

BRESCIA E PROVINCIA

Il B24 americano preda dei tedeschi distrutto a Ghedi dagli stessi Alleati

Il 12 luglio 1944 atterrava nella Bassa l'aereo colpito su Monaco: l'equipaggio puntava verso la Svizzera

Storia e storie

Gianluca Gallinari
g.gallinari@giornaledibrescia.it

■ Fa specie raccontare - a pochi giorni dal celebrato arrivo di un caccia di quinta generazione e di fabbricazione americana all'aerobase di Ghedi, il nuovo F35 - un episodio bello che vede ben altro aereo statunitense catturato a Ghedi dai tedeschi occupanti e quindi distrutto dagli stessi Alleati per scongiurare fughe di segreti aeronautici. Eppure è proprio ciò di cui fu teatro la Bassa bresciana, scambiata per la Svizzera dall'equipaggio di un B24 colpito durante una missione di bombardamento su Monaco, esattamente 78 anni fa.

L'emergenza. A ricostruire, sulla base di documenti rarissimi recuperati con lavoro certosino, ciò che avvenne il 12 luglio 1944 sono gli appassionati archeologi dell'aria di AirCrashPo, che hanno ormai all'attivo decine di rinvenimenti di resti di velivoli caduti in Italia durante la Seconda guerra mondiale, e che in virtù delle loro ricerche hanno acquisito anche dimistichezza assoluta con archivi e database dell'aviazione militare, dai quali desumere informazioni preziose relative a storie spesso dimenticate o affidate a incerti passaparola. Quella in questione è la vicenda del bombardiere B24-J Liberator (prodotto dalla Consolidated, numero seriale 44-40130) appartenuto al 492th Bomb Group dell'Usaaf e di stanza in Inghilterra, a North Pickenham. Ai comandi del

capitano Herschel Smith, e con a bordo nove uomini di equipaggio, decollò assieme ad altri B24 per una missione di bombardamento sulla Germania: obiettivo la stazione ferroviaria di Monaco. Il velivolo fu centrato da un colpo di contraerea che uccise il sergente Edwin Roger, il mitragliere della torretta a sfera ventrale tipica di questi velivoli. Il proiettile restò nel velivolo danneggiando l'impianto dell'ossigeno e causando un incendio a bordo, fortunatamente estintosi in breve.

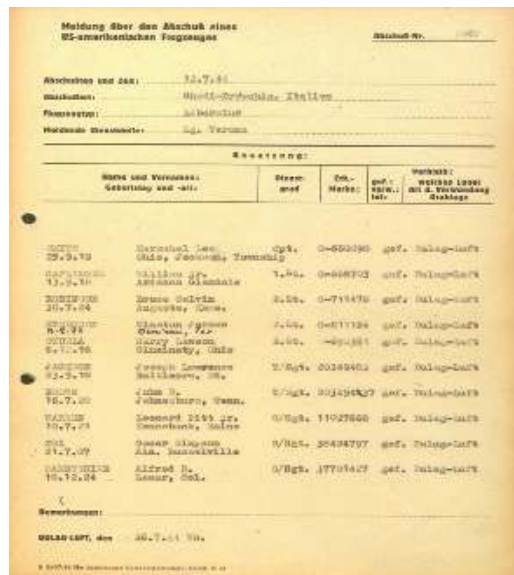
Il comandante tentò di raggiungere la Svizzera neutrale ma volò ben oltre le Alpi che segnavano il confine italiano. Per gli americani sarebbe stata l'indisponibilità di mappe della Confederazione Elvetica a bordo dell'aereo, a impedire il ricorso all'antesignano sistema di navigazione (che prendeva per riferimento radiofari an-

ziché satelliti) e di impostare con esso una rotta precisa. Circonstanza che le ricerche e i documenti prodotti oggi da AirCrashPo e in particolare da Luca Merli (si veda nelle foto) consentono di escludere: il piano di volo recuperato riporta le coordinate di due aeroporti «alternati» e di quello di Zurigo. Si trattò forse di errore umano o di inutilizzabilità degli strumenti perché danneggiati.

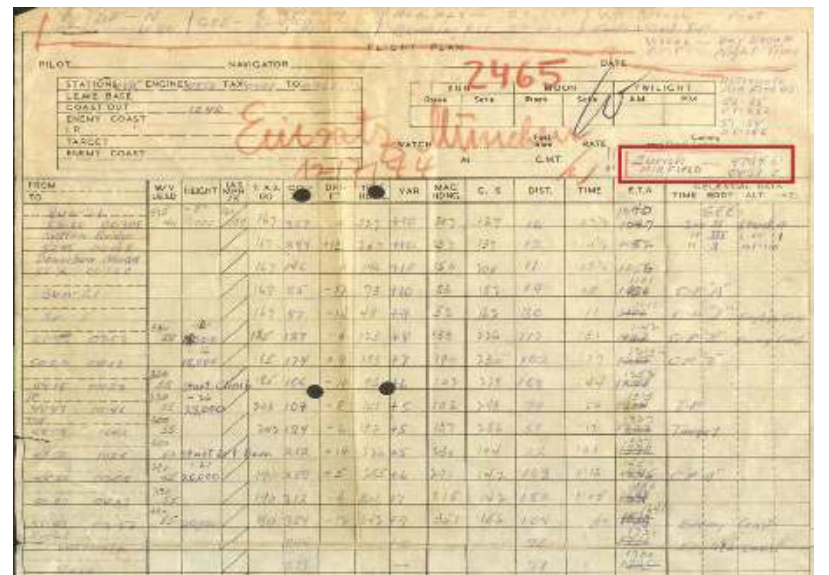
L'arrivo a Ghedi. Il B24 giunse nel cielo della Bassa, dove fu intercettato da caccia Messerschmitt Me Bf109 del 5/JG77 tedesco. Fu in particolare al pilota Ewald Schummer che fu attribuita la cattura del bombardiere, costretto ad atterrare a Ghedi. I militari americani divennero prigionieri di guerra. E il Li-



Quadrимotore. Il B24-J catturato dai tedeschi sulla base di Ghedi (si noti il soldato con il tipico elmetto tedesco) // PH: www.492ndbombgroup.com



Prigionieri. Il rapporto tedesco della cattura dell'equipaggio



Piano di volo. Il documento del B24 riporta pure le coordinate dell'aeroporto di Zurigo

berator preda ambiziosa dell'intelligence nazista: l'aereo era in condizioni di volo e consentiva ai tedeschi l'acquisizione di informazioni sulle più avanzate tecnologie aviatorie degli Alleati. Il B24 fu collocato nella zona sud della base, dove non sfuggì ai ricognitori dell'Usaaf. Gli americani decisero così di distruggere il loro stesso velivolo caduto in mano nemica. La storia qui si offre a letture incrociate: da un lato, da Bari, sarebbe stato appositamente paracadutato il sacerdote camuno don Vittorio Bonomelli, già attivo nelle fila della Resistenza e formato quale radiofonista dalla Special Force alleata, che si sarebbe occupa-

to di dare alle fiamme con alcune saponette al fosforo il grosso quadrimotore per poi fuggire. Un tentativo forse riuscito solo in parte, se il 14 luglio gli americani, come ricostruito sempre da AirCrashPo sulla base di documenti Usaaf, fecero decollare una formazione di P-38 Lightning del 14th e dell'82nd Fighter Group per distruggere l'aereo: furono 26 le bombe sganciate sull'obiettivo, ridotto a un cumulo di rottami. Non senza che uno dei caccia americani, quello ai comandi di John Norman Girling, fosse abbattuto, precipitando nel Piacentino, dove il giovane tenente fu nascosto e salvato dalla popolazione locale. //

Dagli archeologi dell'aria di AirCrashPo appello per lo Stuka che cadde a Fornaci

Difficile darne una definizione: i membri di «AirCrashPo» sono appassionati, con competenze prese in prestito a storici e archeologi. In inglese, per chi come loro rintraccia frammenti di un passato aeronautico recente, si usa l'espressione «airfinder», intraducibile. Quel che è certo è che da quasi 20 anni indagano per individuare siti di «crash» aerei incrociando racconti d'epoca e documenti, spesso ricostruendo storie rimaste avvolte da incertezze

per decenni. Ora lanciano un nuovo appello: da un rapporto tedesco quasi illeggibile, il 28 novembre 1944 risulterebbe precipitato in zona Fornaci uno Ju87-D del 2NSGr.9: uno Stuka, temuto bombardiere da picchiata, che dopo una missione su Forlì tornava a Ghedi pare colpito dalla caccia nemica. Il pilota Franz Spörr morì nell'impatto. Chi avesse info contatti AirCrashPo: cell. 3425795804 / merli.lucagabriele@gmail.com; agostino.alberti.69@gmail.com.

E lo storico dirigibile Goodyear solca i cieli della Bassa

La curiosità

Il velivolo è tornato in Germania dopo le riprese della «6 Ore» di Monza nel weekend

■ È silenzioso, ma non passa certo inosservato e ovunque vada lascia tutti con il naso all'insù. Da qualche giorno una vera e propria icona sta attraversando i cieli della Bassa bresciana: è il dirigibile Goodyear Blimp, proprio lo stesso che nello scorso fine settimana è stato impe-

gnato nelle riprese della «6 Ore» di Monza, la corsa di auto sportive di durata che si è tenuta domenica all'Autodromo Nazionale. In moltissimi bresciani, incuriositi dal passaggio del velivolo, lo hanno immortalato condividendo poi scatti e fotografie sui social network. Da Quinzano, a Orzinuovi, a Borgo San Giacomo: in tanti paesi della Bassa è stata segnalata la sua presenza, testimoniata anche da filmati e numerose immagini. Il grande dirigibile era arrivato in Italia da Lubiana, sorvolando Gorizia, Venezia, Padova e Verona. Dopo l'evento a Monza, è ripartito, per tornare alla



Il dirigibile. L'iconico mezzo aereo avvistato nel Bresciano

base tedesca di Friedrichshafen.

Si tratta di un dirigibile modello semirigido Europa di ultima generazione, prodotto da Zeppelin NT e marchiato Goodyear. È un mezzo dotato di un rigido telaio interno e di un involucro pressurizzato che, a oggi, è il più grande del suo genere al mondo. Lungo 75 metri e alto quasi 18, è lo stesso modello utilizzato dai tre dirigibili Goodyear attualmente operativi negli Stati Uniti. La sua storia inizia con il primissimo

Il passaggio nei cieli della Bassa non è passato inosservato

prototipo nel 1917 nei cieli di Chicago e negli anni accumulato prestigio e riconoscibilità. Inizialmente usato solo per il trasporto di ricambi aerei, nel 1955 va in Tv negli Stati Uniti: trasmette le prime immagini durante un programma in diretta nazionale. Nel 1965 il dirigibile Goodyear Blimp Mayflower compare nel film dei Beatles «Help» e nel 1972 diventa internazionale con il suo primo volo europeo, dall'Inghilterra all'Italia. Il rilancio dell'icona volante in Europa risale al 2020, anno in cui è stato l'ospite d'eccezione nella leggendaria 24 ore di Le Mans. //

ALESSANDRA PORTESANI