

Luis Fortin – Un pilota argentino di A20 della RAF per la Francia Libera.

Di Jon Guttman – Traduzione a cura di EAF51_Bear

Il pilota di bombardieri Luis Fortin fu una rarità nella seconda Guerra Mondiale: nato in Argentina, volontario in uno Squadron della Francia Libera che combatteva nella Royal Air Force, volava su un aereo di costruzione americana.

* * *

C'è una ragione per la quale fu chiamata Guerra Mondiale. Oltre ai maggiori stati coinvolti, varie nazioni minori furono coinvolte nel conflitto che cominciò con l'invasione della Polonia il 1 Settembre del 1939.

Volontari provenienti da nazioni neutrali o occupate combatterono nelle armate Alleate o dell'Asse, nell'Esercito, nella Marina, ma molto più spesso nell'aviazione. La Luftwaffe incorporava Squadron Slovacchi, Croati, e Spagnoli. La Aviazione Sovietica aveva reggimenti Cechi, Polacchi, e Francesi.

Durante la guerra dell'inverno 1939.40, la Finlandia aveva un reparto di Gloster Gladiator ed i loro piloti erano Svedesi. La RAF li superò tutti, con Squadron composti da Cechi, Polacchi, Belgi, Olandesi, Francesi e Norvegesi, così come tre "Eagle Squadrons" di volontari Americani, che avevano scelto di combattere prima che la loro patria entrasse in guerra.

In questo contesto, Luis Horacio Fortin ha un record multinazionale unico nella storia delle guerre aeree. Cittadino Argentino, si arruolò volontario a combattere per la Francia, e dopo aver fatto addestramento in Canada, finì a combattere in uno Squadron Francese nella RAF, che volava su aerei americani.

"Sono nato a Buenos Aires il 14 Febbraio 1920" dice Fortin. "Mia madre era argentina. Mio era padre francese, e lavorava per una azienda Francese che operava a Puerto del Rosario, 400 chilometri a Nord di Buenos Aires, sul Rio Paranà, che inviava cereali dall'Argentina in Europa. Partecipai alla guerra per amore della patria di mio padre. Nel Settembre del 1939 mi presentai all'ambasciatore francese a Buenos Aires e gli dissi che volevo partire ed andare a combattere per la Francia. L'Ambasciatore mi ringraziò, m mi disse che se si trattava di volontari stranieri, la Francia accettava soltanto specialisti: medici, ingegneri, piloti e – credetelo o no – veterinari. Fino ad allora non avevo pensato a volare, ma a quel punto decisi che volevo essere un pilota. Mi iscrissi ad un corso a Buenos Aires, dove accumulai da 15 a 20 ore di volo. Avevo appena effettuato il mio primo volo solo quando la guerra in Francia finì. Poco dopo, comunque, i 'Comités de Gaulle' furono fondati in vari paesi del mondo. Quelli che erano scappati con il Generale Charles De grulle, e cittadini

francesi da ogni dove, decisero che si doveva fare qualcosa per aiutare a liberare la Francia. Anche se avevo volato solo 5 ore da solo, mi imbarcai sulla nave a vapore Trojan Star, diretta in Inghilterra".

Dopo i test di ingresso nella RAF, Fortin fu inviato in Canada, prima a Monkton, New Brunswick, e poi alla scuola di volo a Medicine Hat, Alberta, dove volò con i De Havilland Tiger Moth. La sua destinazione successiva fu Moose Jaw, Saskatchewan, dove gli ufficiali superiori decisero che sarebbe stato un pilota di bombardieri.

"Mi istruirono sui bimotori Airspeed Oxfords e Avro Ansons" dice Fortin "e poi fui spedito indietro attraverso l'atlantico in quello che venne conosciuto come il più grande convoglio per quei tempi, sei o sette colonne di navi. Il Primo Ministro Winston Churchill varcò l'oceano nello stesso periodo, e quando la sua nave incontrò il nostro convoglio, venne di fianco ad ogni colonna, salutandoci tutti"

Anche se Fortin aveva voti superiori alla media nel test di volo, gli Inglesi credevano che avesse troppo poche ore di volo, e poiché a quel tempo avevano un gran numero di piloti, egli fu assegnato come membro dello staff piloti in una scuola di volo sulla costa ovest dell'Inghilterra, dove la RAF istruiva personale come operatori SI (secret instruments). Quando finalmente ebbe un numero di ore sufficienti fu inviato ad una OTU, dove per la prima volta colò sui Boston, come gli inglesi chiamavano i Douglas A-20 Havoc.

"Era un aereo senza doppi comandi, solo un posto singolo per il pilota" dice Fortin "Volai circa mezz'ora come passeggero nel retro come passeggero, e poi il pilota mi disse che adesso toccava a me. Volai alcune ore, familiarizzandomi con il Boston. Poi mi assegnarono un equipaggio della Francia Libera che doveva volare con me, e mi mandarono al No. 342 Squadron, RAF, ad Hartford Bridge, Hampshire." Conosciuto come Groupe Lorraine, il No. 342 Squadron era parte del No. 137 Wing, così come il No. 88 Squadron Inglese. "Tutti gli equipaggi del No. 342 Squadron. Uno dei più interessanti colleghi era onerano Francesi, molto patriottici, anche se arrivavano da ogni parte del mondo. Uno dei più interessanti tra i miei colleghi era il mitragliere Ricardou, che prima di ogni missione chiedeva al meccanico di conservargli la sua gamba artificiale, così che non sarebbe stata rubata dai tedeschi se fosse stato abbattuto. Romain Gary, di origini polacche, qualche volta volava con me come navigatore. Più tardi lavorò nel servizio diplomatico Francese in California, divenne un famoso autore, scrisse 50 o 60 racconti, si spò con una stella del cinema e finì la sua vita suicidandosi. L'intelligence officer dello Squadron era una donna, Lieutenant Jeannette Mascias."

Il Boston Mark IIIA con il quale era equipaggiato il No. 342 Squadron era una versione del Douglas A-20 costruita per rispettare gli standard inglesi. Era dotato di due motori Wright Cyclone GR-2600-A5B da 1.600 HP, che gli davano una velocità massima di 304 mph ed una velocità di crociera di 250 mph. La Gran Bretagna importò 200 esemplari di questo modello. Oltre a 2.000 pound di bombe, il Boston IIIA era dotato di sette mitragliatrici da .303, di cui quattro

fisse nel muso, due dietro al tettuccio superiore, manovrate dall'operatore radio, e una opzionale mitragliatrice ventrale.

"Ricordo la prima volta che feci un mitragliamento al suolo" sottolinea Fortin divertito "ed il mio bombardiere ebbe quasi un attacco di cuore, quando le quattro mitragliatrici frontali montate di fianco a lui aprirono il fuoco simultaneamente per la prima volta".

Il raggio operativo era di 1.020 e anche se la tangenza era di 2.250 piedi, di solito le nostre missioni avvenivano a metà di questa altitudine, o talvolta più in basso.

"Un equipaggio di Boston era composto da un pilota, un navigatore-bombardiere e un operatore radio-telegrafista" spiega Fortin "Qualche volta portavamo anche un altro mitragliere posteriore, che sparava da una finestra ventrale nella fusoliera. Molti ufficiali che non volevano rientrare in patria senza aver combattuto – persino generali o medici – si offrivano volontari per andare in missione come mitragliere ventrale. Era una cosa pericolosa, davvero. Se l'aereo era colpito dalla flack, il mitragliere nella parte inferiore era uno dei primi ad essere ucciso. Io stesso presi 10 o 15 colpi di flack in varie missioni. Ma avevo un buon meccanico. Avrebbe lavorato tutta la notte sull'aereo, rappazzando la fusoliera, e io avrei avuto l'aereo pronto al mattino. Il mio navigatore, Capitano Niel, volò più di 50 missioni con me. Niel era un pseudonimo, non il suo vero nome. Molte persone che avevano famiglia in Francia usavano un pseudonimo, per evitare rappresaglie dei Tedeschi contro i loro familiari. Poiché i miei unici parenti erano in Argentina, o usavo il mio vero nome. Il mio radio operatore, John Marius Brown, era francese, e questo era il suo vero nome. Avevo anche un mitragliere ventrale chiamato Smith, e anche questo era il suo vero nome. La sua famiglia era in Inghilterra, anche se sua madre era Francese".

Fortin ed il suo equipaggio volavano in boxes di 6 aerei, composti di elementi i due o tre aerei. L'aereo n.2 volava alla destra del leader ed il n.3 alla sinistra, ala contro ala. Il n.4 volava sotto di loro, guardando in su verso il leader, con il n.5 ed il n.6 ai suoi lati. Un tipico raid di bombardamento coinvolgeva quattro o cinque boxes (da 24 a 30 aerei). Volavano insieme al No. 88 Squadron, contro gli stessi bersagli. Nel Wing ogni Squadron aveva il suo Leader. Il Leader della formazione poteva essere sia del No. 88 che No. 342 squadron, e spesso si alternavano tra una sortita e l'altra.

Prima della missione il leader faceva il briefing per la designazione del bersaglio, come arrivarci, quali manovre evasive effettuare, etc. Una volta che gli aerei erano in volo, i boxes avevano un certo grado di libertà, per evitare il fuoco contraereo nella rotta di avvicinamento, fino a che non arrivavano sull'obiettivo. Nove o dieci secondi prima del target il leader del flight prendeva il comando, e con l'aiuto del navigatore volava orizzontale, livellato e diritto. *"Questo era il momento nel quale eravamo più vulnerabili al fuoco anti-aereo" dice Fortin "Durante il final approach ordinava per radio agli altri: 'sinistra, sinistra...destra... livella... diritto... via!' E allora i sei aerei sganciavano le loro bombe simultaneamente, e quindi eravamo liberi di attuare di nuovo le nostre manovre evasive".*

Fortin non fu mai attaccato da aerei tedeschi in nessuna delle sue missioni. C'era una buona copertura da parte dei caccia della RAF. Ma operare a 8.000-10.000 piedi significava che gli aerei potevano essere colpiti da contraerea leggera, media e pesante. Una cosa comune nei Boston era che il pilota non fosse l'ultimo a lanciarsi. *"Se l'aereo era colpito" dice Fortin " il bombardiere si lanciava per primo, mentre il pilota teneva il bombardiere in rotta. Il radio operatore aveva un rudimentale set di controlli, in modo tale che il pilota potesse lanciarsi senza sbattere contro la coda dell'aereo, e quindi anche il radio operatore poteva lanciarsi"*.

Il logbook di Fortin mostra che la sua prima sortita, il 7 febbraio 1944, fu solo un volo di familiarizzazione. Due giorni dopo volò la sua prima missione di bombardamento in un Boston Mark IIIA che portava il codice di identificazione OA-P "P for Peter", che egli pilotò per la maggior parte delle missioni successive fino alla fine dell'estate. Il target francese del 9 febbraio era Febvin-Palfart, e Fortin descrive la flack a 11.000 piedi come *"intensa, pesante ed accurata"*. Un Boston rientrò con un solo motore solo per schiantarsi in atterraggio, e l'aereo di Fortin aveva 12 buchi di contraerea. Fortin ebbe un altro assaggio di contraerea *"intensa, pesante ed accurata"* durante l'attacco a Flottemanville-Hague, vicino a Cherbourg, il 15 Febbraio, quando il leader del box fu abbattuto, e l'aereo di Fortin rientrò con 37 buchi di contraerea.

"Dopo 10 missioni" sottolinea Fortin "divenni il Leader". Da marzo ad aprile il No. 342 Squadron attaccò diversi target, inclusi alcuni siti che il servizio informazioni inglese aveva individuato come basi di lancio di una nuova arma, a bomba volante V-1. L'11 Aprile fu distaccato per un nuovo training sul bombardiere North American Mitchell Mark II alla No. 1482 Bombing and Gunnery Flight presso la base RAF di Swanton-Morley. Egli completò il corso il giorno 22, ed il 25 Aprile fu inviato di nuovo alla sua unità Boston, guidando un raid a Bois-de-la-Justice, attraverso una flack giudicata *"pesante, moderata, molto accurata"*.

Gli alleati sbarcarono in Normandia il 6 Giugno 1944, e furono accompagnati da un tremendo supporto aereo da parte sia della U.S. Army Air Forces che della RAF, ed il 137 Wing fece la sua parte. Fortin passò la giornata in attesa, seduto nel suo aereo dalle 6 di mattina a notte inoltrata. Finalmente alle 2:20 del mattino del 7 Giugno, ricevette l'ordine di decollo per una incursione notturna di bombardamento sulla stazione ferroviaria di Folligny, per bombardare le truppe del Generale Erwin Rommel.

Il 10 Giugno lo vide decollare per un'altra missione notturna alle 2:45, per bombardare La Haye-du-Puits a 4,000 piedi, rientrando alle 5:15 del mattino.

Il 13 Giugno il No. 342 Squadron attaccò un concentramento di carri della 21st Panzer Division sei miglia nord-est di Caen. Il giorno seguente Fortin guidò il Wing a 12.000 piedi per bombardare un deposito di carburante a Condé-sur-Vire, sei miglia sud-est di St. Lô. Il 15 Giugno lo Squadron operò a 13.000 piedi per colpire il commando del I SS Panzer Corps a St. Vigor-des-Mézerets.

"Il 16 Giugno segnò la fine del mio primo turno di servizio" dice Fortin " ed il 17 Giugno iniziai il mio secondo turno. Non c'era tempo per andare in licenza". E così continuo, con il Lorrain Squadron che faceva del suo meglio per aiutare

gli Alleati nella loro lenta avanzata attraverso la Normandia e la Francia. Gli alleati riuscirono a sfondare alla fine di Luglio.

Il 4 Agosto Fortin prese parte ad un bombardamento notturno su posizioni tedesche ad Argentan, Falaise, Condé-sur-Noireau e Flers. *"Fu una brutta missione"* egli ricorda *"Cinque equipaggi furono abbattuti. Uno atterrò a Manston, gli altri, incluso il mio amico Ricardou, furono uccisi. Il Boston del Sergeant-Chef Pierre Pierre fu abbattuto. Con l'aiuto dei civili francesi riuscì a evitare la cattura, e più tardi divenne Generale. Il mio aereo fu l'unico del box a rientrare ad Hartford Bridge."*

Il 13 Agosto Fortin guidò 4 boxes, il primo del No. 342 Squadron, il terzo ed il quarto del No. 88 Squadron, contro un caposaldo tedesco a Donville, vicino a St. Pierre-sur-Dives, da 13.000 piedi. *"Quella fu una buona missione"* egli ricorda *"metà dei bombardieri centrarono l'obiettivo, e metà andarono in overshooting. Tutti mi fecero i complimenti per la buona concentrazione"*. Meno fruttuosa fu la missione di due giorni dopo su Bois-Ste. Ad Anne-d'Entremont, cinque miglia a nord-est di Falaise, fu richiamato alla base. *"Questo accadeva spesso, specialmente con il cattivo tempo. Il target era coperto da nubi, e non potevamo procedere al bombardamento."*

Il 26 Agosto attaccammo truppe e veicoli che attraversavano la Senna a Rouen. La flack era pesante, intensa ma poco accurata sopra Rouen. Il bombardamento fu eccellente: centro diretto sul bersaglio. *L'accuratezza era sempre importante per me. Eravamo lì per distruggere il nemico, ma ogni volta che guardavo le foto della ricognizione prese per documentare i risultati della missione, io pensavo ai civili innocenti che potevano essere stati uccisi dalle bombe che potevano essere uscite dall'obiettivo"*.

Fortin continuò ad operare come General Leader di sei boxes di Boston l'8 Settembre, quando essi attaccarono una postazione di 105mm. a Boulogne-sur-Mer. *"Eravamo a 12.000 piedi, ed a causa delle nubi dovemmo fare un secondo passaggio. La flack era fortissima, ed improvvisamente l'ala destra si incendiò. Mi avevano colpito nel serbatoio numero 1, e perdevo carburante da un condotto. I cavi di controllo di sinistra della pedaliera erano stati completamente tranciati. Un colpo aveva asportato la bussola, i cavi dell'intercom con l'equipaggio erano stati tranciati, ed avevo preso un colpo nel sistema idraulico, e quindi ero rimasto assolutamente senza freni. Nonostante ciò riuscii ad atterrare a Manston, usando il sistema di freni di emergenza. C'erano più di 50 buchi nell'aereo, e l'aereo fu classificato come AC (riparabile in luogo da un equipaggio di manutenzione) ma ci aveva riportato indietro con un solo motore. Un aereo molto robusto, il Boston"*. Il 14 Dicembre 1945, Re Giorgio VI di Inghilterra decorò Fortin con la Distinguished Flying Cross per aver condotto quella missione.

Il 21 settembre Fortin stava guidando un bombardamento a Fort-de-la-Crêche, tre miglia a nord di Boulogne-sur-Mer, a bordo di un nuovo Boston Mark IV (la designazione americana dell'A-20J, dotato di quattro mitragliatrici anteriori fisse calibro .50 e di una torretta posteriore) con matricola OA-Q. *"Arrivammo a 9.300 piedi ed il tempo era pessimo. Bombardamento eccellente. Atterrammo a Newchurch"*. Il 26 Settembre missione sulla congiunzione della strada e della ferrovia a Cleve, in Germania, a quota 12.800 piedi. *"Ero il*

leader del terzo box. La Falck era pesante, intensa ma poco accurata. Bombardamento eccellente. Atterrammo a Manston"

La cinquantesima ed ultima missione di Fortin avrebbe dovuto essere contro truppe tedesche tre miglia nord-est di Nijmegen il 3 Ottobre³: *"Ero il leader, ma fui richiamato alla base. C'erano 10/10 di nubi sopra l'area. Questa fu la fine del mio secondo tour operativo. Mentre ero in Inghilterra, lo Squadron sir spostato da Hartford Bridge a Vitry-en-Artois [Francia], ma ci andai solo come passeggero. Subito dopo fui inviato negli USA per formare una Squadron in Texas per la guerra contro i Giapponesi. Ne avevo abbastanza del servizio militare, e poiché ero un volontario, un generale francese che lavorava al Pentagono si diede da fare per farmi assegnare presso l'Ambasciata Francese a Buenos Aires. E così fui in grado di tornare a casa non appena la guerra col Giappone finì. Mio padre fu sollevato di avermi di nuovo a casa, e fiero di quello che avevo fatto per la sua madre patria".*

Fortin proseguì la sua carriera in aviazione dopo la Guerra. Egli fu il primo capitano della linea aerea internazionale Flota Aerea Mercante Argentina (FAMA), dove incontrò su moglie Bianca, che era la sua prima stewardess. Si sposarono un anno dopo. Dopo che la FAMA ed altre linee aeree locali si unirono in un'unica azienda, Fortin divenne direttore alle operazioni per la Argentine Airlines, dove comperò il primo Havilland Comet. Nel 1962, dopo essersi ritirato dalle linee aeree per problemi di pressione, ritornò all'Università di Buenos Aires, dove si laureò in Economia. Quindi ricevette un invito ed una borsa di studio per la Columbia University di New York, dove ottenne un master degree in Business Administration il 26 Febbraio 1964.

"Ritornai in Argentina per insegnare, ma le scuole non potevano permettersi un insegnante come me" Fortin ritornò quindi negli USA e ottenne il Ph.D. in finanza nel 1967. Divenne senior investment officer per la International Finance Corporation (World Bank). Quando andò in pensione nel 1985, lui e sua moglie decisero di restare negli USA.

In aggiunta alla DFC britannica, Luis Fortin fu nominato *Officier de la Légion d'Honneur* dai Francesi, che lo decorarono con la *Croix de Guerre* con tre palme. *"Sono contento di aver combattuto per aiutare a liberare la Francia"* egli conclude *"ma ho visto così tanti dei miei amici morire, o ritornare mutilati di gambe o braccia che sperai che avessimo combattuto davvero l'ultima delle guerre, e che non ne avremmo combattuta mai più un'altra. Ma suppongo che sia sperare troppo"*