

14 febbraio 1944 - un amaro San Valentino

Premessa

La metodologia che consente di ricostruire fatti complessi accaduti 60 anni fa, partendo spesso da testimonianze incomplete e frammentarie, assomiglia molto ad un'indagine poliziesca. Si parte spesso raccogliendo vaghe testimonianze e labili indizi, costruendo ipotesi da verificare di volta in volta, mettendo insieme minuti tasselli, fino a formare un mosaico abbastanza chiaro da poter essere compreso e completato. Le testimonianze, purtroppo diminuiscono sempre più, portandosi con loro vecchi ricordi, ma terribili, di guerra e preziosi indizi. Quindi ci rivolgiamo anche ad internet, possiamo con questo strumento contattare in un attimo associazioni di veterani, forze armate, studiosi ed appassionati di tutto il mondo, ricercatori come noi, ed è a loro che va il nostro ringraziamento.

Quadro storico

La storia della 15 Forza Aerea americana, così come quella delle altre forze Alleate presenti in Italia durante la seconda guerra mondiale, è ancora in larga parte ancora da scrivere. Ben altro risalto è stato dato, dalla storiografia, a reparti come l'Ottava Forza Aerea, che operava dall'Inghilterra sulla Germania, e ad altri teatri d'operazione, come quello europeo o del Pacifico. La perdita di interesse per il fronte italiano dopo gli stalli di Cassino prima e di Anzio poi, ebbe pesanti conseguenze sul morale dei combattenti alleati, prima con la percezione di essere abbandonati in quello che veniva definito "forgotten front", fronte dimenticato, poi con il vedere centinaia di compagni uccisi e feriti nel prendere una collina solo per scoprire di dover ricominciare da capo con quella successiva, fino a sentirsi definire sprezzantemente "D-Day Dodgers", (i renitenti del D-Day) da personalità del proprio governo.

La missione su Verona del febbraio 1944 si svolse proprio nel quadro di quella lunga battaglia, Cassino, i cui confini geografici (come in tutte le guerre moderne) andavano molto più in là del monastero e della cittadina ai suoi piedi.

Ed è nel tentativo di sbloccare la situazione a Cassino e ad Anzio, interrompendo l'afflusso dei rifornimenti ai tedeschi, che la 15th Air Force, di base in Puglia, viene distolta dai suoi obiettivi nel sud della Germania per andare a colpire gli scali ferroviari del nord Italia, nel tentativo di realizzare quella che, in gergo militare, viene chiamata "Interdizione del campo di battaglia"

La ricerca

Estratto da "Combat Chronology, US Army Air Forces, Mediterranean Theater of Operations"

"Lunedì 14 febbraio 1944

Operazioni Strategiche (Quindicesima Forza Aerea) In Italia, B-17 attaccano i centri di smistamento a Modena, Brescia e Verona, e molti bersagli occasionali...

....B-24 bombardano centri di smistamento a Verona, Mantova, Massa Lombarda, Ferrara ed Arezzo..."



B- 24 "Liberator" in azione

Il bravo collega ed amico mantovano Claudio Mischi, mi avvertiva di avere individuato il punto di caduta di un grosso aereo, caduto il 14 febbraio 1944 presso Pegognaga. Già due volte io Claudio avevamo avuto come oggetto delle nostre ricerche aerei caduti in quello che, per la difficoltà della missione, il brutto tempo e la reazione della caccia e della contraerea tedesca, venne definito il "San Valentino Nero" della 15th Air Force. Il primo era stato il B-17G "Busy Bee", pilotato dal Tenente Harold Bond e caduto a Valeggio dopo avere avuto un'ala tranciata da un Me-109, il secondo uno dei P-38 di scorta, pilotato dal Tenente Donald Ross MacMahon, colpito dalla contraerea e caduto presso Viadana. Entrambi i piloti morirono quel giorno, assieme a molti altri dei loro commilitoni e avversari.

La caduta del "grosso aereo" era quindi facilmente riconducibile a quella missione, di cui conoscevamo già molti aspetti.

Ma il racconto fatto a Claudio poteva essere fuorviante, in quanto indicava l'aereo caduto come una Fortezza Volante: dei due B-17 caduti quel giorno nessuno era caduto nella zona indicata, a meno di un colossale svista durata 60 anni. Attraverso un rapido controllo del numero di serie (disponibile sul sito www.armyairforces.com) potevo verificare che dei due B-17 persi dall'USAAF quel giorno, uno era quello di Harold Bond, caduto a Valeggio, e l'altro riposa tuttora nelle acque della Corsica, oggetto della curiosità di numerosi subacquei!!

Anche i B-24 persi quel giorno dalla 15 Air Force erano due, uno dal 459th Bomber Group (di base a Giulia, in Puglia) e uno dal 450th Bomb Group (di base a Manduria, sempre in Puglia), ma il documento di Claudio forniva, oltre alla data, un altro dato importantissimo, i nomi di due cadaveri rinvenuti fra i rottami dell'aereo : Ronald Bucher e Pecez Venezia.

Missing Air Crew Report e Veterani

Nel lontano 1943, qualcuno nelle alte sfere dell'Air Force deve avere pensato che in un lontano futuro strani personaggi di ogni paese europeo si sarebbero messi a studiare le tonnellate di alluminio lasciate qua e là dalla guerra aerea in europa, ed ebbe allora la favolosa idea di aggiungere alle già ciclopiche mansioni dei sergenti furieri, anche quella di compilare un documento chiamato MACR.

Scherzi a parte, il MACR (acronimo di Missing Air Crew Report) fu istituito dall'USAAF quando, nel 1943, ci si accorse che lo sforzo per piegare la Luftwaffe sarebbe stato lungo e costoso, soprattutto in termini di vite umane. Per ogni aereo (e relativo equipaggio) perduto, si doveva compilare un documento contenente ogni possibile dato relativo all'aereo (matricole delle armi, dei motori) all'equipaggio (nome, indirizzo) e alle circostanze della perdita (data e luogo della missione, obiettivo, eventuali testimonianze di sopravvissuti o di fonte nemica), allo scopo di potere, alla fine della guerra, ritrovare eventuali scomparsi. Potrà sembrare strano, ma ancora oggi i dispersi dell'USAAF nella sola Europa ammontano a ben 78.000, nonostante il prezioso aiuto fornito dai MACRs nel ritrovamento (anche in tempi recenti) di aviatori scomparsi. Sono sul punto di fare un bel passo avanti, ma prima di ordinare il MACR all'Istituto storico dell'Air Force devo però scoprire a quale dei due gruppi apparteneva il nostro B-24. Scrivo ai curatori di entrambi i forum, e il giorno dopo ho già una risposta dal 450th BG : Ronald Bucher e Pecez Venezia (grafia errata) erano rispettivamente il Sergente mitragliere Ronald E. Boucher e il motorista sergente maggiore Peter J. Venezia, chiaramente un italoamericano.

Non solo, oltre alla matricola dell'aereo (B-24H sn #42-7710), Daniel Stockton, (curatore del sito www.b24bestweb) mi manda anche la foto del suo Nose-art, "TAKE OFF TIME".



Nose-art "TAKE OFF TIME"

Verona, 14 febbraio 1944

Gli amici del 450° ci hanno inviato una chicca! E' il rapporto della missione numero 25, 14 febbraio 1944, obiettivo lo scalo merci di Verona:

"cronologia: 42 B-24 decollano alle 8.45 per bombardare lo scalo merci di Verona. Sedici tornano in anticipo. Diciassette sganciano 50 tonnellate di bombe da 500 libbre da 24.000-25.000 piedi sul bersaglio secondario, lo scalo merci di Mantova. Dei sedici tornati in anticipo, dieci tornati con con 30 tonn. di bombe, due hanno sganciato 6 tonn. di bombe in mare per malfunzionamenti. Quattro hanno sganciato 3 tonn. di bombe su ponti, ferrovie e fabbriche a La Spezia e Livorno. Tre sono tornati in ritardo ed hanno sganciato 9 tonn. di bombe in mare, quattro tornati fra le 18 :00 e le 21 :00. Uno mancante, nessuno atterrato in aeroporti amici."

Quello mancante è il Take Off Time.

Il rapporto prosegue, indicando la rotta seguita, la scorta (P-38 dell'82nd FG) e il motivo per cui si è dovuto bombardare l'obiettivo secondario: Verona era coperta da una spessa coltre di nubi. A farne le spese è stata Mantova.

Ma anche per i B-24 non è andata del tutto liscia. Oltre alla contraerea (indicata come accurata e intensa su Verona) ci si è messa anche la caccia! Da 20 a 25 Me-109 appaiono sulla scena nelle vicinanze dell'obiettivo, subito impegnati dalla scorta. Ma uno dei bombardieri, staccato dal grosso forse perché colpito dalla flak, è subito attaccato da altri Messerschmitt. Le nuvole lo coprono e viene perso di vista, il rapporto termina così :
"Perdite : Un aereo non tornato, motivi non determinati, un'altro con danni leggeri da Flak."



Il pilota del B-24 Liberator "TAKE OFF TIME" Tenente Robert H. Gernand

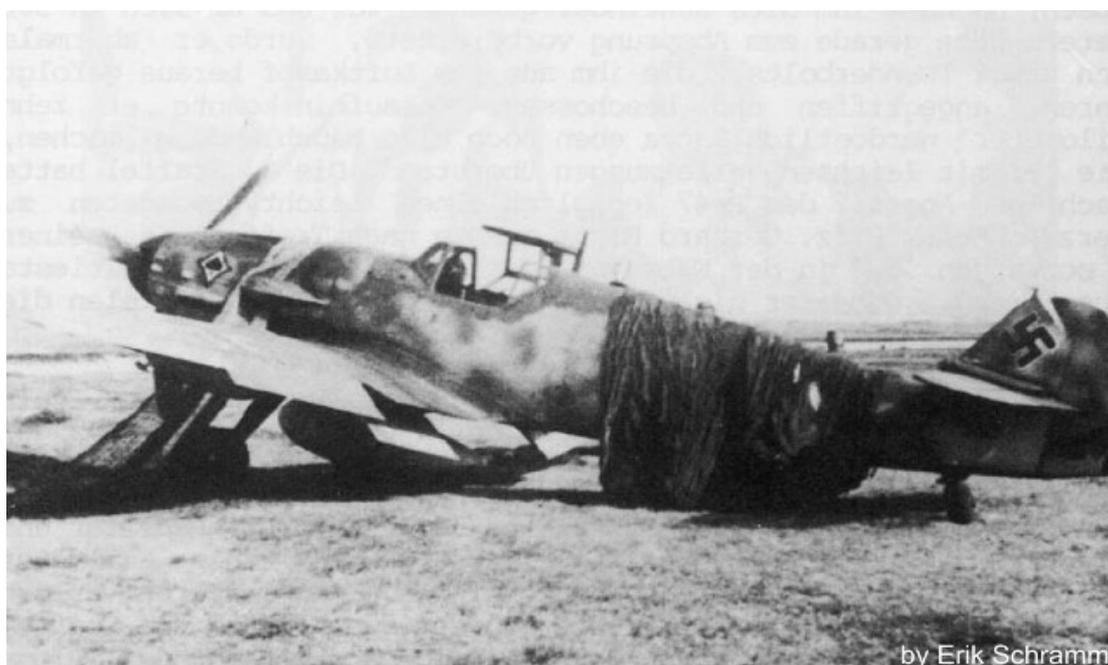
Si sa che la Luftwaffe non era di manica larga nel concedere la qualifica di "Asso". Gli abbattimenti venivano confermati solo con testimoni o dopo esame delle cinefotomitragliatrici.

Possiamo sapere chi ha abbattuto il "Take Off Time" ?

Con ragionevole certezza, si : Tony Woods, con paziente e ammirevole lavoro, ha raccolto e catalogato gli abbattimenti confermati della Luftawaffe. Per il 14 febbraio 1944, sotto il comando JaFu OberItalien/Luftflotte 2, il sergente pilota (Feldwebel) Kurt Braasch, del 3/Jg53, ha abbattuto un B-24 a 7.500 metri di quota, sud-sudest di Mantova, alle ore 13 :20, abbattimento confermato. Il sergente Braasch morirà il 2 aprile 1944 fra l'Austria e la Slovenia, a Laibach, abbattuto sul suo Me-109G in un combattimento, ironia del destino, proprio contro i B-24 della 15th.



Il sergente pilota (Feldwebel) Kurt Braasch, del 3/Jg53 (seduto ai comandi di un BF-109)



Il Messerschmitt ME-109 G "Giallo 6"

L'abbattimento

Il colonnello Lynn Gamma, curatrice dell'Air Force Historical Research Agency, è stata, come sempre, veloce e gentilissima. Il MACR numero 3157 è arrivato dopo una settimana dal mio ordine. Apro la busta e inizio a leggere :

ci sono tutti i dati della missione, le matricole dell'aereo, delle armi, dei motori, e una prima conferma dell'abbattimento.

"data ora e luogo in cui l'eromobile è stato visto l'ultima volta : 14 febbraio 1944, ore 13 :28, Mantova, Italia, scaduto dalla formazione in territorio nemico e sotto attacco aereo". Poi la lista dell'equipaggio :

Pilota Tenente Robert H. Gernand

Copilota Sottotenente Alexander Sinila

Navigatore Sottotenente Edward A. Wojcoski

Bombardiere Flight Officer Anthony Santomango

Motorista Sergente Peter J. Venezia

Motorista-mitragliere Sergente Roco J. Mitchell

Marconista Sergente Luis A. Vasquez

Marconista-mitragliere Sergente Zelford D. Mathis

Mitragliere Sergente William J. Rossman

Mitragliere Sergente Ronald E. Boucher

Seguono le testimonianze giurate dei sergenti Wiley e Briggs, che da un'altro aereo della formazione hanno visto il "Take Off Time" colpito ad un motore scendere dalla formazione, venire attaccato da caccia nemici e perdersi fra le nubi.



Il B24 – Liberator – TAKE OFF TIME - Grafica di Fabio Raimondi (Romagna Air Finders)

Ancora uno schizzo dell'ultima posizione dell'aereo, subito a nord di Mantova, gli indirizzi dei parenti degli aviatori abbattuti, e la prima parte del Macr si conclude. La seconda parte, riempita alla fine della guerra nel debriefing dei superstiti liberati dalla prigionia, contiene i questionari con domande specifiche sull'ordine di abbandono dell'aereo e sui militari scomparsi. E' Sinila, il copilota, ad individuare la campagna fra Gonzaga e Pegognaga come punto di caduta dell'aereo, quando si è lanciato Boucher era già morto, probabilmente colpito dal fuoco dei caccia, mentre Peter Venezia, incredibilmente, si è rifiutato di lanciarsi! La cosa è confermata anche da Mathis : Boucher era disteso vicino all'apertura della fotocamera, mentre Venezia, in piedi, a fianco alla mitragliatrice di destra, sembra apparentemente illeso ma spaventato ("looked scared" dice Mathis) e non si lancia. Quasi tutti i componenti dell'aereo erano feriti, Vasquez ad una gamba, Woicoski ad un polso, Santomango alla testa (ne ricaverà un occhio di vetro) e Rossman ad un braccio. Possiamo solo immaginare l'orrore di quei momenti, con i proiettili dei 109 che attraversano la fusoliera e le persone, il sangue, l'aereo che perde quota, il fuoco, il fumo e le urla, poi il campanello di emergenza che dà il segnale di abbandonare l'aereo. Peter Venezia ha scelto di non lanciarsi, o semplicemente l'orrore è stato più forte dell'istinto di conservazione. I superstiti vengono catturati e inviati in Germania, in prigionia.



Kurt Braasch attacca il B24 - Grafica di Fabio Raimondi (Romagna Air Finders)

Distinguished Flying Cross.

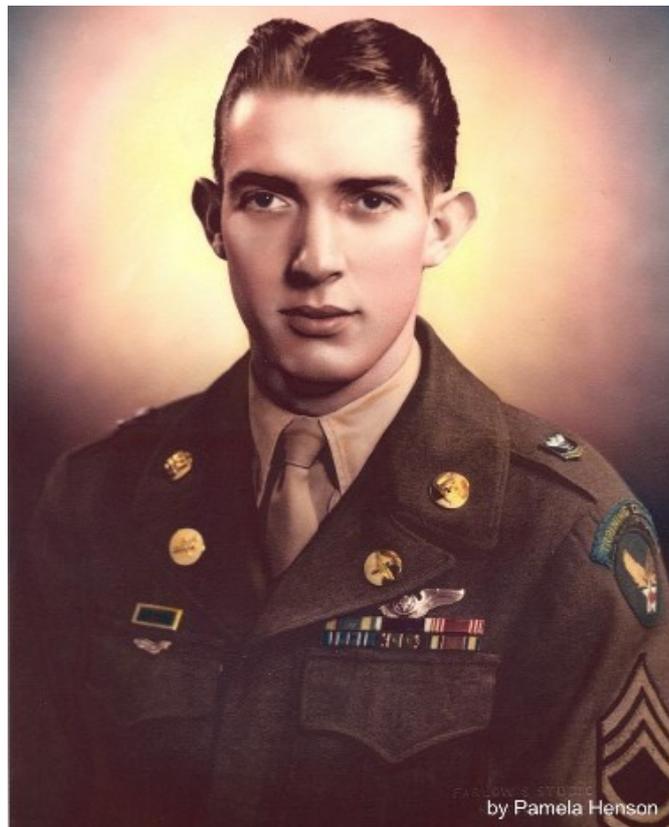
Tutte le storie che ho raccolto sugli equipaggi di aerei abbattuti hanno una caratteristica in comune : non hanno una fine vera e propria. Bisogna dirsi basta e smettere di cercare, perché continuando a scavare emergono sempre nuovi particolari che rimandano ad un nuovo finale o ad una nuova storia. Così è stato anche per il Take Off Time.

Non mi bastava il MACR, volevo saperne di più, mi sono messo alla ricerca di eventuali sopravvissuti, e li ho trovati.



William Rossman, con la targa, Pamela con alle spalle il marito Michael e di fianco la madre Alice

"Mr. William J. Rossman jr. di Racine, nel Wisconsin, è stato recentemente insignito della Distinguished Flying Cross per eccezionale condotta e coraggio, partecipando a voli di guerra durante la seconda guerra mondiale. Il prestigioso riconoscimento è stato consegnato a Mr. Rossman per eccezionali atti di eroismo risalenti a 58 anni fa, quando serviva come mitragliere e operatore radio di un B-24, con il grado di sergente dell'US Army Air Corps. Il 14 febbraio 1944, dopo il bombardamento dello scalo merci di Verona, Italia, il B-24 del sergente Rossman fu colpito da fuoco contraereo che mise fuori uso due dei 4 motori. Incapace di rimanere in formazione, il bombardiere fu attaccato da sei Me-109 che misero fuori uso il terzo motore, appiccando anche il fuoco all'aereo. Il pilota, tenente Robert Gernand, suonò la campanella di evacuazione dando l'ordine all'equipaggio di lanciarsi. Il bombardiere era in fiamme, e cadendo in stretta spirale perdeva quota rapidamente. A quota ormai bassa, lottando contro la forza centrifuga, Rossman, ferito, restò a bordo dell'aereo per assistere nel lancio Luis Vasquez, un altro membro dell'equipaggio seriamente ferito e impossibilitato a lanciarsi da solo. Dopo essersi lanciato, Rossman rimase nascosto in un convento, prima di essere catturato dai tedeschi dieci giorni dopo..." Così recita l'articolo, pubblicato nel sito del senatore Paul Ryan, del Wisconsin, in cui viene annunciato che Rossman, Vasquez e Gernand non solo sono ancora vivi, ma sono anche stati insigniti della DFC per la missione del San Valentino 1944. Un'altra breve ricerca e sul sito del St. Augustine, un giornale locale della Florida, trovo anche un pezzo analogo su Robert Gernand, il pilota. Il direttore del giornale, Mr. Peter Guinta, gentilmente risponde ai miei messaggi e mi fornisce l'indirizzo. Tempo una settimana, e mi risponde via mail Nancy Donegan, la figlia. Suo padre non è molto pratico di computer, e ha demandato a lei i rapporti "epistolari". E' grazie a Nancy che ottengo anche l'indirizzo email di Pamela Henson, la figlia di Rossman.



Sergente William J. Rossman



L' equipaggio del "TAKE OFF TIME"; Rossman al centro della seconda fila in basso

Giugno 2005 La ricerca sul campo.

Un aereo che cade è un tritacarne. Non è bello da dire, ma è la verità. Tonnellate di metallo lanciate contro il suolo a 300 km all'ora riducono in poltiglia tutto quello che contengono e tutto quello che incontrano. Così, esistendo la possibilità che il terreno contenga qualche resto di Boucher e Venezia, i Romagna Air Finders sono venuti a verificare.



Primi sondaggi con i Metal Detector



Spinozzi e Venturini con il Magnetometro



Si scruta la zona con le mappe e cartine

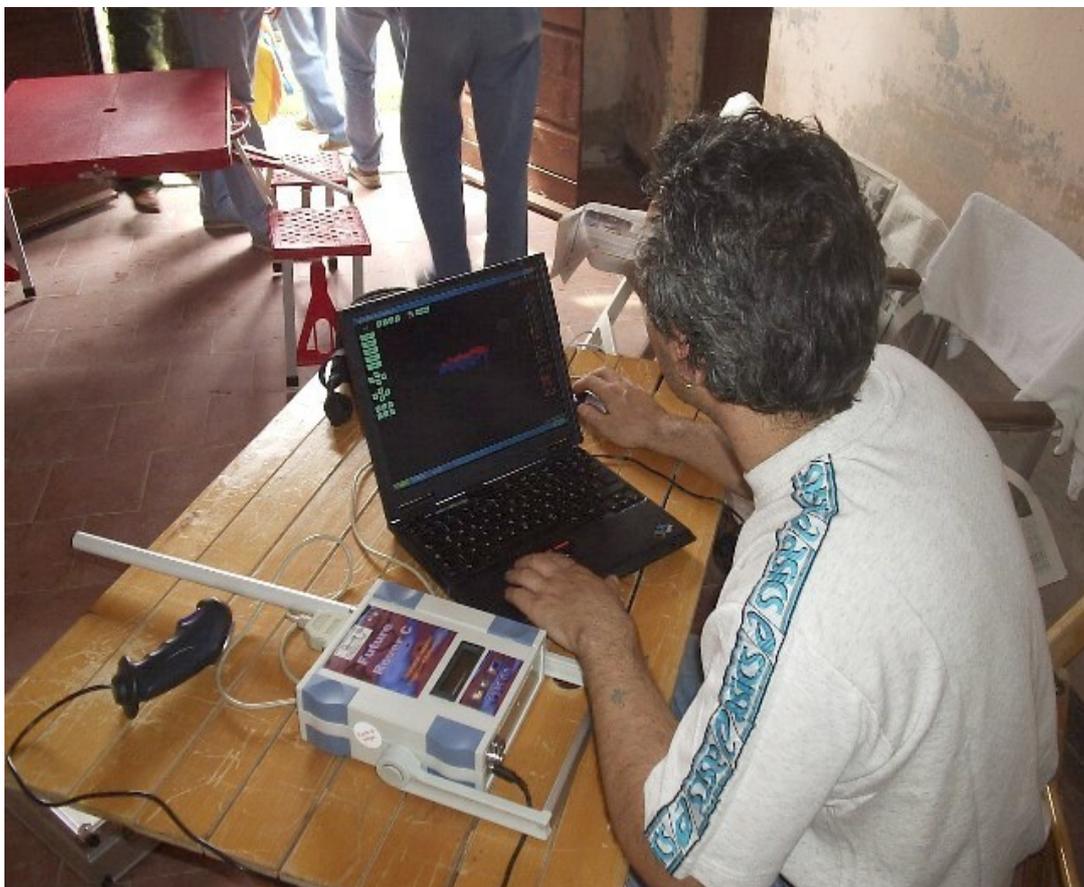


Ogni rilievo viene memorizzato

Una prima analisi aveva rivelato, sotto la superficie del terreno in cui si schiantò il Take Off Time, quella che sembrava una lunga massa metallica. Forse resti della fusoliera? Arrivo sul posto e trovo i RAF già al lavoro, sguinzagliati sul campo con i loro metal detector. Piccoli frammenti di alluminio rivettato, inequivocabilmente "la pelle" di un aereo affiorano qua e là, assieme a un paio di pallottole calibro .50. Ma è l'analisi con il georadar a rivelare due distinte masse metalliche ravvicinate, a poca profondità.



Alcuni frammenti del B24 – Liberator – Take Off Time



Fabrizio consulta i dati visualizzati tramite il Georadar

Leo Venieri riesce anche a procurare, a tempo di record, uno scavatore, e lo scavo rivela ben presto....nulla.

Quelle che sembravano grandi masse metalliche sono, in realtà, quelle che io chiamo "nuvole": minuscoli e innumerevoli piccoli frammenti di metallo, derivati dallo spezzarsi, fondersi e ossidarsi dei resti metallici dell'aereo che sullo schermo del georadar danno l'impressione di una unica grande massa. Tutti i successivi sondaggi danno lo stesso deludente risultato. Sono perplesso, come è possibile che un aereo di svariate tonnellate lasci di sé solo pochi etti di frammenti? Il campo è stato successivamente lavorato, d'accordo, ma ho visto aerei ben più piccoli, come uno Spitfire, lasciare in un campo frequentato e coltivato per decenni quasi un quintale di materiale!



Siamo un po' demoralizzati...



Ma il sorriso non tarda ad arrivare, siamo orgogliosi anche di questo

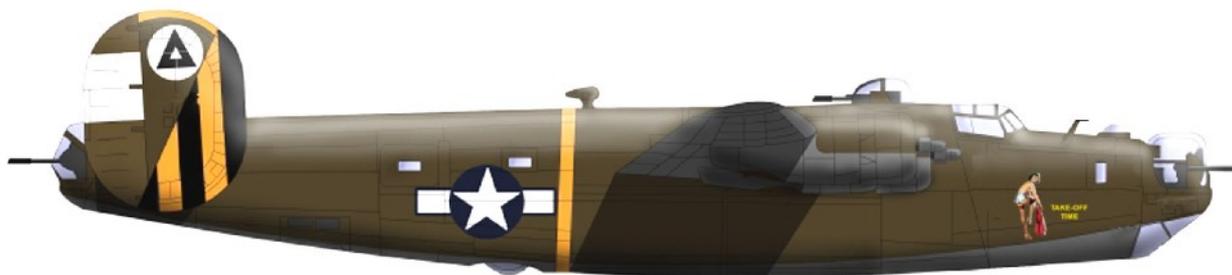
Inaspettatamente trovo la risposta poche settimane dopo, in uno di quei libri di storia locale che sono una manna per noi ricercatori. Il libro si intitola "Il biancospino del mio cortile" e l'autore Giacomo Sironi, allora ragazzo, racconta gli avvenimenti di quel giorno, e di come, pezzo per pezzo, può sparire un B-24.

"...in quei giorni cadde un aereo americano di una squadriglia a sei velivoli, forse colpito da un proiettile della contraerea appostata nei pressi di Motteggiana, a presidio dei ponti sul Po. Era mezzodì, ho assistito all'episodio insieme ai compagni di giochi Franco e Carlo Gualtieri, dall'abbaino della loro casa. L'aereo si staccò dalla formazione perdendo quota, compì un'ampia voluta verso Bondeno, i piloti (forse tre) si lanciarono col paracadute. L'aereo si schiantò a margine della Corte Cadellora, a meno di due chilometri da Gonzaga, sulla strada omonima che conduce a Pegognaga..."

"...mio fratello mi caricò sulla canna della bici ed andammo a vedere l'aereo caduto, anzi i rottami : per Giovanni, studente aeronautico, era naturale la curiosità. Ritornammo nel pomeriggio, razzolando qualche piccolo reperto : un flap d'alettone in lamierino di alluminio, delle fascette tipo "cheney" a vite, un interruttore, un brandello di plexiglas e delle viti di acciaio rivestite in alluminio al magnesio. La domenica mattina Giovanni partì in bici per Cadellora : da quella vasta distesa incustodita di rottami (le guardie militari non sempre erano presenti) dove tutti arraffavano souvenir, riuscì a svignarsela con una camicia di cilindro del motore (senza pistone) nascosta in un sacco di iuta. A suo dire era interessante per il sistema delle valvole..."

"...Giovanni e l'amico Lanfranco Freddi nella seconda visita avevano scoperto fra i rottami anche una mitragliatrice dell'aereo praticamente intatta, divelta dall'ancoraggio, che per utilizzarla sarebbe stato utile modificarla e piazzarla su un basamento treppiedi. Approfittando della guardia disattenta, più interessata a scherzare con un gruppo di ragazze, coperti da un cespuglio decidono di trascinare - senza dare troppo nell'occhio - l'arma a margine del campo, in un fosso, coprendola con arbusti e foglie di granoturco. Lanfranco, sprezzante del pericolo e un po' incoscientemente, ritornerà la mattina successiva e si porterà a casa quel micidiale arnese..."

Ecco la spiegazione, i tedeschi probabilmente avranno asportato i rottami più grossi, lasciando che la popolazione prendesse il resto. Di un bombardiere di svariate tonnellate di peso non sono rimasti che pochi miseri avanzi senza valore. Per i Romagna Air Finders, per me, per Sironi e per il sergente Rossman, invece, quei pezzi di alluminio ossidato hanno un valore immenso e insostituibile, sono la muta testimonianza di quello che è stato, tocca a noi, e credo ci siamo riusciti, riuscire a farli parlare per raccontarci la loro storia.



22 Febbraio 2006

Grazie ai contatti con Michele Becchi, posta elettronica e cellulari, Fabio Raimondi accompagna Pamela Henson e il marito Michael al Museo dei R.A.F. a Fusignano. In un pomeriggio vengono avvisati i componenti del gruppo per ricevere questa inaspettata ed emozionante visita dagli Stati Uniti. Ad accogliere gli illustri ospiti intervengono Leo Venieri, Enio Iezzi, Uliano Dalmonte, Spinozzi Marcello e Marco Maiani.



Da sinistra: Iezzi, Spinozzi, Michael, Dalmonte, Pamela, Venieri



Venieri e Maiani consegnano a Pamela, emozionata, i resti del B24 "Take Off Time"

Chi è Claudio Mischi

Claudio Mischi, nato a Mantova nel 1961, fin da ragazzo dimostra interesse per la storia militare, per l'aeronautica e i modelli in miniatura. Inizialmente costruisce plastici ferroviari, per poi passare ai modelli di aerei.

Nel 1994 decide di cambiare genere ed inizia a costruire diorami militari, nello stesso periodo collabora con una rivista modellistica, per la quale firma alcune recensioni di modelli. Stanco di costruire diorami con le ambientazioni fornite dalle maggiori ditte produttrici, decide di costruirsi da sé le ambientazioni e scolpendo il gesso crea edifici, muri di recinzione, marciapiedi, fontane e tutto quello che può servire per un diorama militare.

Nel 2000 inizia le ricerche storiche riguardanti i bombardamenti e gli aerei abbattuti nella Provincia di Mantova, e visti i risultati positivi decide di continuare su quella strada.

Nel 2002 l'incontro decisivo con lo storico Michele Becchi, con il quale inizia una meravigliosa collaborazione.

Nel 2005 l'incontro magico con il "Gruppo di ricerche e recuperi storico umanitari" ROMAGNA AIR FINDERS, il gruppo di persone più straordinarie che Claudio Mischi abbia mai conosciuto in vita sua, con i quali ha condiviso gioie, delusioni, vino, salame e pane ferrarese.

"Sicuramente quelli che ci conoscono credono che noi ricercatori siamo pazzi, o sognatori, o gente che ha del tempo da perdere o altro ancora; niente di tutto questo, noi siamo gente che lavora e il tempo libero lo impieghiamo nelle ricerche, quello che facciamo lo facciamo perché crediamo in alcuni valori, che probabilmente ai più fanno sorridere ma che noi portiamo come una bandiera.

Io personalmente sono soddisfatto della mia vita e di come impiego il mio tempo libero; da persona che ama la storia della propria terra sono fiero di portare a conoscenza storie di vita e di morte che con il tempo rischierebbero di andare perdute per sempre e sono sicuro che chi la pensa come me mi è grato per il lavoro di ricerca che svolgo. E' inoltre giusto ricordare tutti quei giovani che sono morti a migliaia di chilometri dalle loro case e dai loro affetti per rendere il nostro paese, l'Italia, un paese libero e democratico.

Il mio motto, del tutto personale, che mi ripeto in continuazione: non importa il tempo che impieghi a fare le cose, l'importante è il risultato finale"

Claudio Mischi

Per la stesura del "Rapporto del Take Off Time di Pegognaga" ringraziamo tutto lo staff dei Romagna Air Finders e collaboratori, Michele Becchi, Claudio Mischi, Pamela Henson, Erik Schramm e William Rossman per questa indelebile testimonianza.

