



Lo stemma del 345th Fighter Squadron
inquadrate nel 350th Fighter Group
(12th Tactical Air Force)



Quattro Republic P-47 D Thunderbolt del 345th Fighter Squadron
impegnati in una missione volano in formazione

1945: “Belly landing”

nei territori a sud del fiume Po - evento 2

Nel corso delle ricerche per la compilazione dell'articolo inerente il “belly landing” (atterraggio sulla pancia del velivolo), avvenuto nel 1944 ed effettuato dal 1st Lieutenant Warren R. Schultz del 64th Fighter Squadron, è emersa altra documentazione relativa a un secondo e adiacente “belly landing”, verificatosi però nel 1945.

Il giorno 23 Aprile 1945 gli eserciti anglo-americani, supportati da molteplici mezzi e da una supremazia aerea pressoché totale, si trovavano in pieno inseguimento dei tedeschi in ripiegamento nei territori del fiume Po. Per le squadriglie aeree i decolli per nuove missioni si moltiplicavano di giorno in giorno e gli equipaggi erano sottoposti anche a più di una sortita giornaliera. Tra i reparti impegnati nelle operazioni vi era anche il 345th Fighter Squadron inquadrato nel 350th Fighter Group (12th Tactical Air Force). Dal Pisa Airfield (campo di volo di Pisa) il giorno 23 Aprile 1945 partirono due missioni al comando del 1st Lieutenant (Tenente) William S. Marshall, la numero 437 e la 465.

La prima missione scattò alle 6:45 e vide levarsi in volo quattro Republic P-47 D Thunderbolt (Marshall, Daub, Quarles, Osberg). Dal Daily Operations Report (cioè il Rapporto Giornaliero delle Operazioni) si evince che a partire dalle ore 7:00, istruiti da Rhubarb (cioè guidati via radio da un centro di controllo situato nelle retrovie del fronte), furono attaccati diversi obiettivi nemici nel parmense e nel cremonese, vennero adoperate tutte le 8 bombe da 500 libbre da demolizione, tutti i 12 razzi M8 calibro 4.5 pollici con spoletta a scoppio istantaneo (solo due

aerei erano muniti di questo tipo d'arma) e 7820 colpi su 8000 delle mitragliatrici alari. Tutti e quattro gli aerei fecero rientro atterrando alle 9:15.

La seconda missione prese il via invece alle 16:40 e vide levarsi in volo ancora quattro Republic P-47 D Thunderbolt (Marshall, Hayes, Stuart, Hazlegrove). Sempre dal Daily Operations Report si apprende che a partire dalle ore 17:00 furono distrutti 5 automezzi e danneggiati altri 2 a sudest di Ostiglia, fu attaccata con razzi e distrutta una chiazza con gru sul fiume Tartaro a nordest di Bergantino e osservati una decina di carri armati amici a est di Poggio Rusco e diretti verso nord. Nella missione vennero adoperate tutte le 8 bombe da 500 libbre da demolizione, 13 su 18 razzi M8 calibro 4.5 pollici con spoletta a scoppio istantaneo e 4560 colpi su 8000 delle mitragliatrici alari. Alle 18:40 tre aerei su quattro fecero rientro; il P-47D del 1st Lieutenant William S. Marshall, matricola O-763277, risultò “Missing in Action”, cioè disperso in azione. Nel MACR n. 14006 (Missing Air Crew Report, cioè il Rapporto di Equipaggio Aereo Disperso) è riportata la testimonianza del 2nd Lieutenant (Sottotenente) Howland Hayes: “in missione di ricognizione armata, mentre stavo sorvolando come gregario in posizione di secondo pilota un punto a sudest di Ostiglia, avvistammo molti veicoli nemici. Il comandante Marshall ordinò la picchiata su di un gruppo di questi automezzi a sudovest di Magnacavallo. Effettuammo un solo passaggio di mitragliamento e riprendemmo quota per far rotta verso sud. In questa fase il capo pattuglia mi avvisò via radio che il

suo aereo stava bruciando. Effettivamente durante il passaggio di mitragliamento avevamo osservato un diffuso fuoco di armi leggere. Vidi quindi il fumo bianco fuoriuscire dall'aereo di Marshall, il quale si liberò del serbatoio supplementare e poi sganciò il tettuccio in preparazione di un belly landing. L'aereo procedette allora verso sudovest, puntando un vasto gruppo di campi piatti e uniformi a nord di un canale con andamento ovest-est (ndr. Il Canale Mantovano). Dopo l'atterraggio l'aereo risultò intatto e il pilota uscì dalla carlinga, correndo verso sud. Sorvolai l'area e scorsi veicoli amici lungo l'argine nord del canale e lungo una strada al bordo occidentale del campo (ndr. Via Carnevale). Un carro armato e una jeep si diressero verso il P-47. Penso che la jeep abbia caricato il pilota”. Nel MACR compare anche la testimonianza dello stesso 1st Lieutenant William S. Marshall che, essendo stato raccolto da truppe amiche, poté, in un secondo momento, contribuire alla compilazione del rapporto: “il 23 Aprile 1945 quattro P-47 sotto il mio comando decollarono dal campo Blackball (ndr. Cioè palla nera, nome in codice del campo di volo di Pisa). Il tempo e la visibilità si rivelarono ottimi, se escludiamo la leggera foschia che predomina sovente sulla Pianura Padana. Individuai un bersaglio in un punto a sudovest di Magnacavallo, rappresentato da diversi automezzi celati in una vigna. Compimmo un passaggio di mitragliamento da sud a nord, picchiando e colpendo duramente sulla parte sinistra dell'obiettivo. Subito dopo mi accorsi d'essere stato colpito al motore e da questi si era sviluppato un piccolo



Il 1st Lieutenant William S. Marshall a fianco del proprio Republic P-47 D Thunderbolt

incendio. Immediatamente feci rotta verso sud, osservando una crescente fuoriuscita di fumo che creava una scia dietro la parte inferiore dell'ala destra. Riuscivo a fatica a mantenere in assetto di volo il P-47 e decisi per questo per un belly landing a sudest di Poggio Rusco. L'aereo non si incendiò". Nel libro "The Memory is Still Fresh" William S. Marshall aggiunge ancora: "quando fui colpito puntai a sud, mi liberai del tettuccio in plexiglas e abbassai il sedile come precauzione antiurti in preparazione del belly landing. Vidi una fattoria con un vasto campo su cui atterrare. Non appena toccai terra la mia preoccupazione maggiore fu quella di venire colpito dalle pale dell'elica o ferito dall'esplosione dei razzi di cui non avevo fatto in tempo a liberarmi. Quando la corsa del P-47 si arrestò scappai per paura di un'esplosione. Poco dopo un carro armato amico mi raggiunse per recuperarmi e nel giro di pochi secondi qualcuno sottrasse dalla carlinga del mio aereo la cuffia e gli occhiali. Fu il giusto risarcimento per il recupero, sicuramente riutilizzati a protezione della polvere che questi veicoli alzavano e ti facevano mangiare se non stavi

Il 1st Lieutenant William S. Marshall nell'abitacolo del proprio Republic P-47 D Thunderbolt



sul carro di testa. Venni portato al cospetto del Generale "Bull" Kendall, comandante dell'88th US Infantry Division, a cui illustrai la mia missione con l'aiuto di una cartina. Poco dopo mi riferirono che nella casa vicino al campo dove effettuai il belly landing stazionavano ben 39 tedeschi (ndr. Come confermato anche dalla mappa disegnata nel MACR si tratta di Fondo Belvedere). Quella notte dormii su alcuni sacchi di grano e un solitario aereo tedesco sorvolò la zona appena occupata dai nostri fanti, ma senza attaccare. Durante il sonno, penso un ragazzino, mi sottrasse la pistola. Il giorno dopo venni trasferito in un luogo dove erano concentrati circa 5000 prigionieri tedeschi (ndr. Con ogni probabilità in paese a Poggio Rusco). Alcuni di loro erano della Flak e apparivano contenti d'essere prigionieri. Attraverso un medico americano, che fungeva da interprete, scherzai con un prigioniero e una mia battuta provocò una risata generale. Dopo due giorni di permanenza, fui ricondotto a Pisa a bordo di un aereo da osservazione e collegamento Stinson L-5 Sentinel (ndr. A partire dal 25 Aprile 1945 questo tipo di velivoli si avvalsero di una

William S. Marshall, detto Bill, insieme a Karr Harold A. Karr



pista predisposta dai genieri americani a nord di Magnacavallo, pista impiegata anche dall'aereo del Generale Mark W. Clark, comandante del 15th Army Group, atterrato per incontrare il Generale Geoffrey Keyes, comandante del II US Army Corps)".

In riferimento ai due episodi di belly landing, l'adiacenza dei luoghi scelti dai due piloti americani per l'atterraggio non è da ricondursi a casualità, ma al fatto che in quell'area la piantata (sistemazione agraria che prevedeva campi frazionati da filari di alberi maritati con la vite) lasciava il posto a campi aperti.

RINGRAZIAMENTI E FONTI:

MACR n. 14006 (Missing Air Crew Report, cioè il Rapporto di Equipaggio Aereo Disperso)
DOR Mission No 437 e No 465 (Daily Operations Report, cioè il Rapporto Giornaliero delle Operazioni)
History of 345th Fighter Squadron
Edwin Kregloh - Harold Jenkins - George Grove, "The Memory is Still Fresh", Houston, TX, 1990
345th Pilots Photo Project



INAUGURAZIONE NUOVO ALLESTIMENTO MUSEALE

Domenica 18 Settembre 2011 alle ore 10,30 presso il Museo della Seconda Guerra Mondiale del fiume Po di Felonica, in concomitanza con la riapertura del museo, sarà inaugurato il nuovo allestimento museale. L'esposizione includerà una sezione dedicata all'aereo "Pippo" (Douglas A-20K Boston Mark V) e al suo equipaggio (tre aviatori britannici e un australiano) riportati alla luce in territorio comunale di Copparo nel Luglio scorso e sino a quel momento dati per dispersi. Saranno esposte, debitamente restaurate, le parti maggiormente significative del bombardiere leggero, gli effetti personali dell'equipaggio e i corrispondenti documenti reperiti nei vari archivi. Il rinvenimento ha suscitato notevole interesse mediatico sia a livello nazionale che britannico, oltre che innescare tutte quelle operazioni necessarie a donare degna sepoltura ai quattro militari, ricordati solo tra i dispersi presso il Malta Memorial a La Valletta.