



# 1944: “Belly landing” nei territori a sud del fiume Po

## Evento 1



Lo stemma del 64th Fighter Squadron “Black Scorpions” nasce nel deserto in Palestina durante l’addestramento, dove di frequente, al risveglio mattutino, gli aviatori si ritrovavano negli scarponi degli scorpioni neri in cerca di calore a difesa delle rigide temperature notturne. In seguito, in Sicilia, è stata aggiunta la piramide a testimoniare il precedente servizio svolto con base nei campi di volo in Egitto. Nello stemma compaiono anche una nuvola bianca e il cielo azzurro.

**1**0 Novembre 1944, ore 10:30 circa, un cacciabombardiere Republic P-47 Thunderbolt perde quota lasciando nel cielo una scia di fumo nero. Non vedendo altra alternativa il pilota decide di tentare un “belly landing” (atterraggio sulla pancia del velivolo) individuando un punto nei campi a sud del fiume Po. Il pilota è il ventitreenne americano, dallo stato di New York, 1st Lieutenant (Tenente) Warren R. Schultz del 64th Fighter Squadron “Black Scorpions” inquadrato nel 57th Fighter Group (12th Tactical Air Force).

Terminato l’addestramento, gli Squadroni del 57th Fighter Group vennero assegnati ai campi di volo prima in Nord

Africa (16 Settembre 1942 - 13 Luglio 1943), poi, dopo una brevissima parentesi a Malta, in Sicilia (20 Luglio - 18 Settembre 1943), quindi Calabria, Puglia e Campania (sino al 24 Marzo 1944) quando furono trasferiti ad Alto in Corsica, per poi tornare in Italia a Grosseto (17 Settembre 1944 - 28 Aprile 1945) e infine a Villafranca di Verona, da dove decollarono per l’ultima missione di guerra il 5 Maggio 1945. A fine 1944 il 57th Fighter Group è reduce dalle operazioni “Strangle” e “Mallory Major” (operazioni aeree di bombardamento che avevano lo scopo d’interrompere sistematicamente le vie da cui giungevano da nord i rifornimenti al fronte italiano), ciò nonostante continuava ad essere impiegato principalmente in missioni d’interdizione delle vie di comunicazione utilizzate dalla Wehrmacht (Esercito tedesco) e dall’ENR (Esercito Nazionale Repubblicano della RSI).

Il 10 Novembre 1944, dal Grosseto Landing Ground (Campo di volo di Grosseto), decollarono 11 velivoli americani Republic P-47 D Thunderbolt al comando del Major (Maggiore) Robert A. Barnum per una missione di bombardamento in picchiata del ponte ferroviario sul fiume Tartaro (F-7817) lungo la linea Ostiglia-Legnago. Una volta raggiunto l’obbiettivo e portato a termine l’attacco, gli 11 cacciabombardieri, in procinto d’iniziare la fase di caccia libera, furono fatti segno ai tiri della Flak (contraerea tedesca) dall’area golendale di Borgofranco sul Po. Uno degli 11 velivoli risultò colpito e iniziò rapidamente a perdere quota ed emettere una scia di fumo nero. Preso atto della situazione il pilota decise di tentare un atterraggio di fortuna, però senza l’ausilio del carrello, il quale in questi tipi di atterraggi provocava sovente il ribaltamento in avanti del velivolo e il conseguente schiacciamento del pilota. Il 1st Lieutenant Warren R. Schultz, dopo aver virato verso sud-ovest e lottando per tenere in quota il velivolo, iniziò la celere ricerca di un luogo adatto per effettuare un “belly

landing”. Nel frattempo gli altri piloti, in particolare il Comandante di Squadriglia, osservavano l’evolversi del tentativo d’atterraggio. Dal MACR n. 9710 (Missing Air Crew Report, cioè il Rapporto di Equipaggio Aereo Disperso) si evince che il pilota scelse un punto nei campi compresi tra Santa Croce, Fienil dei Frati e Malcantone di Sermide. Sempre nel MACR è riportato il rapporto del Major Robert A. Barnum: “Mentre stavamo lasciando l’obbiettivo fummo investiti dal fuoco della Flak proveniente da F-8011. L’aereo del 1Lt Schultz iniziò ad emettere fumo e il pilota compì un atterraggio sulla pancia in un campo a F-825010. Ho visto il pilota abbandonare l’area e fare una trentina di passi quando venne raggiunto da diverse persone. Egli allora ritornò indietro con loro verso l’aereo”.

Dopo aver memorizzato il punto d’atterraggio, i 10 cacciabombardieri del 64th Fighter Squadron rimasti in volo proseguirono la caccia libera in cerca di obiettivi d’opportunità prima del rientro al campo di volo di Grosseto. Nei documenti del Comitato Provinciale di Protezione Antiaerea di Modena, l’episodio viene così sinteticamente riportato: “Mirandola, ore 10:30. Bombardamento e mitragliamento. Adiacenze km 50-54 tronco ferroviario Mirandola - Poggio Rusco. Fondo Bosca (ndr. probabilmente il riferimento è al Fondo Losca leggermente ad ovest rispetto alla linea ferroviaria e posizionato a nord-est dell’abitato di Quarantoli). Un aereo incursore risulta abbattuto. Danni per lire 3.000”. Vista la coincidenza d’orario, l’aereo abbattuto è ipotizzabile corrisponda a quello del Tenente Schultz.

A sostegno dell’episodio anche la testimonianza dell’allora dodicenne Guidorzi Giuseppe (Nino), al tempo residente presso Corte Pandaina tra Santa Croce e Fienil dei Frati in territorio di Sermide: “a quel tempo le lezioni si tenevano direttamente a casa dell’insegnante Guidorzi Agnese, presso Corte Beccaguta Nuova, lungo la strada che porta a Magnacavallo (ndr. a

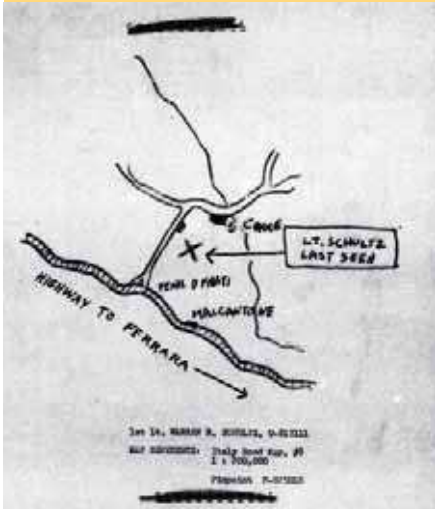
A sinistra: la livrea di un Republic P-47 D Thunderbolt del 64th Fighter Squadron.

Sotto: mappa estratta dal Missing Air Crew Report n. 9710 (Rapporto di equipaggio aereo disperso) indicante il pinpoint, cioè il punto d'atterraggio fornito dai commilitoni di squadriglia aerea



Il cacciabombardiere Republic P-47 D Thunderbolt del capitano Paul M. Hall, 64th Fighter Squadron del 57th Fighter Group, miracolosamente rientrato a Grosseto, visti i danni alle pale dell'elica subito durante una missione di mitragliamento a volo radente nell'area di Milano

Vista aerea del Grosseto Landing Ground (Campo di volo di Grosseto)



seguito delle incursioni aeree su Sermede del Luglio 1944, la sede scolastica di Santa Croce era stata messa a disposizione degli sfollati). Una mattina la lezione fu interrotta dal rombo e dagli scoppiettii del motore di un aereo. Usciti di corsa vedemmo un caccia a bassissima quota, con evidenti problemi, in quanto lento ed emanante una scia nera. Seguendo con lo sguardo la rotta del velivolo, lo osservammo abbassarsi sempre più e scomparire oltre l'abitato di Dragoncello. A distanza di pochi minuti da Corte Pescarolo Secondo, dove alloggiavano diversi militari tedeschi e dove in quel momento si trovava «al tenentón» (ndr. Ufficiale tedesco di alta statura di stanza a Santa Croce, così

confidenzialmente chiamato dalla popolazione visti gli ottimi rapporti che intratteneva), partì una camionetta che si diresse dove era scomparso il velivolo. Dopo più di un'ora la camionetta fu di ritorno con a bordo il pilota, il quale sorridente parlottava con i tedeschi (ndr. presumibilmente, viste le chiare origini germaniche del 1st Lieutenant Warren R. Schultz, egli aveva preservato o appreso da parenti la lingua tedesca). Il pilota fu condotto presso il comando tedesco dislocato a Corte Pescarolo nell'abitato di Santa Croce, probabilmente per essere interrogato. Tempo dopo, da voci di paese, seppi che l'aereo era atterrato in un campo e che l'incolme pilota, subito avvicinato da civili in quei frangenti intenti al lavoro nei campi e da soldati tedeschi che si trovavano nella zona, fece allontanare tutti per paura che l'aereo esplodesse, ma alla fine non esplose e rimase nel campo sino a che la Todt (ndr. Organizzazione Todt) non lo smantellò completamente". Sempre a sostegno della conclusione dell'episodio l'ulteriore testimonianza dell'allora tredicenne Ghelli Imo, residente presso Corte Riesenfeld a sud-ovest di Stoppiaro di Poggio Rusco: "rammento un aereo americano che atterrò in un campo tra Corte Arigona e il Ca-

nale Mantovano. Il pilota venne soccorso da persone che si trovavano al lavoro nei campi e poi venne fatto prigioniero dalla guarnigione tedesca che alloggiava presso casa mia".

Il 1st Lieutenant Warren R. Schultz venne effettivamente fatto prigioniero dai tedeschi che lo trasferirono nel campo di prigionia Stalag Luft III di Sagan (oggi Zagan in quanto territorio polacco) nella regione della Bassa Slesia, oltre centocinquanta chilometri a sud-est di Berlino. Lo Stalag Luft III salì agli onori della cronaca per essere stato il campo in cui venne portata a termine un'evasione di massa, raccontata nel film del 1963 di John Sturges "La Grande Fuga". Nell'ultimo periodo della guerra, l'avanzata dei russi da est determinò il trasferimento dei prigionieri dallo Stalag Luft III allo Stalag XIII di Nuremberg-Langwasser in Bavaria (Germania), quasi quattrocento chilometri a sud-ovest e con ogni probabilità destinato ad essere liberato dagli americani.

È plausibile che il punto reale d'atterraggio sia da ricondurre effettivamente alle aree indicate dalle testimonianze piuttosto che dal MACR; peraltro questi rapporti risultano spesso imprecisi a causa dei concitati momenti a cui si riferiscono. Anche perché il punto indicato dai commilitoni di squadriglia, al tempo, risultava ricadere in un'area in cui la sistemazione agraria dei terreni era a piantata, cioè campi frazionati da filari di alberi maritati con la vite, al contrario invece delle aree indicate dalle testimonianze, molto più libere da alberi a causa della mediocre qualità dei terreni che non ne permetteva la crescita. Quindi, per questa ragione e con ogni probabilità, il pilota scelse un punto d'atterraggio più a sud, dove la piantata lasciava il posto a campi aperti.

#### RINGRAZIAMENTI E FONTI:

Guidorzi Giuseppe (Nino) di Sermede  
Ghelli Imo di Stoppiaro di Poggio Rusco  
MACR n. 9710  
History of 57th Fighter Group  
National Archives and Record Administration of Washington USA - Record detail of POW (Prisoner Of War)  
CPPA-ASMO - Archivio James C. Hare

Mappa delle due posizioni del Belly Landing del 1st Lieutenant Warren R. Schultz, 64th Fighter Squadron "Black Scorpions", una prima indicata dalle coordinate e dalla mappa nel MACR e una seconda dalle testimonianze dei civili

