

Storie misteriose e dimenticate – 3

UN BRACCIALETTA NELLA SABBIA

Traduzione a cura di Bear_EF51

o o o o o o o

Parte 1 - Bracelet in the Sand - American Memories

<http://www.stedmundsbury.gov.uk/acmbrace.htm>

Questa storia è dedicata al Lt Ashley M. Guynn, 710 BS, 447th Bomb Group (H), ed a tutto il suo equipaggio

Il 710th Bomb Squadron del 447th Bomb Group (H), 8th USAAF partì dalla Air Force Base di Kearney, Nebraska, USA il giorno 11 Novembre 1943, per attraversare l'Atlantico verso l'Inghilterra. Quel giorno l'equipaggio numero 75-30 a bordo del B-17G Flying Fortress numero 42-31168 pilotato dal Lt. Ashley M Guynn riuscì a compiere la traversata senza problemi, arrivando alla Station 126 di Rattlesden, Suffolk, Inghilterra, per aggiungersi ai 60 bombardieri già presenti (2 B17-G si persero sopra l'Atlantico).

Le prime perdite giunsero il 30 Dicembre, con l'abbattimento del "Maid to Please". Tra il 24 Dicembre 1943 e il 27 Aprile 1944, il Lt. A. Guynn effettuò 23 missioni. Sfortunatamente, al ritorno dalla 55° missione del Gruppo, il suo B17-G 42-107197 fu colpito da una intensa attività contraerea, che provocò la perdita del suo aereo sopra Ostenda, in Belgio. Dopo che sette dei membri dell'equipaggio riuscirono a lanciarsi con il paracadute, l'aereo espose in volo. Il pilota, il motorista ed il mitragliere di coda rimasero uccisi, e gli altri membri dell'equipaggio divennero prigionieri di guerra. Il corpo di Guynn fu identificato solo dopo la fine della guerra, a seguito di un processo di eliminazione, ed i suoi resti furono traslati a Chico, California. Non c'era traccia della sua piastrina, o di altri segni di riconoscimento.

Nel 1995, al raduno del 447th in Inghilterra, incontrai Richard R Bender, il co-pilota dell'equipaggio del Lt A.M. Guynn, in quel giorno segnato dal fato. In tutti i nostri raduni in Inghilterra organizziamo in genere una mostra delle foto e dei cimeli dell'8th Air Force nella seconda guerra mondiale. In una delle foto era raffigurato Richard con il B17G 42-107197, l'ultimo aereo con il quale aveva volato durante la guerra, prima di essere abbattuto dalla flak sopra Ostenda. Gli mandai una copia della fotografia. A questo seguì uno scambio di lettere e fotografie. Io misi insieme tutte le informazioni relative a quello sfortunato giorno nel mese di Aprile 1943, quando il B17G 42-107197 fu abbattuto sopra il Belgio. Fu così che la nostra conversazione si spostò su Ashley M Guynn ed il suo equipaggio, e a quel tempo pensai che l'argomento fosse chiuso. In realtà sapevo ben poco della drammatica serie di eventi, che mi fu rivelata allo scoccare del secondo millennio.

Era il 2 Gennaio 2000, quando ricevetti una telefonata da Martin Collins, da Londra. Martin è un inglese che vive in Israele, e che spesso scrive per giornali americani. Sua sorella vive a Londra, ed egli era a casa sua per il capodanno del 2000. Martin spiegò che aveva trovato il mio nome, indirizzo e numero di telefono su Internet. Io sono il contatto in Inghilterra per la 447th BG Association, ed insieme ad altre associazioni, ho uno spazio sul sito web del St. Edmundsbury fin dal 1998. Martin era interessato ad incontrarmi per parlarmi di un certo Lt. Ashley M Guynn. Inoltre voleva visitare la base aerea di Rattlesden. Mi spiegò che mentre era in vacanza ad Ostenda, nel 1997, aveva trovato sulla spiaggia, con il suo metal detector, un pezzo di un braccialetto. L'oggetto, ossidato, rappresentava le ali da pilota USAAF. Pulendolo dalle incrostazioni, Martin fu in grado di decifrare il nome Ashley M Guynn, ed il numero 0-746256, che oggi sappiamo essere stato il suo numero di matricola. Questi braccialetti identificativi non erano una dotazione ufficiale dell'USAAF. Tuttavia molti membri degli equipaggi ne possedevano uno, realizzato in argento, in aggiunta alla piastrina di riconoscimento che portavano al collo. Martin fu sorpreso del fatto che già conoscevo il nome di Ashley M Guynn, grazie alla storia che mi era stata raccontata da Richard R Bender.

Ci accordammo per incontrarci al Brewers Arms di Rattlesden il 3 Gennaio 2000, alle 11.30 di mattina. Intanto avevo raccolto tutti i documenti contenenti ogni tipo di informazione sull'incidente relativo alla perdita del B-17G 42-107197, avvenuta il 27th Aprile 1944. Nel frattempo ottenni il permesso di visitare l'aeroporto. Parte della pista è ancora oggi in uso. Incontrai Martin dove avevamo stabilito, e raggiungemmo l'aeroporto passando per High Town Green, per visitare il 447th Bomb Group memorial. Passammo qualche tempo sulla pista dell'aeroporto e nella torre di controllo, studiando i documenti ed i reperti dell'epoca. Mentre eravamo nella torre, Martin insistette che dovevo accettare il braccialetto ed i suoi documenti relativi a Ashley Guynn per conto della 447th BG Association. Egli era infatti convinto che il braccialetto dovesse essere custodito dalla Associazione. Era accompagnato dalla storia completa di quel tragico 27 Aprile 1944, scritta da Dan Johnson in America. Egli mi diede anche tutti i dettagli della ricerca che aveva fatto, e che lo portarono a scoprire tutti i dettagli collegati a quel famoso braccialetto, rinvenuto sulla spiaggia di Ostenda, ritrovato 53 anni dopo che il suo proprietario era stato ucciso in azione. Martin mi disse che non aveva alcuna obiezione al fatto che questa storia fosse pubblicata in Internet o che fosse stampata su qualche giornale locale.

I miei ringraziamenti vanno a tutte le persone che, con il loro aiuto, hanno reso possibile raccontarla: Martin Collins (Israele), Richard R Bender (USA), Dan Johnson (USA)

E.A.Osborne 11 Luglio, 2000

Parte 2 - UN BRACCIALETTO NELLA SABBIA Una storia vera

<http://www.worldwar2pilots.com/guynn-01.htm>

Migliaia di piloti non ritornarono mai a casa dalla guerra. Anche se sicuramente la loro mortalità è diminuita rispetto ad un secolo fa, per troppi di loro il ricordo delle loro giovani vite troppo brevi fu spazzata via dal trascorrere del tempo. Ma non per questi.

Luglio 1999, USAF Missing Persons Bulletin Board:

Spero che possiate aiutarmi in questa ricerca.

Circa un anno fa stavo cercando metalli sulla costa settentrionale del Belgio, vicino ad Ostenda, ed ho trovato un braccialetto di identità in argento. Il braccialetto era completamente nero, e dal lavoro necessario per rimuovere tutte le tracce di ossidazione posso solo presumere che sia stato sepolto nella sabbia per molti anni. La placca del braccialetto riporta sul davanti una aquila da pilota USAAF, e sotto le ali è stato inciso il nome ASHLEY M. GUYNN. Sul retro è inciso il numero 0-746256 (non sono sicuro se la prima sia una lettera, oppure uno zero). E' possibile per voi investigare su come il braccialetto possa essere stato perso?. E' possibile che sia stato perso durante una missione nella seconda guerra mondiale? Se si, vi sarei grato di poter essere informato sui fatti accaduti. Sono molto curioso a questo proposito. Se i fatti si fossero svolti durante una azione, può darsi che il proprietario sia sopravvissuto, e mi piacerebbe quindi che il braccialetto gli fosse restituito. In questo caso provvederò a contattarlo, e ad organizzare la restituzione. Vi sarei molto grato se poteste investigare per mio conto sulla faccenda. Nel caso non aveste accesso a queste informazioni, vi sarei grato se poteste informarmi su chi potrei contattare per avere qualche aiuto.

Grazie moltissimo in anticipo.

Sinceramente Vostro, Martin Collins

Ostenda, Belgio, Luglio 1998

Figlio di un ufficiale della RAF della seconda Guerra mondiale, Martin Collins continua la sua passeggiata sulla spiaggia. Muove il suo metal detector avanti e indietro sulla sabbia, attento al suono che segnala la presenza di qualche oggetto invisibile in superficie. Martin si sta godendo la sua vacanza sulla Manica, vicino ad Ostenda, in Belgio. Il metal detector è un hobby che sia lui che la moglie praticano da parecchio tempo, ritrovando dopo molti anni gioielli, monete, ed altri oggetti di valore.

Non ha alcuna idea a proposito di quello che sta per scoprire: un oggetto che dorme avvolto nella sabbia da molto tempo.

La variazione di suono nella cuffia è quasi impercettibile. Vaghe tracce di qualcosa sepolto nella sabbia. Si inginocchia, scava. Rapidamente appare un oggetto, annerito e corrosivo, che sembra un braccialetto. Dalle sue condizioni è chiaro che l'oggetto è stato sepolto nella sabbia da lungo tempo. Fissando il braccialetto, Martin riesce a decifrare una iscrizione a malapena leggibile. E' impaziente di ritornare a casa e pulire il braccialetto. Può anche darsi che riesca a decifrare l'iscrizione.

Arrivato a casa, egli rimuove meticolosamente lo strato di materiale corrosivo dal tempo. Sulla piastra c'è un nome ed una serie di lettere e numeri.

Il tempo passa, il nome ed i numeri continuano a restare nella sua memoria. Il loro mistero lo perseguita per qualche oscura ragione. Il suo istinto gli dice che appartenevano ad un veterano caduto. Così comincia la ricerca della famiglia del proprietario.

Rattlesden, Inghilterra, 27 Aprile 1944

Lo Staff Sergeant John Northup era arrivato al suo posto solo da alcuni minuti, quando udì il rumore del motore di una Jeep avvicinarsi. E' metà pomeriggio, e Northup si sta rilassando dopo pranzo. Da poco tempo è in forza al 447th Bomb Group, dopo essere stato trasferito dal 358th. Ha già volato 3 missioni con il 358th, prima di perdere il suo equipaggio abituale. E' stato trasferito al 447th come rimpiazzo, ed ha già partecipato a sei missioni, ogni volta con equipaggi diversi.

La porta si apre e compare la testa del Sergente: "raccatta la tua combinazione di volo: sei di servizio oggi pomeriggio!". Northup raccatta velocemente la sua roba e salta sulla Jeep, per un breve trasferimento fino alla piazzola di sosta di un B-17. Non ha alcuna idea dove è diretta la missione alla quale parteciperà. Non appena si avvicina all'aereo, si accorge che i quattro motori si sono appena avviati. Il motore più vicino al portello di ingresso viene fermato, per consentirgli di salire a bordo senza pericolo. Buttando la sua roba a bordo, Northup si arrampica nel naso della Fortezza Volante, finendo di vestirsi mentre il grosso bombardiere rulla sulla pista per il decollo.

Minnesota, Ottobre 1999

Dan controlla la sua posta elettronica la sera tardi. Sua moglie è di turno notturno in ospedale. Come ormai parte della sua routine quotidiana, egli utilizza il suo computer per tenersi in contatto con i suoi molti amici. Si è recentemente accorto che diventare padre è un fatto che cambia decisamente la vita, e significa perdere tutti i contatti sociali che non ruotano attorno ai figli. Con un orecchio sempre attento ad eventuali lamenti dei figli, si dedica ora a leggere le dozzine di messaggi giunti nel corso della giornata.

Uno in particolare attira la sua attenzione: un amico in California gli ha girato una copia del messaggio trovato sul bollettino USAF delle persone scomparse. Dopo averlo letto due volte, ed essendo incorso negli ultimi anni in vicoli ciechi a seguito di richieste come questa, comprende che c'è solo un modo per fornire assistenza. Tornando a letto, gli frullano nella mente e nell'inconscio vaghe immagini di un braccialetto di identificazione di un ufficiale USAAF ed il nome di Ashley M. Guynn .

Israele, Ottobre 1999

Dopo tre mesi di attesa un messaggio giunge a Martin Collins dagli USA. Il messaggio non dice molto, ma proviene da qualcuno che ha letto la sua domanda a proposito del braccialetto di identità ritrovato. Tutto quello che dice è che colui che gli spedisce il messaggio proverà a fare qualcosa per rispondere alla sua richiesta. C'è un vago accenno al fatto che in passato ci sono stati solo pochi successi in situazioni simili.

A causa di uno spaventoso incendio a St.Louis, Mo, qualche mese prima, migliaia di documenti negli archivi militari sono andati persi. Inoltre questo è un fatto che risale a molti anni prima. Martin conosce molto bene il problema: infatti egli stesso è finito spesso negli ultimi anni in vicoli ciechi durante la sua ricerca, ma è comunque lieto che qualcuno abbia manifestato almeno la voglia di aiutarlo.

Minnesota, Ottobre 1999

Dan è fortunato. Una serie di telefonate sono state in grado di fornirgli una risposta. Un amico ha trovato l'informazione che cercava. E' un "Missing Air Crew Report". Alla fine della telefonata ha saputo che ci sono informazioni in arrivo a proposito dell'equipaggio del B-17 matricola 42-107197, in missione il 27 Aprile 1944, ed ora sta aspettando ansiosamente già da tre giorni l'arrivo della posta.

Israele, Ottobre, 1999

Martin Collins legge il messaggio di Dan Johnson un'altra volta. Non riesce ancora a crederci. Dopo tutto questo tempo forse riuscirà a sapere la vera storia del braccialetto, ed il destino di Ashley Guynn, che hanno occupato i suoi pensieri per anni. Egli si ferma un attimo a ripensare alle esperienze di suo padre nella RAF. Di stanza in UK fino al 1942, il padre di Collins era a bordo di una nave in arrivo a Singapore mentre le forze giapponesi stavano per sbarcare. La nave cambiò rotta, e dopo un lungo vagare per il Pacifico, arrivò in un porto della West Coast in California. Per il resto della guerra, il suo servizio militare si esaurì nello svolgere attività di PR per la Aeronautica Militare dei Sua Maestà Britannica. Collins Senior tornò in Inghilterra alla fine della guerra, e dopo aver sposato la futura madre di Martin, tornò alla vita civile, grato di essere stato così fortunato.

Rattlesden, Inghilterra, 27 April 27 1944

Nel cockpit del B17, il Pilota, 1st Lt. Ashley Guynn ed il Co-pilota, 2nd Lt. Richard Bender, lavorano insieme per portare il bombardiere sulla pista per il decollo. Hanno appena assistito al briefing, e conoscono il piano di volo. Il 447th, per la prima volta nel corso della sua breve storia, oggi sta volando due missioni nello stesso giorno. Si tratta di una missione di bombardamento sopra la Francia. Il loro aereo ha subito qualche danno a causa della flak nel corso della prima missione sopra la Germania, quello stesso giorno, con un altro equipaggio a bordo, ma i danni non sono stati seri a tal punto da compromettere l'effettuazione della seconda missione. L'equipaggio di Guynn volerà nella posizione numero 4 in una formazione di 18 bombardieri B-17.

Ci sono stati alcuni cambiamenti nell'equipaggio dal momento del loro arrivo, dovuti al fato ed alla sfortuna. Il co-pilota originale di Guynn, 2nd Lt. Richard Lindemann, ed il suo primo ingegnere e mitragliere della torretta superiore, T/Sgt. Louis Guentner, sono entrambi morti in missione il 20 Febbraio mentre volavano con uno degli equipaggi del Lt. Finfinger

Lindemann fu ucciso e Guentner fu inviato a sostituire il co-pilota Roger Bender quando Bender fu esentato dalle missioni di volo per malattia. Gunter ha sostituito T/Sgt. John Thomas. Thomas, è ora assegnato alla torretta superiore giusto dietro Guynn e Bender. Bender e Thomas oggi non hanno un equipaggio fisso, e sono stati assegnati a quello di Guynn, dal quale Gunter e Lindemann provenivano in origine.

Ashley Guynn ed il suo equipaggio sono alla ventitreesima missione. Sono con il 447th Bomber Group fin dai giorni della sua formazione negli USA, ed hanno trasferito in volo uno dei B-17 in Inghilterra. Hanno anche partecipato alla prima missione di combattimento del Gruppo, il giorno della vigilia di Natale 1943, ed ora sono considerati veterani, e si stanno avvicinando al loro venticinquesima ed ultima missione. Alle 16.10 l'ultima fortezza volante del 447th inizia a rullare sulla pista, seguendo i velivoli che la precedono con brevi intervalli. Dopo poco tempo si riuniscono in formazione sopra la manica, e cominciano il loro volo verso la Francia.

Albany, Oregon, Ottobre 1999

James Ashley Guynn arriva a casa tardi dal lavoro. Nella sua segreteria telefonica trova un messaggio di Dan Johnson dal Minnesota, a proposito della seconda guerra mondiale, di un "B-17" e di "Ashley Guynn." Il messaggio dice che egli spera di aver raggiunto il Guynn giusto, e si scusa per qualsiasi intrusione o disturbo, e che in ogni caso proverà ancora a contattarlo più tardi in serata. James sa che la chiamata ha raggiunto il "Guynn giusto". La sua mente e le sue mani hanno già cominciato a scorrere alcune foto ed alcuni fatti che ancora sono vivi nella sua memoria. Quando Dan richiama, James conferma che si tratta proprio del nipote di Ashley Guynn. E meglio ancora, egli possiede un numero di telefono che sarà estremamente utile alla ricerca di Dan.

Chico, California: Ottobre 1999:

Con un grazioso saluto ed una deliziosa personalità, che l'età non ha saputo nascondere, Phyllis ascolta la breve presentazione di Dan. Lui le racconta in dettaglio il motivo della sua visita e delle richieste di Martin. Quando egli ha finito, Phyllis spende l'ora successiva affascinando Dan con tutti i ricordi del suo giovane marito, Ashley Guynn.

Canale della Manica, 27 Aprile 1944

Raggiunta la propria posizione in formazione, nello slot numero 4 che gli è stato assegnato, Ashley Guynn ed il suo equipaggio procedono ai loro posti di combattimento con il resto della formazione di 18 bombardieri. Con una buona pratica di volo, e con un po' di fortuna, l'equipaggio sgancerà le proprie bombe sul bersaglio, e ritornerà sano e salvo a Rattlesden.

Ashley stesso sarà presto di nuovo a casa, vicino a sua moglie Phyllis Snow, fresca di matrimonio, se solo riusciranno a completare le ultime due missioni dopo di questa. Lui e Phyllis sono stati fidanzati per un anno e mezzo, e finalmente si sono sposati nel 1943, lo stesso giorno nel quale lui ha terminato l'addestramento nel New Mexico. Con un po' di fortuna potranno ricominciare la loro vita insieme. Forse la guerra potrà essere vinta, e lui potrà ritornare alle soddisfazioni quotidiane della sua professione di insegnante ai bambini delle scuole elementari. E con ancora un po' di fortuna, forse anche lui e Phyllis potranno avere dei bambini. Aspettavano di formare una vera famiglia: dopo tutto lui aveva vissuto da solo per buona parte della sua vita. Sua madre era morta l'anno in cui lui era nato, e suo padre morì a sua volta 19 anni dopo, nel 1939. Ashley non si sente comunque triste. Discende da una grande famiglia di pionieri, che si sono stabiliti a Chico, una città della California Central Valley, nata durante la grande corsa all'oro. Una cittadina carina, dove Phyllis sperava di ritornare.

Canale della Manica, 27 Aprile 1944

Non appena la formazione di bombardieri si dirige verso la Francia, John Northup, nel muso del B-17 di Guynn, finisce di indossare la combinazione di volo. Il suo compito è maneggiare la mitragliatrice frontale ed il sistema di puntamento Norden in sostituzione del bombardiere titolare, 2nd Lt. Reed Hollister. Hollister a sua volta sta sostituendo il navigatore, 2nd Lt. Bernard Hadler, che non si è presentato per il briefing della missione. Le parole di Hollister a Northup alla partenza, prima di dedicarsi al proprio compito, sono state: "se c'è qualcuno capace di riportarci a casa è proprio Ashley Guynn. E' certamente il miglior pilota dello Squadron".

Alla fine Northup riesce a vestirsi, e con una vaga idea di cosa si aspettano da lui, si dedica al suo lavoro nel muso dell'aereo. Sente dell'aria fredda che arriva da qualche parte. Vedendo un buco nel vetro frontale, provocato dalla flak durante la missione precedente, Northup prende il paracadute e lo utilizza per coprire il buco, fermando il flusso di aria fredda che lo colpisce sul viso.

Rattlesden, Inghilterra, 27 April 27 1944

Di ritorno a Rattlesden, il bombardiere di Guynn, Bernie Hadler, arriva alla base dopo un giro in bicicletta solo per scoprire che il suo equipaggio è andato in missione senza di lui.

Canale della Manica, 27 Aprile 1944

I bombardieri hanno raggiunto la quota di crociera di 18.000 piedi, e si stanno avvicinando alla costa francese. I mitraglieri raggiungono le loro posizioni e provano le armi. Il mitragliere centrale, Charles "Pop" Mouser, aiuta il suo amico, Bernie Weis a raggomitolarsi nella torretta ventrale. Pop chiude la torretta e guarda Weis che la fa ruotare, appeso sotto il ventre dell'aereo. Soddisfatto che sia tutto a posto, Pop si gira verso il proprio posto di combattimento sul lato dell'aereo. Giusto dietro di lui, il mitragliere di sinistra Ed Kucinski ha provato le armi. In fondo all'aereo il mitragliere di coda Ernie Hernandez striscia vicino alle sue due calibro .50, e scruta il cielo intorno a lui alla ricerca di aerei nemici.

Il Sergente George Swingle, nel locale radio, è anche lui di fronte alla sua mitragliatrice, che spunta fuori dalla apertura giusto davanti alla stiva delle bombe del B-17. Spera che non debba usarla contro i piloti della Luftwaffe che fanno passaggi frontali, sparando con i cannoni dei loro Focke-Wulf. Nello stesso tempo controlla la radio, per qualsiasi messaggio diretto ai bombardieri.

Con i membri dell'equipaggio ai loro posti, il B-17 attraversa la costa, diretto verso l'obiettivo. Tutto è tranquillo nell'interfono, a parte i frequenti controlli dell'ossigeno. A 18.000 piedi tutti i membri dell'equipaggio indossano le maschere necessarie a mantenerli vivi nell'aria fredda e sottile dell'alta quota.

Tennessee - Ottobre 1999

La figlia del Radio Operator George Swingle risponde al telefono. Non riesce a capire come mai il nome di suo padre ancora compaia nell'elenco telefonico. Egli infatti è morto da 26 anni, nel 1973.

E' sconcertata, perché conosce molto poco a proposito di suo padre negli anni precedenti alla sua nascita. Ricorda vagamente qualche riferimento ai bombardieri, alla guerra, alla Aviazione dell'Esercito, e poco altro. "Papà non parlava molto di queste cose".

Con molta cautela, Dan racconta a lei, a suo figlio, ed a suo fratello, il coraggio ed il senso del dovere del padre di lei, e quanto era avvenuto al tempo in cui il nonno di suo figlio era anche lui un ragazzo di venti anni.

South Carolina - Ottobre 1999

Il veterano in pensione dei bombardieri B-17 dell'USAAF John "Jerry" Northrup risponde al telefono. E' meravigliato di sentire la voce di uno sconosciuto che sta cercando di rimettere insieme i pezzi di quanto accaduto durante quel volo, il 27 Aprile 1944. Sono già passati 55 anni da quel giorno. Nonostante egli sia stato molto attivo nella associazione dei veterani e degli ex prigionieri di guerra nel South Carolina, il fatto che uno sconosciuto abbia preso il telefono per chiedergli delle cose così specifiche e personali, a proposito di quel particolare volo, è sconcertante ed irritante. Nonostante ciò, la sua curiosità ha il sopravvento. John Northrup ascolta mentre Dan gli racconta del braccialetto di identificazione che Martin Collins ha trovato. Dando tempo a se stesso di riordinare le idee, John "Jerry" Northrup ripercorre i ricordi di tutti quegli anni, e comincia a rivelare la sua storia dei quel volo.

Francia, 27 Aprile 1944

Avvicinandosi al target primario, il comandante della formazione scopre che il bersaglio è coperto dalle nubi, e decide di cambiare rotta per guidare lo stormo sul target secondario, l'aeroporto tedesco di Le Culot, in Francia.

Le bombe sono lanciate senza incidenti. Northrup riesce a sganciare tutte le bombe sul bersaglio, sincronizzando lo sgancio con quello dell'aereo di testa. La Luftwaffe, fino a quel momento, è ancora a terra, e la flak sopra al bersaglio non è molto violenta.

Egli incrocia le dita, sperando che la missione venga completata senza incidenti.

Florida, Novembre 1999

Fortuna! L'ex co-pilota di Guynn, Richard Bender, oggi giornalista per una rivista di aeronautica, finalmente è raggiunto. Miracolosamente ha ancora una memoria quasi fotografica dell'accaduto, e dopo aver ascoltato brevemente la storia del braccialetto, comincia a raccontare con grande dovizia di particolari l'intera storia, sia in veste di protagonista che di scrittore professionista. Egli infatti è abitato a narrare le cose rispettando la meticolosa aderenza dei racconti ai fatti accaduti. Lui e Mrs. Bender si stanno godendo gli anni della pensione. Lei è ricoverata in ospedale per un piccolo intervento chirurgico, ed entrambi sperano che l'operazione possa essere effettuata al più presto, in modo da essere di nuovo a casa insieme per Natale. Da consumato professionista, Bender racconta in un modo straordinario e ricco di dettagli il volo del 27 Aprile 1944. Mentre ha scritto numerosi articoli per riviste specializzate di aeronautica, e varie altre pubblicazioni, non ha mai scritto nulla a proposito delle proprie personali avventure. Così Dan comincerà a mettere insieme tutti i pezzi del mosaico appena dopo le vacanze.

Ostenda, costa del Belgio, Canale della Manica, 27 Aprile 1944

Virando verso casa, e volando sopra al Belgio verso l'Inghilterra, gli aerei trovarono un feroce vento frontale, che rallenta il volo di ritorno. La sensazione degli equipaggi era che si stavano a mala pena muovendo, mentre si avvicinavano alla costa, vicino ad Ostenda, in Belgio. In effetti, a causa del forte vento contrario, si trovarono ad essere poco più che bersagli immobili per il pesante sbarramento della artiglieria contraerea tedesca.

Mentre sorvolavano la città di Ostenda, la flak cominciò a sparare. Dal suo posto nel muso del B-17 di Guynn, a John Northrup, nel momento in cui vide le vampe dal suolo delle armi che aprivano il fuoco, parvero come "sigarette che venivano accese".

La flak intensificò il tiro, non appena gli aerei attraversarono lo sbarramento. Con la velocità della formazione ridotta dal vento contrario, non ci volle molto per la flak per aggiustare il tiro sulla quota, la velocità e la direzione dei bombardieri. Il rumore delle esplosioni era chiaramente udibile, e sovrastava il frastuono dei motori. Improvvisamente un grido del mitragliere di coda Ernie Hernandez irruppe nell'interfonico, quando un colpo esplose vicino alla coda dell'aereo di Guynn. Subito dopo fu seguito da un altro colpo della flak che centrò il motore numero due. Immediatamente il motore ed il serbatoio della benzina sull'ala sinistra presero fuoco. Lt. Guynn realizza che l'aereo è fatalmente danneggiato, e cerca di azionare la campana di allarme che ordina all'equipaggio di lanciarsi, ma essa non emette alcun rumore. Benders apre l'interfono e urla all'equipaggio di lanciarsi immediatamente, ma non ottiene alcuna risposta. Controllando tutti e cinque i canali, ogni volta senza successo, diviene chiaro che l'interfonico ed i sistemi elettrici sono fuori uso. Il tempo stringe. Ashley tenta di trimmare l'aereo meglio che può, per dare all'equipaggio qualche possibilità in più per salvarsi, mentre l'equipaggio si sgancia dai seggiolini e si prepara a lanciarsi.

Nel posto radio, Gorge Swingle è colpito del spostamento d'aria del secondo colpo, subito dopo aver sentito Ernie Hernandez nell'interfonico, e guarda fuori dal finestrino verso l'ala sinistra. Riesce a vedere il fuoco che esce dal motore e dal serbatoio della benzina, e capisce immediatamente che è il momento di lanciarsi. Prende il pacco del paracadute, apre la porta e si dirige rapidamente verso il portello di emergenza posteriore. Non appena vede i due mitraglieri laterali che lo guardano perplessi, fermi ai loro posti, agguanta il primo dei due e lo spinge verso l'uscita. Dopo aver sganciato la porta, egli spinge se stesso ed Ed Kucinski fuori dall'aereo, tirando prima la corda di apertura del paracadute di Kucinski, e subito dopo la propria. I due uomini sono i primi ad abbandonare l'aereo fatalmente danneggiato.

Nella fusoliera Pop Mouser riprende i sensi dopo la seconda esplosione, e si gira verso la torretta ventrale, dove il suo amico Bernie Weis è intrappolato. Tirando disperatamente la torretta fino a che il portello di uscita è rivolto verso l'interno dell'aereo, sgancia il portello e si mette a tirare Bernie fino a che non riesce ad estrarlo dalla sua posizione. Insieme si preparano a lanciarsi. L'aereo ha iniziato la sua picchiata finale verso terra, completamente fuori controllo. Il suo tempo è finito.

Nel muso, John Northrup è stato sbattuto contro la parete dal secondo colpo di artiglieria, e percepisce che l'aereo sta inclinandosi con il muso verso il basso. Guardando fuori dal vetro anteriore vede solo il suolo venirgli rapidamente incontro, e capisce che il B-17 ha iniziato la sua caduta mortale. E' tempo di andarsene. Strisciando all'indietro verso il portello di emergenza di prua, può vedere Red Hollister e John Thomas vicino al portello, con Hollister che sta disperatamente tentando di aprirlo. Improvvisamente Northrup è bloccato dai fili elettrici della sua tuta di volo, dal cavo della radio e dal tubo della maschera ad ossigeno. Nell'ansia di uscire si è dimenticato di sganciarli.

Rapidamente sgancia tutti i cavi e comincia di nuovo a muoversi. Quando realizza che ha lasciato il paracadute nel muso, a coprire il buco nel vetro anteriore, ritorna indietro una seconda volta, agguanta il paracadute, e si sposta nuovamente verso il portello, aspettando che gli altri due uomini si lancino per primi.

Nel momento in cui Hollister abbandona l'aereo, l'ala sinistra improvvisamente si spezza. Il bombardiere inizia a ruotare completamente fuori controllo, intrappolando gli uomini all'interno a causa della forza centrifuga. John Northup è bloccato contro la paratia nel muso dell'aereo. E' ormai troppo tardi per uscire. Egli spera di perdere rapidamente i sensi, così che non debba sopportare gli ultimi secondi di agonia mentre l'aereo precipita verso il terreno. Non appena questo pensiero è comparso nella sua mente, egli viene colpito da qualcosa che sta crollando all'interno del muso.

Nel retro dell'aereo Pop Mouser comincia ad arrampicarsi verso il portello di emergenza, mentre l'aereo inizia la sua vite mortale. E' bloccato da qualcosa che gli impedisce i movimenti.

Ernie Hernandez non riuscì mai ad uscire dalla coda, morto o gravemente ferito. Anche Weis è intrappolato nel retro dell'aereo che precipita.

Nel cockpit, Richard Bender è riuscito ad agguantare il paracadute dal retro del sedile, e ad agganciarselo addosso, vede John Thomas seduto vicino al tunnel che porta verso il muso, e si muove verso di lui. A questo punto vede Thomas rotolare dentro al tunnel. Dietro di lui sente che Ashley Guynn si sta anche lui muovendo.

Bender decide di provare ad aprire la stiva delle bombe, per trovare una via di fuga per lanciarsi, mentre Guynn si muove nel tunnel verso il muso, dove Thomas è appena rotolato. Nonostante i suoi sforzi, la stiva bombe non si apre. Bender vede le fiamme attraverso i buchi della fusoliera. Quando l'ala si stacca, Bender si sente rotolare e si ritrova intrappolato, spinto contro il soffitto del ponte di volo. Qualcosa gli copre la vista, e può sentire gli oggetti rotolare attorno a lui.

Ostenda, Belgio - 27 Aprile 1944

Silenzio.

Il rumore dei motori e dell'aereo che precipita è finito. L'aereo è esploso in aria.

Richard Bender è riuscito a liberarsi da quello che gli copriva gli occhi, ed a vedere il cielo. Attorno a lui non c'è più nulla, se non frammenti di aeroplano che precipitano verso terra in una corsa senza vita, attratti dalla forza di gravità terrestre. Il pezzo più grande che riesce a riconoscere è il timone di coda, che cade giù in basso verso la Manica. Può chiaramente leggere il 197 del numero di serie che si stacca dal timone. Guardando giù verso il cordino di apertura del paracadute, Bender vede qualcosa che assomiglia a pezzi di tela sbattuta nel vento della caduta. Temendo si tratti del suo paracadute, decide di tirare il cordino di apertura, per verificare cosa è successo. Dopo una eternità, durata in realtà solo pochi secondi, il paracadute si apre. E' intero, senza alcun danno. Il tessuto a brandelli era in realtà una parte della sua tuta di volo, strappata dall'anca al cavallo. Appeso al paracadute, in lenta discesa, può vedere una spirale di fumo nero che si alza dal terreno. Tre o quattro paracadute appaiono nel cielo, ed egli sente una fitta al cuore, al pensiero che solo quei pochi possano essersi salvati.

John Northup si ritrova appeso al suo paracadute, senza alcuna idea su come possa avere fatto ad uscire dall'aereo. Guardando verso l'alto si accorge che il paracadute è parzialmente danneggiato, ma in ogni caso riesce a svolgere il suo compito, mentre lo accompagna planando verso il campo di un contadino. Il suo corpo martoriato ben presto giace nel campo, avvolto dalle tenebre dell'incoscienza.

Pop Mouser nel retro dell'aereo rinviene, accorgendosi che si trova ancora nell'aereo. Guardando verso l'alto si accorge che la coda dell'aereo è stata strappata via. Guardando giù, può vedere Bernie Weis seduto vicino alla torretta ventrale. Con sbigottimento si accorge anche che tutta la parte anteriore dell'aereo è scomparsa, dalla sala radio in avanti. Lui e Weiss stanno cadendo nella parte rimasta della fusoliera, nella parte compresa tra la coda e l'attaccatura delle ali. Rapidamente riesce a fuggire ed a lasciare il rottame dell'aereo verso la parte posteriore, mentre Bernie Weis cade fuori dalla parte anteriore.

Entrambi gli uomini tirano il cordino del paracadute, e cominciano a discendere, guardando quanto rimane del loro aereo precipitare in pezzi. Alcune parti cadono poco fuori della città di Ostenda. Buona parte dell'aereo colpito giaceranno per sempre nelle acque della Manica.

Ostenda, Belgio - 27 Aprile 1944

L'aereo di Guynn fu il solo velivolo del 18th che non rientrò alla base. Per i sopravvissuti, l'immediato futuro significherà la cattura, e la vita del prigioniero di guerra.

Ashley Guynn, John Thomas e Ernie Hernandez non fecero mai in tempo a lanciarsi, intrappolati nei resti dell'aereo dalla forza centrifuga generata dall'avvitamento mortale, fino al momento in cui l'aereo esplose in aria.

John Northup atterrò in un campo e fu quasi immediatamente catturato dai serventi tedeschi di una batteria antiaerea. Aveva una gamba orrendamente fratturata, a causa o dell'esplosione dell'aereo o di un atterraggio molto duro. Lui stesso non ne seppe mai la causa reale. Ricevette le prime cure dai soldati della batteria antiaerea, passando dalla agonia del dolore all'incoscienza.

Pop Mouser ed il suo amico Bernie Weis furono anch'essi subito catturati.

Ed Kucinski atterrò nella manica, e si salvò solo grazie al provvidenziale aiuto di George Swingle, che lo spinse fuori dall'aereo. Kucinski in qualche modo riuscì a raggiungere la costa, dove venne a sua volta catturato.

George Swingle, appeso al paracadute, ondeggiò verso la cittadina, e atterrò duramente sul tetto di un edificio, rompendosi un'anca e provocando allo stesso tempo un buco nel tetto. Si aggrappò al tetto ed alla vita, sentendosi scivolare verso il basso. Buttando pezzi di tegole verso il basso e gridando aiuto finì per richiamare l'attenzione. Alcuni civili trovarono il modo di aiutarlo a calarsi dal tetto. Finì in un letto di ospedale a Bruxelles, proprio di fianco a John Northup.

Richard Bender si ritrovò ad ondeggiare verso l'acqua, e ebbe il suo da fare a cercare di spingere di nuovo il suo paracadute verso la terraferma. Atterrò su un filo spinato dove rimase impigliato fino a che i Tedeschi inviarono un giovane soldato a liberarlo.

Reed Hollister fu anche lui catturato poco tempo dopo aver raggiunto il suolo.

Belgio, 1944

I sei sopravvissuti furono ben presto avviati al Dulag Luft per l'interrogatorio, e quindi verso il destino di prigionieri di guerra, durato oltre un anno. Qualche piccola parte dei rottami dell'aereo furono rimossi dalla zona dove erano caduti, ed i corpi dei tre uomini morti furono ritrovati. John Thomas ed Eddie Hernandez furono identificati dalle piastrine di riconoscimento ritrovate insieme ai loro resti. Il terzo corpo rimase non identificato e fu sepolto come "ignoto" insieme ad altri due corpi al Cimitero Inglese di Coxyde, in Belgio. La guerra in Europa ebbe termine l'anno seguente. Dopo la guerra, i sopravvissuti ritornarono a casa, così come i corpi dei morti. Dalla data della morte, e conoscendo l'identità degli altri due corpi sepolti a Coxyde, l'identificazione del corpo dell'ignoto fu fatta per eliminazione. Il Lt. Ashley Guynn ritornò alla sua città natale a Chico, California. Fu sepolto con tutti gli onori militari, e promosso Capitano post-mortem.

Epilogo - 2000

Il tempo è passato. La vita continua, e la memoria di Ashley Guynn si è progressivamente affievolita nella memoria della gente, fino al giorno in cui un uomo fece una passeggiata sulla solitaria striscia di sabbia di una spiaggia del Belgio.

Solo tre membri dell'equipaggio sono ancora vivi: Richard Bender, John "Jerry" Northrup, ed il mitragliere ventrale Bernard Weis. Il piccolo e modesto cottage di Ashley e Phyllis Guynn nella Eighth Street di Chico, in California, è ancora dove stava a quel tempo. Ciò che lo circonda è cambiato solo un po', se si eccettua la crescita della State University. E' ancora un posto pieno di quiete e di pace, giusto qualche isolato più in là del luogo dove Ashley fu sepolto dopo la guerra. Phyllis si è risposata, e vive con suo marito a Chico, e spesso ripensa ancora ad Ashley.

James Ashley Guynn è un medico di una grande azienda a Corvallis, Oregon. Egli nacque circa dodici mesi dopo la morte di suo zio Ashley, dal quale prese il nome, ed andrà in pensione anticipata nel mese di maggio di quest'anno. Egli ci è stato di grande aiuto e supporto.

Martin Collins e sua moglie Cathy recentemente sono stati all'aeroporto di Rattlesden. Dopo essersi consultati con la famiglia di Ashley Guynn, con Richard Bender e John Northrup, hanno trovato una mutua intesa sul fatto che il braccialetto ritrovato nella sabbia sarebbe stato al suo posto nel Museo del 447th Bomber Group Memorial all'aeroporto di Rattlesden in Inghilterra, per onorare la memoria di Ashley e del suo equipaggio.

Dan Johnson e sua moglie sono occupatissimi nel crescere i loro tre bambini. Dan continua a lavorare senza tregua, per raccogliere le notizie degli amici perduti e dei loro familiari, attraverso le storie degli aviatori della seconda guerra mondiale.

Sfortunatamente Mrs. Bender morì improvvisamente. Mentre Richard si stava preparando a riportarla a casa dall'ospedale, dopo un leggero intervento chirurgico, lei ebbe un collasso proprio mentre stavano firmando le carte di dimissione dall'ospedale. *Era la vigilia di Natale, 1999 – Cinquanta anni dopo il giorno della prima missione dell'equipaggio di Ashley Guynn a Rattlesden, Gran Bretagna, il giorno della Vigilia di Natale 1944.*

MISSION ROSTER

Le missioni effettuate dal B17G 42-107197

Guyann Crew Mission No.	Date	USAAF 3rd Bomber Division Mission No.	Mission Target	Aircraft Number
1	12/24/1943	116	Noball # 50 near Drionville, France	42-31169
2	01/04/1944	123	Port area at Keil, Germany	42-31191
3	01/07/1944	126	Ludwigshafen, Germany	42-31191
4	01/24/1944	139	Marshalling Yards - Frankfurt, Germany	42-31191
5	01/29/1944	142	Marshalling Yards-Frankfurt, Germany	42-97484
6	02/03/1944	146	Port at Wilhelmshaven, Germany	42-97484
7	02/06/1944	149	Air Depot at Romilly-sur-Siene, France	-
8		162	Aircraft Plants-Rostock, Germany	42-97484
9	02/25/1944	163	Aircraft Plant -Regensburg, Germany	42-97484
10	03/15/1944	178	Aircraft Plants-Brunswick, Germany	
11	03/16/1944	179	Aircraft Plant -Augsburg, Germany	
12	03/18/1944	181	Munich, Germany	"764"
13	03/20/1944	184	Propeller Plant -Frankfurt, Germany	"902"
14	03/26/1944	188	Noball #93 Cherbourg, France	"003"
15	03/27/1944	189	Airfield at Merignac, France	"025"
16	03/28/1944	190	Airfield at Chatres, France	"029"
17	04/09/1944	197	Warnamunde, Germany	--

18	04/10/1944	198	Aircraft Repair Depot, Charleroi, Belgium	--
19	04/11/1944	199	Aircraft Plant - Arnimswalde, Germany	"052"
20	04/12/1944	190	Aborted mission to Leipzig, Germany	--
21	04/22/1944	206	Marshalling Yards - Hamm, Germany	"025"
22	04/24/1944	208	Aircraft Plant - Friedrichshafen, Germany	"025"
23	04/27/1944	212	Le Coulet airfield, France	42-107197

CREW ROSTER

L'equipaggio del B17G 42-107197

Pilota, 1st LT. Ashley M. Guynn (Capt. Posthumously)	0-746256	KIA
Co-Pilota, 2nd LT. Richard R. Bender	0-684471	POW
Navigatore/Bombardiere, 1st LT. Edmund R Hollister	0-739433	POW
Torretta superiore/Engineer, T/Sgt. John H. Thomas Jr.	34450741	KIA
Mitragliere di coda, S/Sgt. Ernest Hernandez	39277536	KIA
Mitragliere ventrale, Gunner S/Sgt. Bernard J. Weis	12143039	POW
Radio Operatore, T/Sgt. George D. Swingle	14161347	POW
Mitragliere centrale destro, S/Sgt. Charles A Mouser	15337767	POW
Mitragliere centrale sinistro, S/Sgt. Edward F Kucinski	33167550	POW
Mitragliere di prua, S/Sgt. John A Northrup	15076240	POW

Ringraziamenti:

- *A Dan "+Tiff" Johnson autore della storia*
- *A Richard Bender per aver tenuto viva la memoria*
- *A Martin Collins per essersi preoccupato delle ricerche*
- *A John Northrup per averle ritrovate*
- *A James Ashley Guynn per i ricordi*
- *A Phyllis Guynn, una deliziosa signora, per le sue apparizioni*
- *All'equipaggio di Guynn per il loro sacrificio, e specialmente...;*
- *Al capitano Ashley Marion Guynn, USAAF "a job well done!"*