

# Storie misteriose e dimenticate – 1

## UNLUCKY LADY

### La misteriosa storia del "Lady be Good", B-26, 376<sup>th</sup> Bomber Group

Traduzione a cura di Bear\_EF51

\*\*\* \*\*

#### LA MISSIONE

La storia dello sfortunato B-24 "Lady Be Good" è una delle più strane ed appassionanti storie della seconda guerra mondiale. Durante una missione nell'Aprile 1943, un B-24 Liberator, soprannominato "Lady Be Good", semplicemente...scomparve.

Molti supposero che l'aereo fosse stato perso in combattimento, e si fosse inabissato nel Mediterraneo. Presto, nell'orrore della guerra, l'aereo, il suo equipaggio e la sua missione, furono del tutto dimenticate, eccetto che dalle famiglie dei caduti.

Sedici anni dopo, molto tempo dopo la fine della guerra, una spedizione petrolifera di ricerca nel lontano deserto della Libia meridionale si imbatté nel relitto di un aereo, oltre 400 miglia più a sud dei vecchi aeroporti che un tempo avevano costituito la prima linea durante la campagna del Mediterraneo.

L'aereo sembrava essersi schiantato nel deserto. Non c'era alcun segno dell'equipaggio. E stranamente l'equipaggiamento, le armi e gli accessori di sopravvivenza erano ancora tutti a bordo. Era il "Lady Be Good".

Le successive indagini, e la ricostruzione degli ultimi giorni dell'equipaggio del "Lady Be Good", il dramma umano e la storia che, in seguito alla scoperta, catalizzarono l'interesse del mondo, furono pubblicate sul LIFE Magazine, e divennero note come uno dei più avvincenti e paurosi racconti di mistero, determinazione, sopravvivenza e morte nel deserto, e coraggio in tempo della guerra.

Questa è la storia del "Lady Be Good".

\*\*\* \*\*

Il racconto del "Lady Be Good" comincia con la storia del 376th Bombardment Group. Il 376th BG fu formato dal First Provisional Bombardment Group, una unità che in origine era denominata "HALPRO" (for Halverson Project). Era una delle prime unità degli Air Corps, composte da volontari, e fondate subito dopo l'attacco giapponese a Pearl Harbour. HALPRO riunì i suoi equipaggi ed i suoi aerei, e perfezionò l'addestramento a Fort Myers, Florida.

Nei mesi seguenti all'attacco di Pearl Harbor, sembrò che una sconfitta seguisse l'altra. Il morale degli equipaggi era alto, ma la sensazione era che la guerra non andasse poi tanto bene. Le forze armate stavano crescendo rapidamente, ed avevano bisogno di organizzarsi. Quindi il First Provisional fu allargato, e trasformato in 376th Bombardment Group, soprannominato "the Liberandos".

Mentre la famosa Afrika Corps di Rommel stava attaccando la Libia, il 376<sup>th</sup> fu assegnato a Soluch, sulla costa settentrionale, e partecipò in modo attivo alla campagna. Nella primavera del 1943 gli equipaggi di riserva arrivarono dalla Florida, per rimpiazzare i molti caduti in combattimento contro i tedeschi, e ricostituire la forza di volo dell'unità. Tra i nuovi aerei arrivati dagli USA alla base del 376<sup>th</sup> a Soluch c'era un B-24D Liberator, matricola No. 41-24301, che l'equipaggio aveva soprannominato "Lady Be Good".

Per l'equipaggio del "Lady Be Good" il volo attraverso l'atlantico fino all'Africa fu assolutamente senza sorprese. L'equipaggio originale volò sull'aereo, al comando del 2nd Lt. Samuel D. Rose, ed era impaziente di volare in missione contro i tedeschi con il loro nuovo aereo. In ogni caso, una volta arrivati all'aeroporto di Soluch, Rose ed il suo equipaggio furono sorpresi di essere assegnati ad un altro velivolo, un vecchio B-24 che aveva già partecipato ad altre missioni. Dispiaciuti di lasciare il loro amato "Lady Be Good" a Soluch, parteciparono alle missioni a loro assegnate con il logoro B-24, così come fecero la maggior parte dei nuovi equipaggi giunti nel teatro di operazioni. Alla loro prima missione dei guai ad un motore li costrinsero ad atterrare a malta per le riparazioni. Nello stesso momento un nuovo equipaggio, al comando del 1st Lt. William J. Hatton, fu assegnato al "Lady Be Good", per una missione che avrebbe dovuto svolgersi la notte successiva. La missione consisteva in un bombardamento ad alta quota sopra al porto di Napoli, in Italia. Nessuno lo sapeva ancora, in quel momento, ma la tragedia, che si sarebbe conclusa con un disastro era iniziata in quel momento.

La prima missione del "Lady Be Good" comprendeva 25 bombardieri del 376th Group's B-24, mandati a bombardare da alta quota reparti tedeschi nel porto di Napoli. Non era prevista alcuna protezione da parte di caccia di scorta. I B-24 sarebbero stati soli. Il piano prevedeva un arrivo di sorpresa, con l'arrivo dei bombardieri sul target dalla parte del mare, bombardando all'imbrunire, con il ritorno alla base di Solluch nel corso della notte. Tra l'attacco all'imbrunire ed il cadere delle tenebre, si sperava che la caccia tedesca rimanesse a terra.

L'equipaggio del Lt. Hatton avrebbe volato la prima missione insieme dal momento dell'arrivo a Soluch. Ci sarebbe stato un sacco da imparare a proposito del combattimento in Nord Africa, ma gli equipaggi erano impazienti di entrare in azione. La missione sembrava una di quelle buone, ed essi ebbero l'impressione che fosse stata pianificata bene. Ed erano persino ancora più entusiasti del fatto di avere fra le mani un B-24 nuovo di fabbrica. La missione ebbe complicazioni fin dall'inizio. Mentre la prima sezione decollò senza problemi, la seconda sezione, quella del "Lady Be Good", decollò in mezzo ad una tempesta di sabbia. Metà dei velivoli abortirono la missione e ritornarono alla base, a causa dei danni arrecati dalla sabbia ai motori degli aerei. Il "Lady Be Good", comunque, si alzò in volo con gli altri aerei della seconda sezione. Volavano in fondo alla formazione, a causa di problemi generati dalla sabbia che era entrata nei carburatori passando dalle prese d'aria. In realtà non si accorsero della cosa. La tragedia era iniziata.

Nonostante gli sforzi dell'equipaggio, il "Lady Be Good" non fu in grado di arrivare sul target prima del cadere delle tenebre. Lo stesso capitò a tutti gli aerei della seconda sezione. Hatton guidò un gruppo di quattro aerei in un volo di diversione sulla Sardegna, e quindi virò verso Napoli. Incapace di identificare il porto della città sotto di lui, gli equipaggi sganciarono le bombe sul mare, e virarono per ritornare indietro insieme. Nel buio della notte, i quattro aerei della seconda sezione si separarono, e si trovarono ben presto soli. Il "Lady Be Good", così come gli altri tre velivoli, continuò a

volare da solo nelle tenebre assolute di una notte senza luce sopra il Mediterraneo. Gli altri aerei rientrarono senza contrattampi. Alcuni di loro deviarono per atterrare su altre basi. Per il "Lady Be Good", invece, il volo di ritorno fu tutt'altro che routine.

Non appena l'aereo virò verso sud, essi non si accorsero di essere seguiti dal radar di un caccia notturno tedesco. Seguendo il "Lady Be Good", l'equipaggio Tedesco tenne la direzione del riflesso sullo schermo radar, probabilmente pensando di avvicinarsi al bombardiere da dietro. Improvvisamente si accorsero che erano perfettamente allineati per uno scontro frontale. Vedendo il B-24 uscire improvvisamente dalle tenebre, il pilota tedesco aprì il fuoco, e richiamò l'aereo giusto in tempo per evitare la collisione.

Per l'equipaggio del "Lady Be Good", la notte fu improvvisamente illuminata dai traccianti, mentre l'aereo tedesco passava vicinissimo a loro. Soltanto un colpo del 20mm. Tedesco colpì il "Lady Be Good", danneggiandone il motore numero 2. Anche se l'equipaggio tedesco certamente tentò di ritornare per un secondo passaggio, il B-24 fu in grado di evadere la caccia, dirigendosi di nuovo verso sud. Il motore numero 2 fu disattivato, e l'aereo continuò a volare con i tre motori rimasti.

Per gli equipaggi che aspettavano alla base di Solluch, poco dopo mezzanotte il "Lady Be Good" ad un certo punto semplicemente scomparve. Il giorno seguente una missione di ricerca aerea non trovò traccia del velivolo. La perdita in questo modo di un aereo non era certo inusuale. Anche dopo successive ricerche, non fu trovata alcuna traccia. Per quelli di Solluch la conclusione fu ovvia: se l'aereo è precipitato, si è inabissato con tutto l'equipaggio. Se erano stati fortunati, forse potevano essere stati catturati dagli Italiani. Qualcuno pensò che la caccia notturna tedesca potesse avere intercettato l'aereo. In ogni caso fu soltanto una perdita in più per uno Squadron che ne aveva subite già tantissime in precedenza. Gli altri equipaggi continuarono ad effettuare le successive missioni, ed il mistero del "Lady Be Good" fu presto dimenticato.

Il 376th BG entrò nella storia, guidando il primo raid a bassa quota sulle raffinerie di Ploesti, compiendo la disperata missione di bombardamento sopra Regensburg, e più tardi terminando la guerra con un record di missioni di tutto rispetto. Questo record, comunque, fu pagato con il sangue di centinaia di uomini che per realizzarlo persero le loro vite. In particolare, tra coloro che, a bordo dei quattro Liberator della seconda sezione, portarono a termine la famosa missione quella notte sopra il cielo di Napoli insieme al Lt. Hatton, solo un pilota sopravvisse alla guerra.

Come il "Lady Be Good" abbia sorvolato e sia passato oltre la base di Solluch quella notte rimane soltanto una serie di congetture. Quello che segue, in ogni caso, è una supposizione, basata sulla ricostruzione dei fatti che seguirono l'investigazione avviata dopo il ritrovamento dell'aereo nel 1959, anni dopo la fine della guerra. L'equipaggio del "Lady Be Good" volò verso sud, in direzione della base di Solluch nel mezzo della notte, effettuando una navigazione sorprendentemente accurata.

La bussola radio funzionava efficacemente ma, almeno apparentemente, essa non fu usata. L'aereo seguì invece un vettore fornito dal controllo di terra di Solluch. Quello che non sapevano era che, quando richiesero al controllo di terra il vettore direzionale, si trovavano già a sud della base. La comunicazione fu udita anche da uno degli altri bombardieri in volo quella notte.

Come molti tra coloro che hanno fatto esperienza di volo sul deserto possono testimoniare, durante la notte si possono vedere poche luci. Può capitare che un pilota vada in verticale, e possa scambiare le stelle per le luci a terra, ed il buio al di sotto per il cielo, e pensare quindi di volare rovesciato. Il deserto e la superficie del mare, inoltre, durante un volo notturno possono apparire dal cielo assolutamente identiche, come una vasta area scura. Se un pilota segue un radio heading basato su un vettore radio, è indispensabile conoscere la posizione relativa rispetto alla stazione radio che emette il segnale. Un pilota o un navigatore inesperto possono sorvolare la stazione radio che emette il segnale, e continuare oltre, e quindi chiedere nuovamente il vettore una volta sorpassata la stazione radio. L'operatore a terra ruota una antenna circolare fino a che la qualità della trasmissione migliora, in modo tale da poter disegnare una linea da o per l'aereo in aria. Di fatto il "Lady Be Good" fece esattamente questo. Sorvolò la base, ottenne l'heading, e semplicemente continuò nella stessa direzione, allontanandosi dalla base, con gli occhi di tutti rivolti verso il basso, ad osservare la nera superficie del "mare" (che in realtà era già il deserto), in cerca di una qualsiasi luce che potesse indicare che stavano finalmente sorvolando la costa. Più tardi l'aereo semplicemente scomparve nel cuore del deserto libico.

Per il Lt. William J. Hatton e per i suoi 9 uomini d'equipaggio fu un errore di navigazione a causare la perdita della vita. Essi non furono mai più rivisti. Più tardi quella notte, quando il carburante fu terminato, e pensando di essere ancora sopra il mare, l'equipaggio si lanciò con il paracadute, e con il salvagente indosso. L'aereo continuò a volare senza l'equipaggio ancora per un po', fino a che il carburante non terminò del tutto. In volo planato, incredibilmente, si schiantò nel deserto alcune miglia più avanti.

## **PERSO E RITROVATO**

Nel mese di Maggio 1959, dopo 14 anni dalla fine della seconda guerra mondiale, e 16 anni dopo la scomparsa del "Lady Be Good", una squadra di geologi stava esplorando il deserto della Libia in cerca di petrolio. I geologi Ronald G. MacLean e S.V. Sykes lavoravano per la D'Arcy Exploration Company, Ltd., di Tripoli e Bengasi. Questi due uomini, insieme al loro pilota (il cui nome è sconosciuto) stavano effettuando una ricognizione aerea in un'area circa a 385 miglia a sud di Tobruk. Guardando in basso, MacLean fu sorpreso dalla improvvisa apparizione di quello che sembrava il relitto di un bombardiere B-24, adagiato nella sabbia sotto di loro. Egli chiese al pilota di fare qualche giro sopra di esso. L'aereo sembrava in eccellenti condizioni, e sembrava aver fatto un atterraggio di emergenza nel deserto con il suo equipaggio. Per quale motivo fosse in quel luogo, comunque, era un vero mistero. Durante la guerra furono effettuate pochissime missioni di volo dalle basi in Libia verso Sud, nella immensità del deserto.

Nel volo di ritorno verso casa, i due uomini fecero rapporto all'USAF sul ritrovamento dell'aereo. L'USAF iniziò il processo lungo e difficile per trovare una soluzione al mistero, ed alla fine ritrovò i corpi di tutti i membri dell'equipaggio, ad eccezione di uno. Fin dall'inizio della investigazione dell'Air Force, il mistero era evidente. Quando L'Air Force arrivò sul luogo dell'impatto, alcuni mesi dopo, trovò l'aereo quasi intatto. Sembrava che l'aereo si fosse accasciato senza danni durante un atterraggio di fortuna sulle dune. In ogni caso non c'era alcun segno dell'equipaggio. E ancora peggio, gli investigatori trovarono ancora sull'aereo buona parte delle attrezzature dell'aereo e degli equipaggiamenti da sopravvivenza per il deserto.

Il relitto del the "Lady Be Good" faceva paura. Malgrado fossero passati 16 anni, a causa della assenza di umidità e del calore del deserto, buona parte dell'equipaggiamento dell'aereo sembrava ancora come nuovo. La radio funzionava ancora, le armi potevano ancora sparare, il congegno di puntamento era ancora al suo posto. E non c'era alcuna indicazione a proposito del fatto che l'equipaggio potesse essere ancora a bordo al momento dell'impatto sulla sabbia. Certamente l'aereo non era stato vittima di una sorta di sindrome da Triangolo delle Bermuda, ed il suo equipaggio non era stato certamente rapito dagli alieni mentre era ancora in volo.

Ma il mistero di dove i corpi fossero finiti fu risolto solo dopo aver superato il lontano orizzonte, oltre il deserto senza vita che si estendeva per centinaia di miglia in ogni direzione. Il nome dipinto sul fianco dell'aereo, "Lady Be Good", ed i numeri dipinti sulla coda, furono informazioni chiave per l'identificazione del velivolo. L'aereo era stato dato per abbattuto durante una missione, e l'equipaggio, secondo la documentazione del Missing Aircrew Reports (MACRs), era stato considerato disperso in mare. Come l'aereo fosse stato ritrovato quasi 400 miglia a sud della propria base, comunque, era il cuore del mistero. L'ipotesi di un errore di navigazione di tale magnitudine era troppo incredibile per essere presa in considerazione.

Non appena la commissione di inchiesta ebbe raccolto più elementi, la storia dell'aereo in quella sfortunata notte cominciò ad emergere dalle tenebre. Sarebbero stati necessari più di due anni di ricerche e di sforzi per riuscire alla fine a fare luce sulla storia del "Lady Be Good". Sarebbe diventata una testimonianza non solo del sacrificio di coloro che combatterono la guerra, ma anche della dedizione dell'USAF, del Quartermaster Corps, dei militari che lavorarono per svelare il mistero, e, alla fine, per recuperare i corpi di quasi tutti i caduti.

Prima di tutto, ciò che gli investigatori scoprirono, fu che nonostante le previsioni del tempo avessero dato venti contrari per il rientro della missione, molti degli equipaggi rientrati dalla missione parlarono poi di un forte vento in poppa, che li aveva sospinti durante il ritorno alla base.

Volando con soli tre motori, l'equipaggio del "Lady Be Good" potrebbe avere avuto l'impressione di fare scarsi progressi nel volo di ritorno. Come risultato, nel momento in cui l'equipaggio pensò di essere vicino alla costa, essi erano in realtà già molto addentro nel deserto. Quando chiesero un vettore al controllo di terra, essi ne ricevettero uno molto preciso, ma nessuno poteva sapere che mentre si trovavano esattamente sulla linea del vettore, erano già di fatto molto più a sud, e non in avvicinamento da nord alla torre di controllo. Non solo si trovavano già molto più a sud, e si stavano dirigendo ancora più lontano.

Alla fine, convinti che l'aereo fosse ancora in volo sopra il Mediterraneo, e ormai quasi senza carburante, Il Lt. Hatton ordinò all'equipaggio di lanciarsi. Ad uno ad uno, i membri dell'equipaggio abbandonarono l'aereo, ed appesi ai loro paracadute scesero verso quello che sotto di loro sembrava essere il mare. Quando toccarono terra si resero conto che, invece che nel mare, si trovavano sulla sabbia del deserto.

All'alba otto di loro si ritrovarono. Nonostante alcune ricerche, non trovarono alcun segno del nono membro dell'equipaggio. Anche se ancora non lo sapevano, il suo paracadute non si era aperto del tutto, e il suo corpo era poco lontano, ucciso dall'impatto con il terreno.

L'equipaggio prese coscienza della situazione. Pensarono non fosse utile cercare il relitto dell'aereo, pensano che nell'urto sarebbe stato probabilmente distrutto. Non sapevano esattamente dove fossero, ma si resero conto che dovevano aver sorvolato

ed oltrepassato la base, e che erano quindi più a sud. Discutendo le possibili alternative, decisero di incamminarsi verso Nord, ipotizzando che il mare dovesse essere a non molti giorni di cammino. Non sapevano infatti che si trovavano a centinaia di miglia dal più vicino centro abitato.

Inoltre, la loro mappa di sopravvivenza non si estendeva così tanto a sud nel deserto. Questo li rese totalmente ignari della presenza di due oasi alla distanza di alcuni giorni di cammino. In definitiva, furono proprio le loro mappe a causarne la morte, e questo fu qualcosa che ferì il cuore degli uomini della commissione di investigazione dell'Air force e del Quartermaster Corps: una lezione pagata cara, ma di grande valore per il futuro.

Nei primi giorni del loro cammino i superstiti cercarono tracce di veicoli nella sabbia. Nonostante avessero trovato tracce di veicoli, e cercassero di seguirle tracce di veicoli, non riuscirono a capire dove si trovavano. Quello che non sapevano era che le tracce che avevano trovato erano state lasciate da un piccolo convoglio transitato nella zona alcuni anni prima, e sorprendentemente ben conservatesi nel duro deserto libico (infatti, ancora 16 anni dopo, la commissione investigativa dell'USAF fu in grado di seguire le stesse tracce, che sembravano essere state lasciate solo il giorno precedente). Seguendo quello che avevano imparato al corso di sopravvivenza, l'equipaggio del "Lady Be Good" usò pezzi dei paracadute e pietre impilate per creare delle frecce disegnate sulla sabbia del deserto, sperando che le unità di ricerca e soccorso aereo potessero individuarle.

Sedici anni dopo furono proprio questi segnali a guidare gli investigatori dell'USAF alla risoluzione del mistero, ed alla rivelazione di risultati di un esperimento di sopravvivenza in una delle peggiori zone desertiche del pianeta.

Nei giorni seguenti l'equipaggio del "Lady Be Good" camminò per una distanza incredibile, ben più lontano di quanto fosse ritenuto umanamente possibile. Ad uno ad uno, essi morirono, a causa della mancanza di acqua, nella incredibile fornace del deserto. Un caldo così intenso da provocare la totale disidratazione persino dei cadaveri delle lucertole morte. Alla notte le temperature scendono quasi allo zero, a causa della totale assenza di umidità nell'aria, che non ne conserva il calore. Il sole ha una luce così intensa da accecare un uomo in pochi giorni.

Due membri dell'equipaggio scrissero brani di diario durante la loro marcia verso Nord. Sorprendentemente, entrambi i diari furono rinvenuti anni dopo nel deserto, quando gli investigatori dell'USAF ritrovarono i loro corpi. Con le informazioni in essi contenute, così come dalle evidenze sul campo, gli investigatori furono in grado di rimettere insieme i pezzi della storia: una storia di coraggio, di incredibile resistenza e volontà, e purtroppo, alla fine, senza speranza. Dai diari, gli investigatori compresero che alla fine gli ultimi sopravvissuti erano incapace di proseguire. Essi srotolarono gli ultimi pezzi dei paracadute, e li utilizzarono come riparo dal sole, semplicemente distendendosi alla loro ombra. Uno di loro, il Second Sergeant Vernon L. Moore, si costrinse a proseguire in un disperato tentativo di raggiungere il mare e trovare aiuto. Il suo corpo non fu mai più ritrovato, perso nelle dune del deserto, che proseguiva davanti a loro per altre 200 miglia. Gli investigatori organizzarono una gigantesca operazione di ricerca nel deserto, ed alla fine trovarono tutti i corpi eccetto uno. Tra gli effetti personali recuperati furono ritrovati i due diari, che dimostrarono il viaggio straordinario e la forza di volontà dell'equipaggio del "Lady Be Good".

## **Diario del Tech. Sgt. Harold S. Ripslinger, motorista**

*Sabato, 4 Aprile. Missione su Napoli, Italia. T.O. 3:10 e sgancio bombe alle 10:00. Perso la rotta durante il ritorno. Bailed out alle 2:10 A.M. sul deserto.*

*Lunedì, 5 Aprile. In mattinata ci siamo ritrovati tutti, eccetto Woravka. Aspettato un pò, e poi cominciato a camminare. Mangiato 1/2 sandwich, un pezzo di torta, e una tazza di acqua nelle ultime 36 ore*

*Martedì, 6 Aprile. Mi sono alzato presto per camminare e riposare. Or il sole è tramontato e sto ancora camminando. Un cucchiaino di acqua oggi. Il resto dei ragazzi stanno bene.*

*Mercoledì, 7 Aprile. Sveglia presto. Camminato fino all'esaurimento delle forze. Un pomeriggio terribilmente caldo. Fermato fino alle 6 P.M. e camminato la notte. Solo un cucchiaino d'acqua.*

*Giovedì, 8 Aprile. Stanchissimo. Possiamo a malapena camminare. Il nostro quarto giorno fuori. Alcune gocce d'acqua per ognuno. Non possiamo sopravvivere molto senza aiuti. Preghiamo.*

*Venerdì, 9 Aprile. Quinto giorno fuori. Pensiamo sia finite. Stiamo aspettando di morire. A mezzogiorno era soffocante. Mattina e notte okay.*

*Sabato, 10 Aprile. Camminato tutto il giorno e tutta la notte. Ho suggerito che Guy, Moore ad io tentiamo da soli. Sole a picco. Stiamo sognando di essere fuori dalle dune e di trovare acqua.*

## **Diario del 2nd Lt. Robert F. Toner, copilota**

*Sabato. Napoli. 28 aerei. Un casino. Ci siamo persi nel ritorno. Benzina finita, lanciati sul deserto alle 2:00 del mattino. Nessuno ferito. Non tovo John. Gli altri tutti presenti.*

*Lunedì 5. Iniziato a camminare N-O. Nessun segno di John. Poche razioni. 1/2 borraccia di acqua, 1 tazza al giorno. Sole caldissimo. Brezza da N-O. Notte molto fredda, niente sonno. Riposato e camminato.*

*Martedì. Sosta alle 11:30. Sole caldissimo, niente vento. Passato un pomeriggio infernale. Nessun aereo etc. Riposo fino alle 5:00. Camminato e soste tutta la notte. 15 minuti cammino, 5 minuti Fermi.*

*Mercoledì. Stessa storia, tutti stanno diventando deboli. Non abbiamo più molta resistenza. Preghiere tutto il tempo. Ancora pomeriggio caldissimo, infernale. Non possiamo dormire. Stiamo distesi a terra.*

*Venerdì. Dune di sabbia. Siamo in pessime condizioni. Buon vento ma continue tempeste di sabbia. Siamo tutti molto deboli. Penso che Sam e Moore siano alla fine. Non ci vede più. Gli occhi di tutti gli altri sono conciati male. Continuiamo a camminare verso N-W*

*Sabato. Shelley, Rip, Moore si sono separati da noi e sono andati in cerca di aiuto. Gli altri di noi sono debolissimi. Gli occhi fanno male. Nessun movimento. Tutti desiderano morire. Abbiamo pochissima acqua. Di notte ci sono circa 35 gradi. Bene. Nessun riparo. Vento da Nord. Rimasto solo un paracadute.*

*Sabato, 10 Aprile, 1943. Continuiamo a pregare. Nessun segno di vita. Una coppia di uccelli. Vento da N. Sono debolissimo ora, non posso camminare, dolori dappertutto. Tutti desiderano solo morire. Notti freddissime. Non riusciamo a dormire.*

*Domenica 11. Aspettiamo ancora aiuto, continuiamo a pregare, gli occhi fanno male, perso tutto il peso. Potremmo forse farcela se avessimo acqua. Ne è rimasta soltanto per bagnare la lingua. Non abbiamo più alcuna speranza. Siamo sempre nello stesso posto.*

*Lunedì 12. Ancora nessun aiuto. (- illeggibile-) notte fredda, .*

\*\*\* \*\*

C'è un'ultima nota a proposito della sfortunata storia del "Lady Be Good". Infatti, così come la storia dell'aereo fu sfortunata, quello che seguì alle indagini fu ancora più bizzarro.

La commissione di inchiesta che raggiunse in aereo il luogo del disastro trovò parte dell'equipaggiamento del "Lady Be Good", inclusi i motori, le eliche, le ruote, le radio e altri apparecchi sopravvissuti all'impatto. Caricarono il tutto sul loro C-47 e trasportarono i resti più a nord, presso la Wheeler AFB, in Libia.

Quando il materiale fu analizzato, ci si rese conto che buona parte del materiale ritrovato era in tali buone condizioni da poter essere utilizzato per equipaggiare altri aerei. In funzione di esigenze di contenimento costi e di preferenze personali, questo fu ciò che avvenne realmente in seguito. Tutti gli aerei che montarono in seguito parti della Unlucky Lady, incredibilmente, ad uno ad uno, ebbero una fine misteriosa.

La radio del "Lady Be Good", ad esempio, fu installata su un aereo di ricerca e trasporto, un SC-47. Un mese dopo, mentre era in volo sul Mediterraneo, l'aereo fu costretto ad un atterraggio di emergenza durante una improvvisa tempesta di sabbia, uccidendone il pilota, capitano Guy M. Allphin.

Un altro aereo, un L-19 Otter dell'Esercito, fu usato dal distaccamento Engineer Geodetic all'aeroporto Benina di Benghasi, in Libia. Fu uno dei primi aerei che volò fino al luogo dell'impatto del "Lady Be Good". Uno dei piloti prese con sé un bracciolo del "Lady Be Good" e lo installò sul suo aereo. Sette mesi dopo l'aereo fu sorpreso da una tempesta di sabbia sul Mediterraneo, e scomparve. Delle dieci persone a bordo non fu più trovata alcuna traccia. Furono ritrovati solo alcuni relitti del velivolo alcune settimane dopo, sparse sulla spiaggia. Tra questi c'era il bracciolo del "Lady Be Good". Oggi alcune delle parti del "Lady Be Good" sono oggi visibili presso l'US Air Force Museum a Wright-Patterson AFB, Dayton, Ohio, ed al Quartermaster Museum in Virginia.

A proposito delle ultime tracce del "Lady Be Good", la storia è poco chiara. Qualcuno dice che Muammar Gheddafi in Libia si sia impossessato del relitto e l'abbia trasferito in una base militare alcuni anni or sono. Altri dicono che i resti dell'aereo sono ancora visibili laddove si schiantò, sul nero altopiano della Cirenaica.

A dispetto dell'incredibile valore del velivolo, sia in termini economici che storici, sembra che nessuno fino ad oggi abbia la minima intenzione di tentare un recupero ed un restauro, per riportare l'aereo in condizioni di volare ancora. E se qualcuno lo dovesse infine fare, chissà che il fato non abbia in serbo qualche altro imprevedibile pauroso accadimento per il "Lady be Good"...

--- THE END? ---