



Giugno '44 sbarcheremo in Normandia (un quasi album di viaggio)

di Francesco Aronne



Alla fine degli anni '60, forse i primi anni '70, non ricordo con precisione, vidi all'indimenticabile Cinestar un film che lasciò in me una profonda traccia. *Giugno '44 sbarcheremo in Normandia*. Era un film che all'epoca classificavamo *di guerra*. Il film uscì nel 1968, anno in cui feci la Prima Comunione, ed era diretto da León Klimovsky con lo pseudonimo di Henry Mankiewicz. Del film non ricordo molto ma il titolo è rimasto da allora incancellabile nella mia memoria. Solo ora ne ho recuperato la trama: *Mancano pochi giorni allo sbarco in Normandia: gli alleati scoprono l'esistenza di una radio tedesca che intercetta tutti i messaggi e inviano alcuni uomini a distruggerla. Il tradimento di un compagno complica la missione e provoca molte vittime, ma il piano avrà comunque esito positivo.* Sono certo di averlo visto con miei coetanei come un film di azione. All'epoca i film western con quelli di guerra ci impressionavano molto, anche se contestualizzarli con le vicende storiche in cui erano ambientati era per noi alquanto difficile. Solo anni dopo avremmo rimesso al loro posto alcune delle tessere di quei complessi mosaici.

Aprile 2025 ritorniamo in Francia dopo molto tempo e diversi rinvii. L'itinerario ed i suoi punti di interesse sono già definiti ma abbiamo lasciato la possibilità di fare eventuali deviazioni di viaggio affidandole al caso. A viaggio concluso non possiamo che essere soddisfatti delle tappe non programmate che ci hanno fatto scoprire altri meritevoli angoli di Francia. La campagna francese, paesini con deliziose *boulangeries* dove mangiare una *quiche lorraine* o una *madeleine*, magari girovagare ascoltando *Douce France* di Charles Trenet. O trovarci a Laon, fuori itinerario e scoprire in un'antica cattedrale il Santo Volto di Cristo (*Mandylion di Laon*), una icona che risale al 1200 circa. Girare piacevolmente per la graziosa cittadina, scrivere qualche cartolina (abitudine minata dalla dilagante difficoltà di reperire ovunque francobolli), fermarci a mangiare un gustoso *plat du jour* in una brasserie che è anche un ristorante. Come un tempo, rinunciando ai consigli della rete (allora inesistente), girovagando scegliamo il posto a sentimento. Ci ispira in Rue du Bourg Les Chenizelles e leggiamo all'uscita *Maison Crèèe en 1822*. Soddisfatti della piacevolissima ed inattesa pausa riprendiamo la rotta verso Nord.

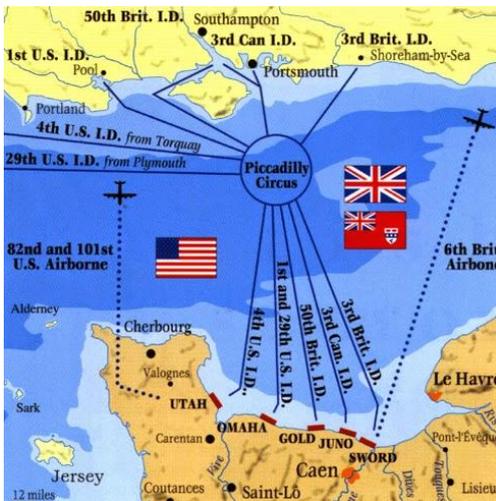


Destinazione Amiens dove faremo una sosta in un altro gioiello di Francia prima di raggiungere l'abbazia di Mont-Saint-Michel, punto settentrionale nel continente sulla spada dell'Archistratega San Michele Arcangelo.

Due amici francesi, Catherine e Philippe, sono in Normandia quindi ci diamo appuntamento a Caen. Passeremo la giornata insieme e all'indomani ognuno di noi riprenderà il proprio itinerario. Abbiamo circa due ore e mezzo di strada. Partiamo di buon'ora e facciamo il percorso autostradale della A29. Dopo lo svincolo per Le Havre attraversiamo il *Viaduc du grand canal du Havre*. In direzione Caen-Le Mans attraversiamo la Senna nel suo estuario sul suggestivo ed imponente Ponte di Normandia. E qui ci imbattiamo in una novità di cui non eravamo a conoscenza: il sistema *free flow* per il pagamento del pedaggio autostradale. I pedaggi *a flusso libero* in Francia richiedono il pagamento entro 72 ore dal passaggio. Per chi non ha il *Télépéage* si può regolarizzare il costo del transito negli sportelli di pagamento sulle aree di servizio autostradali oppure online sul sito del concessionario, nel nostro caso *Sanef*. Troviamo i nostri amici ad attenderci all'Église Saint-Pierre de Caen. Dopo un giro di acclimatazione nella città ed un aperitivo, nel giardino del castello, con nostra sorpresa, facciamo un pic-nic con ostriche raccolte da loro sulla spiaggia accompagnate da un *Pouilly-Fumè au bois des Ardennes*, un Sauvignon più leggero in termini di alcol e più acido del Pouilly Fuissé, uno Chardonnay più corposo con cui non va confuso. Ovviamente il vino bianco è a temperatura adeguata e ben si accompagna alle ostriche. I nostri amici si confermano pragmatici ed impeccabili.

Lasciamo Caen diretti a Sommervieu, nei dintorni di Bayeux, Dormiremo in una *chambre d'hotes* in cui anche loro alloggiano. Siamo vicini ad Arromanches-les-Bains un villaggio di pescatori che dal 1870 è particolarmente popolare come luogo di villeggiatura. Ma il posto, conosciuto e rinomato già da allora per i parigini ed anche per gli altri francesi, dal giugno 1944 diventerà famoso per il mondo intero. Dopo aver lasciato i bagagli e conosciuto Lancelot, il cane della maison, andiamo ad Arromanches per vedere una delle spiagge dello sbarco Alleato in Normandia. Lo sbarco del 6 giugno 1944 fu un incredibile dispiegamento di forze lungo queste spiagge francesi, una grande operazione militare anfibia e aerotrasportata unica nella storia, che segnerà le sorti della Seconda guerra mondiale.

Gli alleati sotto il comando del generale americano Eisenhower avevano deciso lo sbarco in Normandia tra il 4 e il 7 giugno 1944, unici giorni nella prima metà di mese che possedevano le caratteristiche desiderate: una luna che sorgesse tardi (elemento favorevole per i paracadutisti) e una bassa marea all'alba (utile per individuare le difese tedesche altrimenti sommerse). Nei primi tre giorni di giugno, il tempo era stato particolarmente clemente, con giornate di sole e cielo limpido, l'ideale per le incursioni aeree; ma il 4 giugno il tempo peggiorò improvvisamente. Il capitano Stagg responsabile del servizio meteo della Royal Air Force prevede per il 5 giugno temporali e mare molto agitato. Se le previsioni si fossero mantenute negative oltre la sera del 5 giugno, lo sbarco sarebbe stato rinviato al periodo favorevole successivo, cioè almeno al 19 giugno. Nell'ultimo bollettino meteo delle ore 21.30 Stagg comunicò la possibilità di un netto miglioramento per l'alba del 6 giugno in quanto il fronte freddo sarebbe passato nella notte; Eisenhower decise l'attacco anche se il mare agitato avrebbe reso difficile le operazioni di avvicinamento alla costa. L'esercito tedesco fu colto di sorpresa perché non si aspettava lo sbarco a causa delle pessime condizioni del tempo. Lo sbarco degli Alleati segnò l'inizio della Liberazione della Francia e dell'Europa e della parabola discendente del nazismo.



L'assalto fu condotto in Normandia da parte delle truppe di spedizione alleate, in particolare americane, britanniche e canadesi. Nome in codice: *Operazione Overlord*. Questa campagna militare ha cambiato il corso della Seconda Guerra mondiale e il destino dell'intera Europa. Alcune cifre di quella incredibile impresa: Il 6 giugno, 156.000 soldati e 20.000 veicoli sbarcarono sulle spiagge della Normandia. Il trasporto di truppe e veicoli è stato assicurato da 1.213 navi da guerra, 736 navi appoggio, 864 navi da carico e 4.126 mezzi da sbarco. I soldati che sbarcarono provenivano da diversi paesi: c'erano americani, inglesi, canadesi, francesi, polacchi, belgi, cecoslovacchi, olandesi, norvegesi. L'armata era preceduta da 277 dragamine incaricate di bonificare le acque. Nella flotta erano presenti 6 corazzate, 4 monitori, 23 incrociatori, 104 cacciatorpediniere, 152 barche da avviso. Ma ancora prima delle navi sarebbero entrati in azione i paracadutisti e l'aviazione, la vera carta vincente degli Alleati che ormai avevano la piena padronanza dei cieli. Eppure nessuno considerava la battaglia vinta in partenza e tantomeno facile. Furono impegnati anche 13 mila aerei. Furono 3.500 i caduti durante le prime ore di sbarco. 23.250 uomini sbarcarono a Utah Beach con 250 vittime. Tra i 34.000 soldati americani che sbarcarono a Omaha Beach, dove la resistenza tedesca era più forte, ci furono circa 2.000 vittime, una percentuale elevata rispetto alle perdite totali alleate del D-Day. La D significa semplicemente "day", giorno: come dire Day-day, Giorno-giorno". In sostanza, la giornata decisiva, da cui dipese l'esito della guerra: se lo sbarco fosse fallito la liberazione della Francia, la sconfitta del nazismo e tutto il resto che ne scaturì sarebbero state a rischio.

Sta per cominciare il giorno più lungo della guerra. I tedeschi, spiazzati dagli stratagemmi alleati, credevano che il D-Day sarebbe avvenuto a Calais: l'effetto sorpresa fu decisivo. Cronologicamente, nell'operazione del 6 giugno 1944, possiamo distinguere 3 fasi: lo sbarco per via aerea (che tocca le spiagge di Utah a ovest e Sword a est), i bombardamenti aerei e navali sul Vallo Atlantico e lo sbarco via mare sulle 5 spiagge (Utah, Omaha, Gold, Juno e Sword) e la Pointe du Hoc. Così, nelle prime ore del 6 giugno, le prime truppe aeree hanno già stabilito un punto d'appoggio sul suolo francese: britannici a est, americani a ovest. I paracadutisti americani dell'82° e del 101° Airborne devono impadronirsi di Sainte-Mère-Eglise e mettere in sicurezza la testa di ponte di Utah Beach. Alle 4 del mattino, Sainte-Mère-Eglise è presa d'assalto. Le spiagge interessate furono Utah Beach, Omaha Beach, Gold Beach, Juno Beach, Sword Beach. Alle prime luci dell'alba, dalla foce della Senna al Cotentin, il mare è



completamente coperto di navi. Migliaia di chiatte che trasportano uomini, veicoli e attrezzature si dirigono verso la costa, mentre gli aerei alleati bombardano i rifugi fortificati della costa della Manica e la marina apre il fuoco.



Utah Beach è nel settore americano. Utah Beach è il nome in codice dato dagli Alleati. Questo settore si estende da Sainte-Marie-du-Mont a Quinéville.

Omaha Beach è nel settore americano. Omaha Beach è semplicemente un nome in codice dato dagli Alleati. Questa spiaggia del D-Day si estende da Vierville-sur-Mer a Colleville-sur-Mer. Sull'altra spiaggia americana la situazione è difficile. Le spiagge di Omaha per le truppe della 1^a e 29^a divisione sono una vera e propria trappola. La prima ondata di assalto è stata selvaggiamente eliminata, la seconda scopre una spiaggia disseminata di feriti, cadaveri, attrezzature distrutte. Infine, attingendo alle loro ultime riserve, i soldati sono riusciti a salire sul ripido terrapieno che domina la spiaggia e a far saltare il filo spinato. Verso mezzogiorno, cominciarono a prendere alle spalle i tedeschi e così la battaglia si volse a vantaggio degli alleati.

Gold Beach è nel settore britannico. Gold Beach è semplicemente un nome in codice dato dagli Alleati. Questa spiaggia si estende da Asnelles a Ver-sur-Mer. Gold Beach è nota anche per il suo porto artificiale sul comune di Arromanches che sarà messo in funzione il 14 giugno 1944. La 50^a divisione britannica, sbarcata a Gold, è rapidamente alle porte di Bayeux e la conquista la mattina del 7. Il suo obiettivo è anche quello di impadronirsi della cittadina di Arromanches in previsione del futuro porto artificiale (Mulberry) e di fare il collegamento con le truppe canadesi sbarcate a Juno. Missione che si compirà la sera del 6.

Juno Beach è nel settore canadese. Juno Beach è semplicemente un nome in codice dato dagli Alleati. Questo settore si estende da Bernières-sur-Mer a Courseulles-sur-Mer. La terza divisione canadese



sbarca da Graye a Saint Aubin. I canadesi devono prendere le difese costiere del settore Courseulles-Bernières e poi spostarsi nell'entroterra per collegarsi con le truppe britanniche a Gold e Sword. Dopo le severe perdite sulle spiagge – durante la prima ora d'assalto le forze canadesi subirono 50% di perdite – la 3° divisione libera il suo settore e circonda il campo radar di Douvres la Délivrande. Senza attendere oltre, s'impadronisce dei villaggi all'interno: Reviers, Saint-Croix, Bény. Tra le 5 zone dello sbarco, questo settore ha visto la più profonda incursione alleata durante la notte del D-Day. Per un mese i Canadesi combatteranno per togliere al nemico la RN 13, Carpiquet e Caen.

Sword Beach si trova nel settore franco-britannico. Il suo nome, Sword Beach, non è altro che il nome in codice dato dagli Alleati. Questa spiaggia è situata nei comuni di Hermanville e Colleville-Montgomery o Colleville-sur-Orne. Il 5 giugno, poco prima delle undici di sera, vengono lanciati degli alianti britannici verso il ponte di Bénouville. In pochi minuti gli uomini del Maggiore Howard raggiungono il loro obiettivo e il ponte di Bénouville diventa Pegasus Bridge. Il ponte di Ranville, un po' più ad est è, anche lui, preso d'assalto. Nello stesso tempo i paracadutisti della 6th Airborne Division (6ª divisione aerotrasportata) si lanciano per impadronirsi della batteria di Merville. Lo sbarco degli uomini dal mare ha luogo davanti a Hermanville e Colleville. Da quelle spiagge i commandos, compreso i 177 berretti verdi francesi del 4° Commando, hanno l'ordine di attaccare alle spalle Ouistreham. In seguito avanzeranno verso i ponti di Ranville e Bénouville per dare manforte ai paracadutisti.

Il 6 giugno, nel pomeriggio, Hitler dà l'ordine di far spostare verso la Normandia molte divisioni blindate. Tuttavia sarà troppo tardi: "il dado è tratto". Il 6 giugno, a mezzanotte, più di 150.000 soldati alleati sono in Normandia, compresi 23.000 paracadutisti e 20.000 veicoli di ogni tipo. 12.000 uomini sono stati uccisi, feriti o fatti prigionieri.



Arriviamo nella cittadina di Arromanches nel pomeriggio. Passiamo davanti ad alcuni negozi che vendono cimeli e residuati bellici e, poco più avanti, specialità enogastronomiche della Normandia. Ci avviamo verso la spiaggia che dai tempi dello sbarco divenne famosa per uno dei due porti artificiali che resero possibile la storica impresa dell'Operazione Overlord.

Il **Mulberry Harbour (Porto Mulberry)** era un tipo di porto temporaneo artificiale sviluppato nella Seconda guerra mondiale proprio per essere utilizzato dopo gli sbarchi del D-Day. Ne furono costruiti due: uno davanti a Omaha Beach, chiamato **Mulberry A**, per rifornire le truppe statunitensi e il secondo al largo di Gold Beach, proprio ad Arromanches-les-Bains, chiamato **Mulberry B**, per rifornire le truppe britanniche e canadesi. Il principio dei **Mulberries**, porti artificiali, era di consentire in tempi brevi, grazie a delle banchine di scambio protette da una rada di cassoni in cemento, di scaricare veicoli e provvigioni. Situazione provvisoria ma fondamentale in attesa che i porti marittimi continentali occupati dai tedeschi fossero conquistati.

Non è ben chiaro chi per primo abbia avuto l'idea di utilizzare pontili mobili per lo sbarco di uomini e mezzi direttamente da navi alla fonda, ma molti pensano sia stato il Vice Ammiraglio John Hughes-Hallett. A una riunione nel 1942, dopo il raid su Dieppe, dichiarò che, se non era possibile catturare un porto, allora si sarebbe potuto trasportarlo attraverso la Manica. Sebbene in un primo momento questa proposta venisse accolta con derisione, l'idea dei Mulberry Harbours iniziò a prendere forma quando Hughes-Hallett diventò il Capo Navale dello staff che stava organizzando l'operazione Overlord. Sviluppato da un team del quale facevano parte lo scienziato irlandese John Desmond Bernal e l'ingegnere inglese Bruce White, costituito per ordine di Winston Churchill, il progetto del porto mobile Mulberry era costituito da una "testa" denominata "Spud", costituita da una piattaforma ancorata al fondale marino per mezzo di quattro lunghe gambe, al quale poteva attaccare il naviglio da trasporto; la piattaforma era libera di oscillare in altezza, in modo da assecondare il moto ondoso e la marea. Questa piattaforma era collegata alla terraferma mediante una passerella formata da elementi metallici galleggianti (e dotati di un certo grado di flessibilità) chiamati "Whale", al di sopra della quale avrebbero potuto circolare i veicoli a motore. Al di sotto della giunzione tra un elemento e l'altro della passerella erano posizionati dei pontoni galleggianti "Beetle", fissati al fondale con cime e ancore. Per proteggere il porto prefabbricato dai marosi era



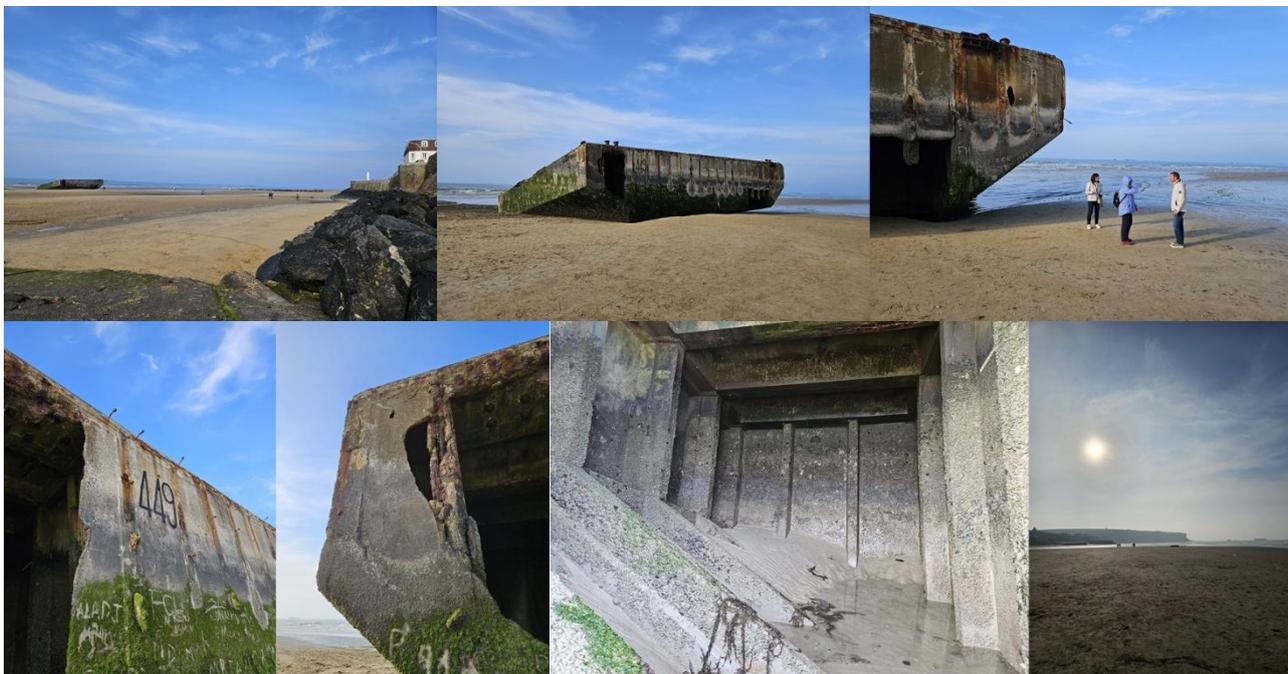
prevista la realizzazione di una barriera frangiflutti grazie a enormi cassoni di cemento ("Phoenix") o imbarcazioni ("Gooseberry"), trasportate attraverso la Manica e affondate nei pressi della spiaggia. Appena prima dell'installazione del porto prefabbricato Mulberry, gli alleati fecero affondare numerose vecchie navi da guerra o da commercio in modo da formare una prima barriera contro le onde per un totale di 7 chilometri di frangiflutti costituiti da queste navi. Inoltre, ci si accorse che le strutture superiori delle navi potevano fungere da centro amministrativo, pronto soccorso, zona di riparazione, zona alloggio per gli equipaggi delle chiatte d'assalto.

L'operatività di due porti Mulberry, costruiti nei mesi precedenti in Inghilterra, venne attuata già il 9 giugno, appena tre giorni dopo il D-Day; il Mulberry 'A', venne utilizzato dagli americani a Omaha Beach, mentre il Mulberry 'B' fu gestito dagli inglesi ad Arromanches-les-Bains. La notte tra il 19 e il 20 giugno una violenta tempesta distrusse il porto americano, lasciando intatto solo quello britannico. Nei 100 giorni successivi al D-Day, questo porto, che divenne conosciuto anche con il nome di Port Winston, fu utilizzato per far sbarcare oltre 2,5 milioni di uomini, 500.000 veicoli, e 4 milioni di tonnellate di rifornimenti, facendo così transitare gran parte dei rinforzi necessari per l'avanzata in Francia.

Da un punto di vista tecnico un porto Mulberry veniva costruito con 600.000 tonnellate di calcestruzzo, era suddiviso in 33 moli, e aveva 16 km di carreggiata galleggiante per lo sbarco di uomini e mezzi sulla spiaggia. I cassoni che furono poi affondati per farne dei frangiflutti durante la costruzione, vennero trainati attraverso la Manica a sole 5 miglia orarie. Mentre il porto a Omaha si distrusse piuttosto rapidamente, Port Winston fu utilizzato intensamente per 8 mesi, nonostante fosse stato progettato per durare solo 3 mesi.

Sezioni della passerella metallica vennero successivamente utilizzate in Francia, Belgio e Paesi Bassi per ricostruire alcuni ponti distrutti dai bombardamenti alleati o dai tedeschi in ritirata; alcuni di essi sono in uso ancora oggi, come quello sul fiume Mosa a Vacherauville, quello sulla Mosella lungo la strada D56 tra Cattenom e Kœnigsmacker e a Vierville-sur-Mer nel Calvados lungo la D517. Port Winston viene comunemente indicato come uno dei migliori esempi di ingegneria militare. I suoi resti sono ancora visibili oggi dalle spiagge di Arromanches.

Giunti sulla spiaggia l'impatto visivo di ciò che resta di *Port Winston* è sorprendente e difficile da descrivere. La contestualizzazione della storia con i suoi luoghi finisce sempre col sorprendere.



Ci troviamo di fronte al *Beetle* n° 449. Una scatola di cemento e acciaio che ha contribuito in modo determinante, come tutte le altre, ed ha assistito allo sbarco in Normandia. Da più di 80 anni, è accarezzata dalle maree particolarmente energiche in questa regione del pianeta.

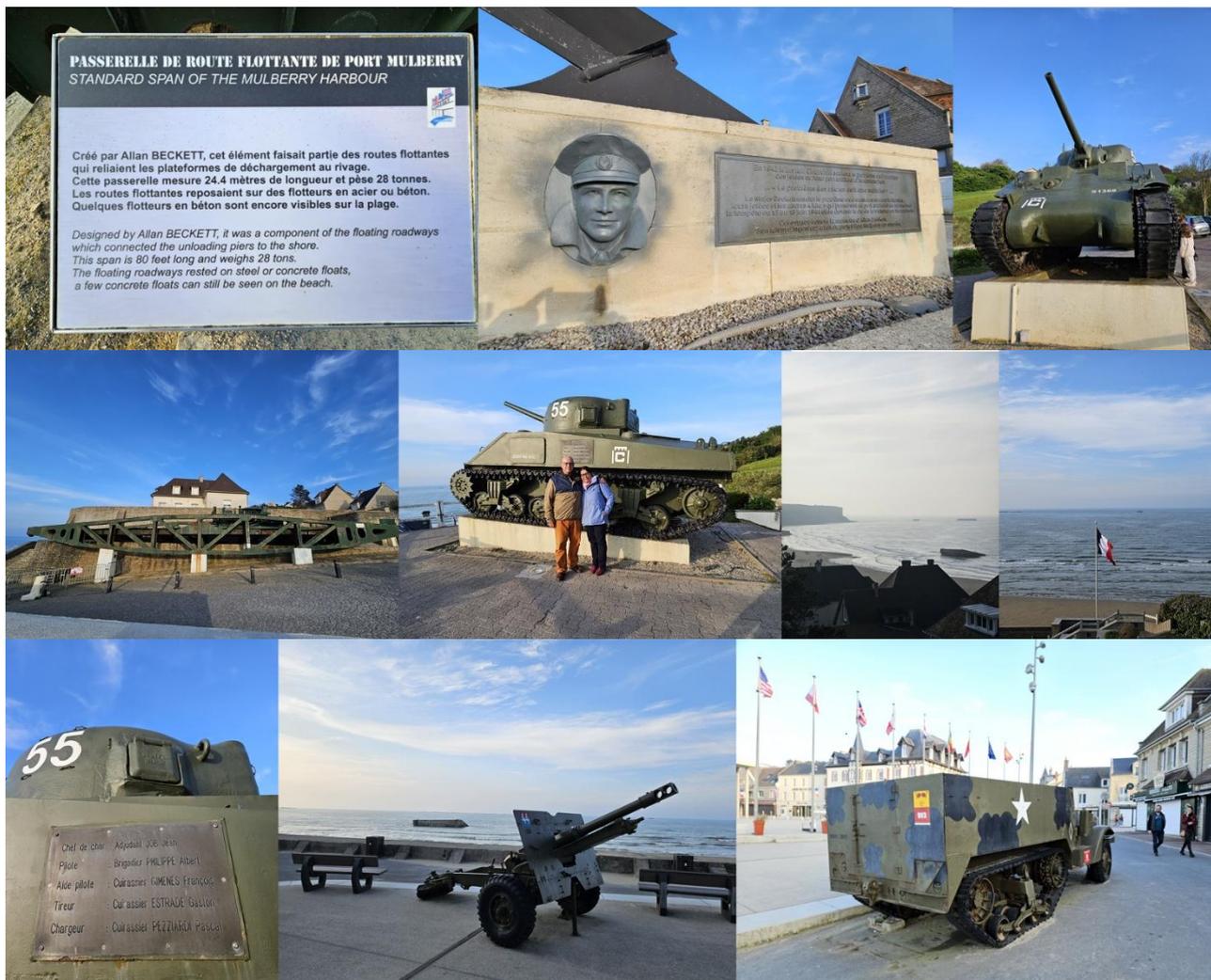


Guardando l'orizzonte si vede ciò che resta delle barriere frangiflutti che furono allestite per agevolare le operazioni di sbarco anche col mare agitato. Siamo in una zona in cui non sono rari i repentini mutamenti delle condizioni atmosferiche ed una operazione già molto rischiosa ed azzardata, che non aveva avuto collaudi precedenti, con il mare agitato si sarebbe potuta trasformare in un nuovo Mar Rosso, come quello per l'esercito del faraone che inseguiva gli Ebrei sulla via dell'Esodo dall'Egitto. Risaliamo per la scalinata che conduce al borgo.



In un belvedere che affaccia sul mare su una lastra in bronzo si ricorda lo sbarco avvenuto con l'aiuto del *Mulberry 'B'* noto anche come *Port Winston* proprio qui ad Arromanches sulla Gold Beach.





Passeggiamo per le vie della cittadina francese ed intanto la marea comincia a salire. Il cassone di cemento armato fotografato sulla spiaggia è ormai circondato dal mare che avanza indisturbato verso il muraglione e gli scogli. Vediamo altri mezzi militari dell'epoca che sopravvivuti a quell'evento ora restano muti testimoni proiettati in quello che allora era un inimmaginato per quanto fortemente desiderato futuro. Vanitosi superstiti che, a dispetto di tanti altri loro simili, sono diventati frammenti di indelebile memoria per frotte di turisti che visitarono, visitano e visiteranno questi luoghi.

Les Banks Livre sono una serie insolita di opere d'arte pubbliche moderne. Si trovano nel piccolo parco, *Jardin des Pins*, proprio dietro il Musée Du Débarquement. In occasione dell'80° anniversario dello sbarco, una mostra davvero unica ha reso omaggio agli autori che hanno descritto lo sbarco in Normandia. Nel giardino del vicino museo dello sbarco di Arromanches, sono state installate 18 panchine a forma di libri aperti che invitano a leggere un estratto dei preziosi racconti. *Les livres à deux places*, grazie ad uno speciale rivestimento, propongono una selezione di testi e foto che narrano il giorno più lungo, da diversi punti di vista. Secondo Véronique Maurey, ideatrice e organizzatrice dell'originale esposizione a capo dell'agenzia di comunicazione Haute-tension che l'ha progettata è un invito a (ri)scoprire la lettura e la storia di un momento epico della Seconda Guerra mondiale. Quelle da noi fotografate si trovano su Place du Six Juin 1944, proprio vicino al Musée du Débarquement.



Le prime ombra della lenta sera di queste terre a Settentrione ci ricordano che è quasi ora di cena. Frastornati dalle immagini d'epoca riprodotte su *Les Banks Livre* ci avviamo verso il ristorante di Hôtel De La Marine. Il ristorante gode di un suggestivo affaccio sulla spiaggia e sul *Beetle* n° 449 che la marea ha completamente assediato e riempito d'acqua, trasformandolo in uno scoglio affiorante.

Dopo la gradevolissima cena lasciamo il locale e fuori è già buio. Il *Beetle* n° 449 è ormai una massa scura su cui naufragano le onde. Frastornati dalle emozioni di questo transito ci dirigiamo tra strade deserte verso il parcheggio. Su una vetrata due bambine scrivono PAIX e AMOUR che consideriamo l'estrema ed efficace sintesi del tumulto di pensieri in cui siamo ancora avvolti.

Il rumore del mare che si infrange sugli scogli in una notte che potremmo definire tranquilla e l'odore della salsedine provocano suggestioni che riportano indietro, alla notte dello sbarco. Chiudendo gli occhi si può provare ad immaginare quello che la notte del 6 giugno 1944 sarebbe



stato possibile percepire dal nostro stesso punto di osservazione. Anzitutto il fragoroso rombo dei motori degli aerei da caccia, dei bombardieri e degli aerei da trasporto da cui si lanciarono i paracadutisti. Rumori abituali per l'epoca ma certamente di inspiegabile maggiore intensità rispetto alle altre volte. E poi vedere nell'orizzonte i bagliori dell'artiglieria navale che martellavano le postazioni tedesche a difesa della costa. Nessuno, oltre ai protagonisti, poteva immaginare quello che stava accadendo nel buio di quella tempestosa notte di giugno. Migliaia di battelli trasportavano uomini, mezzi, pezzi di calcestruzzo armato che sarebbero diventati ponti da sbarco. Il Canale della Manica affollato come non lo era mai stato prima e come non lo sarebbe mai stato poi. Una impresa titanica contrassegnata dal coraggio e dal successo che fu il risultato di uno sforzo collettivo e di immani sacrifici soprattutto in termini di perdite di vite umane.



Il pensiero, alla vista delle minacciose e schiumose onde illuminate dai lampioni in una notte meteorologicamente tranquilla, va a tutti quegli uomini che parteciparono allo sbarco. I loro pensieri, le loro paure, il loro coraggio, mentre si avvicinavano alla riva che tanti di loro non avevano mai visto prima e forse neanche immaginato, resteranno per sempre legati ad ogni pietra, ad ogni granello di sabbia di queste spiagge e di questi luoghi. Saranno per sempre accarezzati dalle maree e forse nelle notti di tempesta sarà possibile ascoltare le loro voci trasportate dal vento. Pensare a quanti quelle rive non le videro perché annegarono con i loro pesanti equipaggiamenti o a quanti su quelle spiagge lasciarono il loro ultimo fermo immagine falciati dalle mitragliatrici tedesche o da bombe di una difesa frastornata ed incredula destinata a capitolare. Se l'Europa fu liberata dall'orrore dalle tenebre del nazismo e dei suoi folli alleati lo dobbiamo anche a questi uomini. Nessuno lo dimentichi mai.

Ritorniamo a Sommervieu carichi di pensieri ed emozioni. Domattina faremo colazione con i nostri amici, ci saluteremo e riprenderemo il nostro cammino verso la Bretagna. Ad attenderci da più di trent'anni è Mont- Saint Michel, ma questa è un'altra storia.

