

# 4/4/1944 - Ali spezzate

di Gianpiero Vaccaro

La montagna ed il mare sono due ambienti ricchi per loro stessa natura di mistero. Essi racchiudono storie antiche, drammi e avvenimenti di cui spesso sono i soli muti testimoni, specie quando l'uomo non riesce a tramandarne la memoria. La montagna dell'Elba, così vicina al mare con il quale sembra fondersi, è particolarmente affascinante e misteriosa. Tra le sue balze, tra le sue rocce lavorate dagli elementi e dai millenni, si nascondono chissà quali storie destinate pian piano a sbiadirsi e perdersi nelle pieghe del tempo. Con questo scritto cercherò di ricordare il sacrificio di due giovani aviatori americani perché questo filo della memoria non si spezzi.

In memory of 2nd Lt Milton Harber and 2nd Lt Robert T. Boyd, United States Army Air Force. Their names liveth for evermore.

## Ghisonaccia, Corsica, 4 aprile 1944.

Nubi basse e scure correvano veloci nel cielo sopra l'aeroporto militare dove, da poche settimane, aveva sede il 350° Gruppo Caccia dell'Aviazione dell'Esercito degli Stati Uniti (USAAF). Nella baracca che ospitava l'ufficio operazioni due giovani piloti della dipendente 347° Squadriglia, il sottotenente Milton Harber ed il parigrado Robert T. Boyd, apprendevano ogni dettaglio della loro prossima missione dall'ufficiale addetto, il capitano Wilburn L. Bart. Ultimato il briefing, su una jeep Willys, i due piloti raggiunsero la linea di volo. Ai margini della pista, attornati dagli specialisti, attendevano due aerei da caccia Bell P39 N Airacobra. Con l'aiuto degli avieri, i due ragazzi indossarono gli indumenti di volo: il caschetto, il paracadute ed il giubbotto di salvataggio Mae West, dal nome di una procace artista americana allora in voga. Furono strette le cinture di sicurezza e agganciati gli spinotti ed i raccordi della radio e del sistema di erogazione dell'ossigeno. Dopo gli ultimi controlli di rito, pochi minuti dopo, la quiete della campagna corsa fu rotta dal rombo sempre più regolare dei due motori Allison e le eliche iniziarono a roteare vorticosamente. Un cenno di saluto ed i due apparecchi si mossero, andando ad allinearsi lentamente alla pista, dondolando. Alle ore 11 esatte del 4 aprile 1944, appena scorto il razzo verde lanciato dalla torre di controllo, i due P39 con una lunga corsa decollarono.

La missione consisteva in una ricognizione meteorologica a vista al largo di Livorno. I due caccia costituivano la Dilute Purple Section, con capo sezione il ventenne tenente pilota Harber sul P39N matricola 42-8971 e come gregario il tenente Boyd sul 42-8979. Il piano di volo stabilito alla partenza prevedeva l'avvicinamento alla costa livornese transitando a Nord dell'Isola di Capraia ed il ritorno su una rotta che avrebbe portato i due caccia a costeggiare l'Elba Settentrionale. Non fu prescritta una precisa quota di volo ma ad essi fu consigliato di volare "on the deck", ovvero bassi sulla superficie del mare, per evitare di essere rilevati dai radar tedeschi e perché la copertura nuvolosa già alla partenza era pari a circa 1000 piedi (poco più di



*Un P39 Airacobra dell'USAAF in volo nel corso della seconda guerra mondiale. Nato come caccia, fu ben presto utilizzato nell'attacco al suolo grazie al potente armamento. La metà dei P39 costruiti furono ceduti all'Unione Sovietica che li utilizzò con profitto contro i tedeschi sul fronte orientale, riservando ai piloti americani ed inglesi velivoli più moderni, veloci e manovrabili. Questo esemplare ha la stessa configurazione di volo dei due esemplari caduti all'Elba il 4/4/44.*



*Ghisonaccia, una bella foto del caccia Bell P39N*

*Airacobra Serial 42-8971 del tenente Milton Harber pochi giorni prima della sua ultima missione di guerra. L'aereo era contraddistinto da una grande lettera "R" sulla prua. Il pilota aveva fatto dipingere sullo sportello laterale una coppia di cavalli bianchi come insegna personale. (Archivio 350th Fighter Group Association)*

300 metri). La durata della missione era prevista in poco più di un'ora, per cui i due Airacobra non furono dotati dei serbatoi supplementari ventrali ma decollarono con 120 galloni di benzina nei serbatoi alari, pari a circa 450 litri per aereo. Alle 11.04 Dilute Purple Section contattò via radio il controllo aereo AMES899 (in codice Toothpaste) comunicando l'avvenuto decollo. Tre minuti dopo il controllo del traffico aereo ordinava a Dilute Blue Section, una coppia di caccia in quel momento in volo, di rientrare alla base. Le comunicazioni risultavano molto

disturbate e con pesanti interruzioni. Alle 11.10 "Purple 2", l'aereo del tenente Robert Boyd, comunicò "Salve Toothpaste, ricevo forte e chiaro, stiamo continuando la missione". Fu l'ultima comunicazione tra il controllo del traffico aereo militare alleato della Corsica ed i due aeroplani, dopodiché fu il silenzio. Non fu effettuata alcuna tracciatura della sezione ma, al momento dell'ultima trasmissione, fu stimato che i due aerei si trovarono dalle 23 alle 30 miglia a NE dalla Stazione AMES 899.

Il tempo passava e il nervosismo cresceva presso la base di Ghisonaccia. Il maggiore pilota Francis Grable, comandante del 347th Fighter Squadron, attendeva invano il rientro dei suoi due piloti. Le lancette dell'orologio dell'ufficio operazioni misuravano inesorabili lo scorrere del tempo. Ogni minuto di ritardo corrispondeva al consumo di preziosa benzina, aleggiava un silenzio pesante come un macigno. Alle 12.20 il maggiore ruppe gli indugi e telefonò al responsabile del controllo aereo chiedendo di contattare via radio la Dilute Purple Section. La Stazione Toothpaste ad intervalli regolari effettuò chiamate, ma senza ricevere alcuna replica. I tentativi di stabilire un contatto radio furono interrotti poco dopo le 12.30 quando, a causa del troppo tempo passato, fu chiaro che i due P39N dovevano aver ormai esaurito il carburante e che quindi ogni ulteriore tentativo sarebbe stato inutile.

Alle 13.35 il comandante Grable decollò personalmente alla testa di una sezione di quattro caccia P39N per cercare sul mare un qualsiasi segno della Purple Section. I quattro Airacobra perlustrarono accuratamente l'area che la sezione doveva aver sorvolato nel corso della sua missione, ma senza esito. Alle 14.35 gli aerei atterrarono a Ghisonaccia senza aver avvistato niente. Come ultimo tentativo fu contattato il comando dell'aeroporto di Borgo, nella speranza che la Purple Section fosse atterrata su quella base, ma anche questa via non dette risultati: il locale controllo aereo segnalò di non aver nessuna notizia dei due aeroplani dispersi.

Il 6 aprile 1944, passate 48 ore, il comando della 347th Fighter Squadron compilò i Missing Air Crew Reports ed in seguito furono contattate le famiglie dei tenenti Harber e Boyd, rispettivamente in Texas e nello stato di New York. Nel documento si precisava che la causa della perdita dei due aeroplani non era nota, ma era probabile un'azione nemica.

### **Isola d'Elba, 4 aprile 1944**

I due caccia P39N procedevano paralleli sul mare, con il velivolo del tenente Milton Harber in testa a quota leggermente più alta ed il gregario leggermente scartato a destra, in basso. La visibilità era pessima, con banchi di nebbia e nuvole basse. Per motivi che non potranno mai essere stabiliti con certezza i due aerei

americani, intorno alle 1130 di quel 4 aprile, anziché procedere verso Livorno lasciandosi sulla destra l'Isola di Capraia puntarono decisi verso l'Isola d'Elba. Si può ipotizzare che una serie di valutazioni errate abbia potuto indurre i piloti a credere che la sagoma incerta di Montecristo, apparsa sulla destra tra le nubi, potesse essere l'isola di Capraia e quindi di fronte a loro non vi fosse più alcun ostacolo fino al litorale tra Pisa e Livorno, basso e sabbioso. I due Airacobra "bucarono" la costa elbana sulla verticale di Seccheto, puntando inesorabilmente verso il massiccio montuoso del Capanne, risalendo la profonda Valle dell'Inferno. Questione di minuti, se non di secondi: improvvisamente di fronte a loro si materializzò la sagoma della cima delle Calanche. Istantaneamente, i due caccia ruppero la formazione tentando di levarsi d'impiccio, su rotte divergenti. Il ruggito disperato dei due motori Allison lanciati al massimo dei giri riempì la vallata, mentre i caccia cercavano di guadagnare quota per superare le sagome incerte delle creste, avvolte dalle nuvole.

Per primo si compì il destino del P39N del sottotenente Robert T. Boyd da New York, serial number 42-8979. Virando a destra, colpì in pieno la "liscia del Collaccio", un'enorme formazione granitica a 585



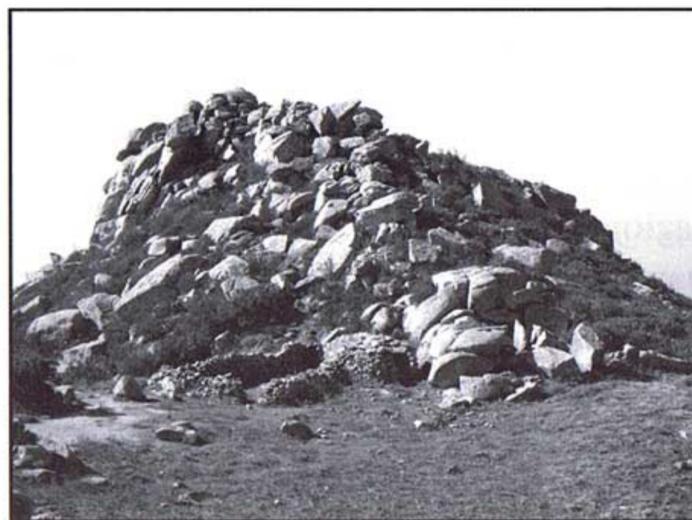
La "liscia del Collaccio" contro cui il 4 aprile 1944, a causa della scarsa visibilità, si schiantò il caccia del sottotenente pilota Robert T. Boyd

metri sul livello del mare, finendo letteralmente disintegrato, non lasciando scampo al pilota.

Viceversa il velivolo del sottotenente Milton Harber puntò decisamente verso le formazioni granitiche dei Campitini, in una cabrata disperata, guadagnando lentamente quota mentre le distanze si serravano. Mancavano pochi metri alla salvezza ma quel giorno la fortuna, che aveva assistito il giovanissimo pilota in numerose missioni, gli voltò le spalle. Il P39 serial number 42-8971, contraddistinto da una grande "R" bianca sulla prua, urtò le rocce affilate con l'ala sinistra, che fu letteralmente strapata trasformando il caccia in una trottola impazzita. Perdendo pezzi e ruotando su sé stesso l'aeroplano guadagnò per inerzia

altri metri in verticale e ricadde al centro di un piccolo falsopiano nei pressi dell'antico caprile dei Campitini, a 732 metri sul livello del mare sul versante opposto, in vista di Pomonte. Il pilota, che appena 9 giorni prima aveva compiuto vent'anni, morì sul colpo fra i rottami del suo aereo. Un silenzio ovattato tornò sulla montagna dove, a meno di un chilometro l'uno dall'altro, nebbia e nuvole sembravano voler nascondere i resti della Dilute Purple Section.

La tragedia che si era appena consumata ebbe come spettatori i pastori che allora vivevano sulla montagna con i loro greggi e che furono i primi a giungere sul punto di caduta dei due Airacobra. Guidati da uno di essi, sceso a valle a dare notizia del fatto, ben presto giunsero sul posto pattuglie tedesche. Le salme dei due piloti furono recuperate e portate a San Piero in Campo a dorso di mulo, su ordine del comando germanico, che provvide anche a far trasportare a valle l'equipaggiamento di

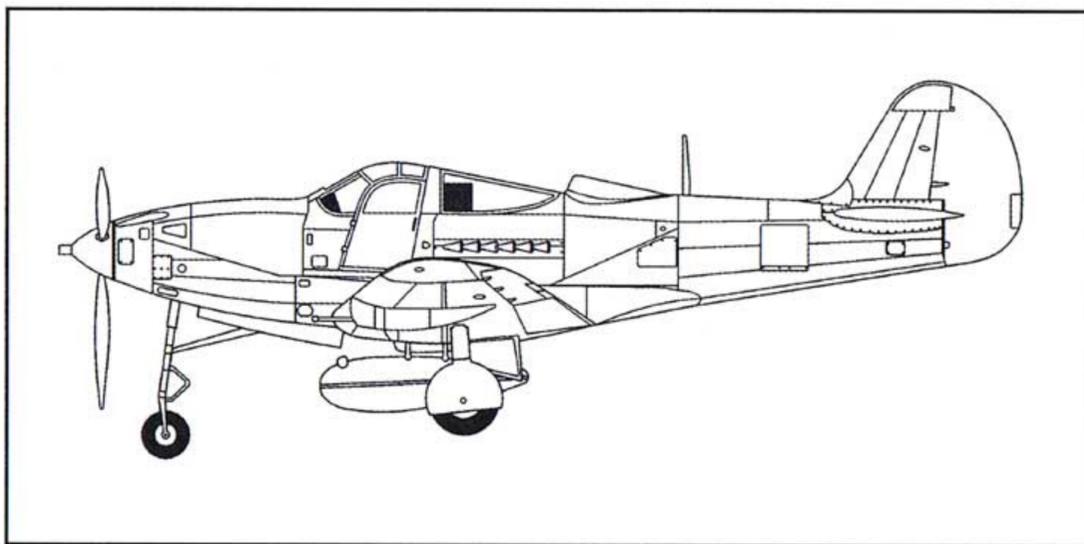


La zona dei Campitini, sul crinale ovest delle Macinelle. Sulle rocce che sovrastano il caprile urtò l'aeroplano P39N del sottotenente pilota Milton Harber



San Antonio, Texas. La tomba del sottotenente pilota Milton Harber, del 347th Fighter Squadron dell'US Army Air Force, nato il 26 marzo 1924 e morto all'Elba il 4 aprile 1944. Il parigrado Robert T. Boyd è seppellito nel cimitero militare alleato di Firenze. (GC Michele Becchi)

volò ed altri particolari interessanti rinvenuti fra i rottami, allo scopo di poterli valutare. Fu in quel frangente che i tedeschi si accorsero che da ciò che restava dei due Airacobra erano spariti i paracadute dei piloti. Prodotti in pura seta bianca, introvabile all'epoca a causa della guerra, avevano un enorme valore e potevano essere utilizzati per confezionare vestiario e biancheria. Il comandante tedesco emanò un avviso alla popolazione di San Piero. Se entro il giorno successivo i paracadute americani non fossero stati riconsegnati vi sarebbero state gravi conseguenze per tutta la popolazione del paese. Durante la notte i paracadute furono restituiti in forma anonima dal pastore Giovanni Bartoli, lasciandoli in bella vista sulla "murella" della Piazza della Chiesa di San Piero. I resti dei due piloti furono seppelliti provvisoriamente nel piccolo cimitero del paese e lì rimasero fino al dopoguerra. Successivamente i resti mortali del tenente Milton Harber furono riportati in patria per volere della madre e furono seppelliti nel cimitero di San Antonio, Texas. La salma del tenente pilota Robert T. Boyd fu seppellita con gli onori militari all'American Cemetery and Memorial dei Falciani, nei pressi di Firenze, dove riposa tutt'ora. Tutti e due gli ufficiali furono decorati alla memoria con l'Air Medal.



*Bell Aircraft Corporation Model 26 - P39 Airacobra.*

*Monoplano monomotore monoposto con carrello retrattile per la caccia e l'attacco al suolo con struttura metallica e rivestimento lavorante in duralluminio.*

*Apertura alare: 10,36 metri - Lunghezza: 9,19 metri*

*Superficie alare: 19,79 mq - Peso massimo al decollo: 3720 kg*

*Peso a vuoto: 2574 kg - Carico bellico: 227 kg*

*velocità massima 610 km/h - Quota di tangenza pratica 11735 metri*

*Autonomia di combattimento 1208 km - Motore Allison V-1710-85*

*Potenza al decollo 1217 hp*

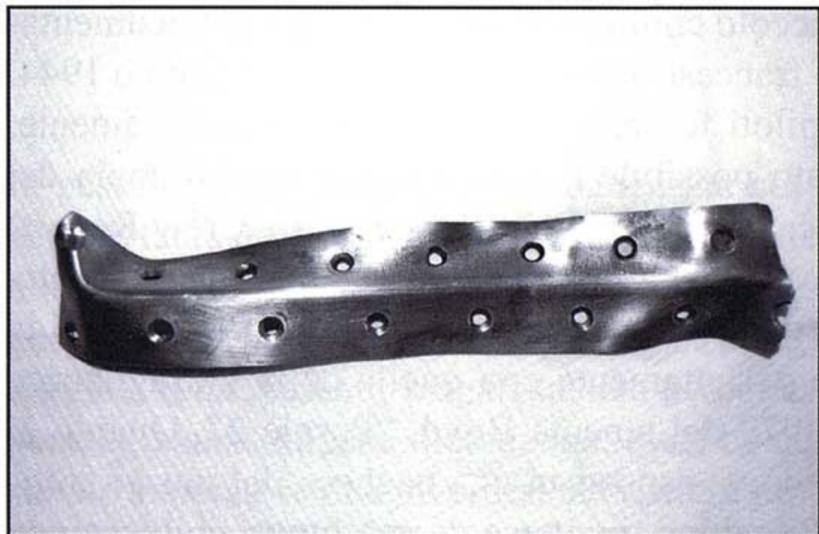
*Armamento 1 cannone da 37/20, due mitragliatrici cal 12,7mm e quattro da 7,7mm.*

*(Profilo disegnato da Monica "Rose" Zordan)*

Poco tempo dopo la liberazione una commissione composta da ufficiali americani salì sulla montagna per un sopralluogo su ciò che restava dei relitti, effettuando delle misurazioni e scattando delle fotografie. Successivamente i rottami dei due aerei, ormai abbandonati, furono piano piano demoliti dagli abitanti di San Piero, Poggio e Marciana, allo scopo di recuperare il prezioso materiale. Ancora nel 1946 del velivolo dei Campitini esisteva gran parte della sezione poppiera della fusoliera e, poco distante, si poteva osservare abbandonato il cannone automatico M4 da 37mm, contorto dall'urto. I motori Allison, dopo uno smontaggio parziale anche con metodi sbrigativi (vigorosi colpi di mazza), nel corso di maldestri tentativi di rimozione finirono nelle profonde vallate sottostanti e là furono abbandonati.

## La ricerca

Nei primi giorni di gennaio del 2012 per puro caso, conversando con l'amico Silvestre Ferruzzi, ricordai un episodio avvenuto a Portoferraio nella primavera del 1944 e letto fra carte d'archivio USA. Durante un bombardamento aereo sulla rada in pochi minuti la contraerea tedesca abbattè tre bimotori medi B25 "Mitchell" di cui uno, a quanto era dato sapere, risultava essersi schiantato sulla terraferma. Dal momento che da poco aveva raggiunto il punto di caduta del velivolo passeggeri dell'Itavia, caduto il 14 ottobre 1960, gli proposi di indagare tra gli anziani del paese di Poggio. Di lì a poco fu possibile avere la testimonianza del sig. Delfo Romeo Mazzarri, il quale però ci spiazzò un po' confermando che sì, durante la guerra era caduto un aereo, ma che esso era un "cacciabombardiere inglese o americano", forse del tipo Spitfire, dunque un modello completamente diverso dal B25. Ricordava benissimo il luogo e spiegò che, nel dopoguerra, aveva personalmente provveduto allo smontaggio di parte del motore, mentre gran parte della fusoliera e dei materiali vari erano stati demoliti e trasportati a valle dagli abitanti di San Piero e Marciana, allo scopo di recuperare l'alluminio e tutto ciò che poteva essere utile. Alcuni giorni dopo



*Un elemento di alluminio del P39N Serial 42-8979 ritrovato nei pressi della liscia del Collaccio, fotografato dopo il restauro curato da Andrea Quiriconi.*

50%. Presso la grande "liscia" del Collaccio fu possibile identificare il punto di caduta e ritrovare dei piccoli reperti sfuggiti ai recuperanti di mezzo secolo prima: frammenti di bakelite appartenenti alla strumentazione di bordo, schegge di perspex della vetratura della cabina di pilotaggio, alcuni bossoli deformati dal calore marcati 1942 e parti in alluminio. I pezzi più interessanti, e trovati con una certa emozione, furono una scheggia dello specchietto retrovisore del pilota e una parte della culatta di una mitragliatrice di bordo, una Browning cal 0.50 (12,7mm). Tutti i reperti furono consegnati, a metà gennaio, all'amico Andrea Quiriconi che, con grande passione e perizia, iniziò a ripulirli e restaurarli allo scopo di trovare qualche indizio ulteriore per la mia ricerca. I bossoli si rivelarono di calibro .30 (7,7 mm) fabbricati negli Stati Uniti nel 1942, nel St.Louis Ordnance Plant di St.Louis, Missouri. La matricola apparsa dopo la paziente pulitura di un piccolo e fragilissimo disco di lega leggera in seguito si rivelò fondamentale per la precisa identificazione dell' "aereo del Collaccio". Grazie ad Umberto Segnini, grande conoscitore del territorio elbano, fu possibile avere notizia di un ulteriore piccolo reperto recuperato anni prima sul posto: una piccola fascetta contraddistinta dall'iscrizione "Wittek MFG- Co - Chicago USA, PAT 1584332". Dell'altro aereo, invece, non fu possibile ritrovare con precisione il luogo di impatto. La ricerca continuava, grazie anche alle possibilità date dalla ricchezza degli archivi alleati, in parte consultabili online. Nonostante la nevicata abbondante il 7 febbraio 2012 io e l'amico Silvestre tornammo ai Campitini, valicando il Malpasso con la neve al ginocchio, sempre alla ricerca del secondo velivolo che sembrava non volersi far trovare. Niente di fatto, ma la dinamica dei fatti era sempre più chiara. Le testimonianze frattanto si moltiplicavano: grazie all'ingegner Carpinacci di San Piero era possibile parlare con l'anziano pastore Evangelista Barsalini il quale metteva alla fine sulla strada giusta con testimonianze preziosissime: egli ricordava, tra i molti dettagli, che gli aerei erano armati con un cannone da 37mm (di cui qualche bossolo, fino a pochi anni fa, si conservava in qualche casa di San Piero) e che essi erano color verde oliva. Il 13 febbraio 2012, nel giro di poche ore e dopo una serie di verifiche e ricerche, il caso era risolto: i due velivoli erano Bell P39N Airacobra del 350° Fighter Group dell'USAAF, 347° Fighter Squadron e risultavano MIA (Missing in Action) il 4 aprile 1944 durante una missione di ricognizione meteorologica. Con essi, scomparvero i due piloti, Milton Harber e Robert T.Boyd. Con l'aiuto della dott.ssa Gloria

un secondo colpo di scena: il signor Romeo ricordava che i relitti, in realtà, erano due seppur un po' distanti l'uno dall'altro e che si diceva che essi fossero caduti sulla montagna nello stesso giorno, in primavera. Anche del secondo velivolo ricordava il punto di caduta. C'era di che avviare una ricerca interessante, anche se gli elementi in effetti erano ben pochi e, nonostante le minuziose ricerche, nessun reparto inglese, americano o australiano risultava aver perso una coppia di Spitfire nel medesimo giorno in quell'area (in Corsica esistevano numerosi gruppi di Spitfire di nazioni diverse). Presi dall'entusiasmo, organizzammo un'escursione sulla montagna allo scopo di trovare qualche traccia dei due aerei. La "missione" del 22 gennaio 2012 ebbe successo al



*Componente meccanica del velivolo Serial 42-8979 del tenente Boyd rinvenuta alla liscia del Collaccio nel marzo 2012, dopo il restauro.*

Peria si è cercata traccia del passaggio dei due piloti nel piccolo cimitero di San Piero, ma la documentazione risultava in gran parte dispersa in seguito allo sbarco francese a Marina di Campo, nel giugno 1944. Un'ulteriore ricerca ha permesso di chiarire dove i due piloti fossero stati seppelliti successivamente. Grazie all'amico Michele Becchi di Reggio Emilia è stato possibile avere in tempo record copia del rapporto relativo alla perdita dei due aerei ed il relativo carteggio (MACR, Missing Air Crew Report) sulla base del quale è stato possibile ricostruire in ogni particolare la vicenda. Grazie alla medaglietta ritrovata sulla "liscia del Collaccio", infine, ogni aereo è stato perfettamente riconosciuto: la matricola 427226R incisa sul piccolo disco di zinco corrispondeva perfettamente con quella della mitragliatrice Browning Cal.0,50 sinistra dell'aereo serial number 42-8979 del tenente Boyd, "Purple 2". Quanto ai reperti, i frammenti più interessanti degli aerei saranno a breve esposti in una bacheca del museo militare della batteria Sommi Picenardi di Punta Falcone, a Piombino, in attesa di una futura collocazione all'Elba mentre tutta la documentazione, una volta riordinata, verrà donata al Comune di Campo nell'Elba perché ne conservi la memoria.

Ringrazio innanzitutto i due più anziani testimoni, il signor Delfo Romeo Mazzarri ed Evangelista Barsalini. Un pensiero agli amici Silvestre Ferruzzi, Andrea Quiriconi, Michele Becchi e Monica Zordan, impagabili per il loro aiuto ed incoraggiamento.

Ringrazio infine la dottoressa Gloria Peria, Alberto Batignani, Umberto Segnini, l'ingegner Fausto Carpinacci e Gian Mario Gentini per le preziose testimonianze e l'appoggio alla mia ricerca.

## ZENTRUM AUTO ELBA

*di Vannucci Davide*

**Autofficina e Carrozzeria**



**PORTOFERRAIO - ISOLA D'ELBA**  
Loc. Carpani, 138 - Portoferraio  
Tel. e fax 0565 914323



## TERME DI SAN GIOVANNI

**PORTOFERRAIO - Tel. 0565 914680**

Aperte tutto l'anno (ore 9.00/12.00 - 16.00/19.00)

**VISITE SPECIALISTICHE - TERAPIA FISICA**

- Otorino
- Dietologo
- Malattie apparato Respiratorio
- Fisioterapista
- Terapia fisica
- Ultrasuoni
- Galvanoterapia
- Ionoforesi
- Marconiterapia
- Radararterapia
- Elettrostimolazioni
- Massaggi curativi ed estetici
- Linfodrenaggio manuale e strumentale
- Ginnastica passiva con lettino Stauffen
- Abbronzatura raggi U.V.A. con prodotti

**CURE TERMALI (Fanghi e bagni terapeutici inalazioni nebulizzazioni)**

20 aprile - 31 ottobre

e-mail: [info@termelbane.com](mailto:info@termelbane.com)



## Cabinovia MONTE CAPANNE

S.E.T. s.r.l. - Portoferraio

Biglietteria: Stazione Cabinovia a Marciana

Tel. 0565 901020

Da Marciana (m. 375) la Cabinovia vi porterà direttamente alla vetta del Monte Capanne (mt. 1019) aprendovi fantastiche immagini dell'Isola, di tutto l'Arcipelago Toscano, della Costa Etrusca e della Corsica.

