

L' aeroporto partigiano tra i vigneti delle Langhe

VESIME (Asti) - Beppe Fenoglio lo chiamava «l' arcangelico regno dei partigiani». Quel mare di colline, tra la Langa astigiana e cuneese, in cui i combattenti della libertà come il Johnny del suo gran romanzo per venti mesi fecero la guerra ai fascisti e ai tedeschi. Spesso ad affiancarli erano gli ufficiali e gli agenti dei servizi speciali britannici e americani, paracadutati tra le linee nemiche dagli aerei Lysander, Mitchell e Dakota. Succedeva nel resto dell' Europa da liberare, avveniva in Italia e da queste parti, nel sud del Piemonte. Quassù riuscirono a fare ancora di più. Sull' esempio della Jugoslavia del maresciallo Tito, gli inglesi del Soe, lo Special Operation Executive, idearono e misero in funzione un vero campo di atterraggio con lo scopo di favorire l' arrivo delle missioni alleate e il trasporto di feriti e di caduti nell' Italia libera. Individuarono il luogo più adatto a Vesime, sulla sponda destra del fiume Bormida, in prossimità del ponte di Perletto, dove i nazifascisti compirono un eccidio. Il progetto venne portato a termine insieme agli abitanti della zona e ai partigiani della seconda Divisione autonoma Langhe, i fazzoletti azzurri badogliani della stessa formazione di Fenoglio, fra l' ottobre del 1944 e il marzo-aprile del 1945. Su questa pista, una delle pochissime del genere nella Resistenza europea, forse la sola in Italia, dal 17 novembre alla Liberazione, scontando l' interruzione dovuta all' intervento distruttivo tedesco, si posarono almeno quattro Lysander, un B-25 Mitchell, un C47 Dakota. Per molto tempo il piccolo paese langarolo, alla fine della guerra, se proprio non rimosse, quantomeno si dimenticò di questo capitolo rilevante e leggendario della guerra antifascista, relegandolo, tutt' al più, nella memoria di chi aveva vissuto quei giorni e dei reduci italiani e del Regno Unito. La pista venne restituita al lavoro dei contadini, al mais, ai pioppi, ai detriti lasciati dalle piene del fiume. Successivamente, a poco a poco, l' idea di celebrarne il ricordo, dandogli il giusto posto che gli spetta nella storia, ha vinto l' oblio. È capitato grazie all' ostinazione degli ex partigiani autonomi, dell' Istituto storico della Resistenza di Asti, dell' Anpi; di gente quale il professor Riccardo Brondolo, Franco Ceretto, Angelo Marengo (un imprenditore originario di Vesime), don Angelo Siri, Gianluigi Usai, Mario Vola; e dell' amministrazione comunale guidata dal sindaco Gianfranco Murialdi. Così adesso, a sessantacinque anni dall' atterraggio del primo Lysander, può rivivere l' epopea dell' aeroporto che in codice venne ribattezzato Excelsior, ossia «più in alto». Il 26 e 27 settembre si terrà un convegno, alla presenza della vedova del capitano MacDonald, uno dei valorosi che atterrò con i suoi uomini del Sas, lo Special Air Service. Sarà illustrato inoltre il progetto dell' architetto Marco Sereno, il cui obiettivo è di creare un monumento commemorativo e un percorso museale e ambientale lungo il Bormida. Qui, nella Langa di vigneti, di nocioleti e di torri medievali dal profilo grifagno, osarono le aquile. Queste sono le « top hills », le alte colline, raccontate da Fenoglio. In realtà quando Piero Balbo detto Poli, il comandante degli autonomi, immortalato ne Il partigiano Johnny come Nord, e il maggiore del Soe Neville Darewski, meglio noto come Temple, pensarono a un campo d' aviazione nel cuore del territorio in mano ai tedeschi e ai repubblicani, lo vollero nascosto fra il fiume e le masse dei colli, in mezzo a cascinali, campi di grano, alberate. Venne approntato in tempo record. In una scheda curata dall' Istituto storico della Resistenza di Asti, si spiega che, in virtù della progettazione tecnica di Pasquale Balaclava e della supervisione

di Giorgio Caffa, «venne costruito in soli undici giorni dai partigiani, in collaborazione con la popolazione locale e con l'apporto di trentacinque prigionieri fascisti. La lunghezza della pista, all'inizio di 900 metri, fu allungata ulteriormente fino a raggiungere i 1100 metri». I tedeschi lo misero fuori uso nei grandi rastrellamenti del 1944, arandolo. Ma, nel marzo e nell'aprile successivi, le missioni britanniche e i partigiani lo rimisero in funzione, come si può vedere dalle fotografie scattate allora da due sergenti inglesi (ora sono custodite all'Imperial War Museum di Londra). Anche Bill Pickering, operatore radio del Soe che agì fra Langhe e Monferrato, assistette in prima persona, con notevole apprensione ed emozione, alla riapertura della pista. Lo ha rievocato in un suo bel libro, *I banditi di Cisterna*, in cui giudicava l'avventura dell'aeroporto di Vesime «uno dei più audaci progetti nella storia della Seconda guerra mondiale». Ha scritto poi, rammentando quel giorno di primavera del 1945, che «il C-47 apparve nel cielo in orario. Fece un giro ed atterrò senza lasciare un briciolo di pista di troppo ad entrambe le estremità del campo». Il Dakota ripartì. Dice sempre Pickering che «quando si trovò a metà della pista eravamo convinti che non ce l'avrebbe fatta». Invece il pilota, capitano Buchanan, poté guadagnare «sufficiente velocità per iniziare la salita. Una volta raggiunto questo obiettivo, il resto del viaggio di ritorno fino alla base alleata di Siena fu, nel gergo della Raf, una fetta di dolce!». Pochi giorni dopo, proprio come nel finale del fenogliano Partigiano Johnny, la guerra era finita. Il maggiore Temple fu uno di quelli che non ritornarono a casa. Un incidente tragico e assurdo lo aveva ucciso nel declinare del '44: schiacciato contro il muro di una casa dalla fiancata di un camion dei partigiani