia di un monumento .....	17
Aquile imperiali .....	20
La Seconda Guerra Mondiale (1940-1945) .....	21
Soldati .....	56
Le ferite di un popolo .....	59
Interviste con la storia .....	61
L'un contro l'altro armati .....	100
J .....	109
I bombardamenti aerei del 1944 .....	111
Cum grano salis .....	198
We shall overcome .....	207
<i>Bibliografia</i> .....	213

GRAFICHE FASSICOMO GENOVA

*Agosto 2004*