

Sermidiana

26 ANNO • n.5 • maggio 2006

il mensile di Sermide dal 1981

Euro 1,90

Fondato dalla Polisportiva • Editore: Sermidiana 2000 s.n.c. 46028 SERMIDE (MN) Via Indipendenza 90 • Tel. 0386.61216 • E-mail: info@sermidiana.it • www.sermidiana.it • P.I. / C.F. 01978540209 • Aut. Tribunale di Mantova del 24/10/1981 • Registro Stampa: 14/81 • Progetto grafico: Enrica Bergonzini tel. 0386.740218 • Stampa: Grafiche Cabria Castelmassa (Ro) • Spedizione in A. P. - 70% • Filiale di Mantova • C.C. Postale: 19812387 - Pub. inf. 50%

STRAORDINARIO DOCUMENTO INEDITO

Le missioni della Força Aérea Brasileira nel cielo di Sermide nel corso della Seconda Guerra Mondiale

di Simone Guidorzi



Lo stemma del 1° Gruppo de Aviação de Caça Brasileiro della Força Aérea Brasileira

L'incalzare degli avvenimenti bellici e l'importanza sempre crescente del potere aereo determinarono, nel gennaio 1941, la costituzione della Força Aérea Brasileira. Per mezzo della legge "Affitti e Prestiti", il Brasile siglò con gli Stati Uniti d'America un accordo per la fornitura di velivoli. A metà del 1942 il Brasile dichiarò guerra a Germania ed Italia, ma solo alla fine del 1943 il Governo Brasiliano decise di inviare un contingente militare nel teatro di guerra.

Allo stesso tempo fu creato il 1° Gruppo de Aviação de Caça che venne addestrato negli Stati Uniti. L'addestramento coinvolse sia i piloti che il personale addetto alle manutenzioni, alle comunicazioni, ai servizi logistici ed amministrativi. Fu proprio in questo periodo che nacque il motto e lo stemma che accompagnerà tutti gli aerei del Gruppo de Caça: Senta a pua! (Senti lo sperone!).

Il cacciabombardiere assegnato al 1° Gruppo de Caça fu il Republic P-47 D "Thunderbolt", uno dei più moderni dell'epoca, che risultò il più grande e pesante monomotore monoposto della Seconda Guerra Mondiale. Tale cacciabombardiere misurava 11 metri, aveva un'apertura alare di oltre 14 metri, pesava 8.800 chilogrammi ed era dotato di motore stellare Pratt & Whitney, sviluppatore una potenza di oltre 2.500 cv, che lo poteva spingere sino a 690 chilometri orari. Gli armamenti di bordo erano rappresentati da 8 mitragliere Browning da 12,7 millimetri con 425 colpi per arma, alloggiati all'interno delle ali, due bombe da 500 libbre e 6 razzi da 127 millimetri, tutti quanti posizionati al di sotto delle ali.

Il P-47 "Thunderbolt" per la velocità, per il tipo d'armamento ed il fatto che si dimostrò un buon incassatore del fuoco nemico si prestò ottimamente al volo radente per l'attacco di ponti ferroviari e stradali, linee ed impianti ferroviari, campi d'aviazione, postazioni d'artiglieria, edifici

Bombardamento in picchiata contro un convoglio ferroviario da parte di un P-47 "Thunderbolt" appartenente al 1° Gruppo de Aviação de Caça Brasileiro

occupati da truppe nemiche, concentrazioni di materiali e uomini, depositi di munizioni e carburante e qualunque altro obiettivo degno d'attenzione. In genere i piloti avevano l'ordine, una volta sganciate le bombe sull'obiettivo scopo della missione, di rientrare a bassa quota per la caccia libera ad obiettivi di opportunità.

Nel settembre 1944 il Gruppo de Caça venne imbarcato per il teatro di guerra europeo per andare a raggiungere le 30.000 unità della Força Expedicionaria Brasileira impiegate come forze terrestri nella Campagna d'Italia. Il 6 ottobre gli aviatori brasiliani furono sbarcati al porto di Livorno, in piena zona operativa, e subito trasferiti in treno a Tarquinia (Viterbo), dove trovarono il campo di volo ed i P-47 "Thunderbolt" loro assegnati.



mento al volo, visto che il paese saggio risultò completamente nuovo ai piloti brasiliani, il 31 ottobre 1944 il Gruppo de Caça cominciò a prendere parte alle operazioni belliche. Il 4 dicembre



1944 il 350° Fighter Group fu trasferito 200 chilometri più a nord, presso il campo di volo di Pisa. Questa nuova posizione permetterà di essere molto più vicino al fronte e quindi una maggiore tempestività e soprattutto autonomia di volo.

Consultando i dettagliati rapporti delle missioni è possibile ricondurre più volte i riferimenti diretti o le coordinate degli obiettivi nel territorio di Sermide o comunque a zone limitrofe ad esso.

Missione 224 del 17 febbraio 1945: decollo 15,15 - atterraggio 17,15. Piloti Squadriglia 1: Pamplona, Wanderley, Horacio, Lima
(segue in seconda)

Un Republic P-47 D "Thunderbolt" con la livrea del 1° Gruppo de Aviação de Caça Brasileiro impiegato nella Campagna d'Italia

Dal punto di vista operativo il 1° Gruppo de Aviação de Caça fu incorporato nel 350° Fighter Group statunitense, appartenente alla 12a Tactical Air Force e le mansioni assegnategli furono di appoggio diretto alle forze terrestri della 5a Armata Statunitense e dell'8a Armata Britannica, isolamento del campo di battaglia con l'interruzione sistematica delle vie di comunicazione che collegavano il fronte nemico con la valle del fiume Po e la distruzione degli impianti militari ed industriali dell'Italia del Nord. Dopo un periodo di ambienta-

da maggio

Via Curiel 25 - Sermide
tel. 0386.61204

salute & bellezza dalla natura e dalla professionalità

(segue dalla prima)

Mendes.

Piloti Squadriglia 2: Fortunato, Santos, Neiva, Prates. "Nella fase di avvicinamento per bombardamento contro una raffineria tra Verona e Vicenza venne avvistata dalle squadriglie una grande colonna di fumo levarsi dal paese di Sermide (ndr. il fumo era stato causato dal precedente e primo bombardamento in formazione contro l'abitato di Sermide da parte di bombardieri medi appartenenti all'USA Air Force)".

Missione 265 del 10 marzo 1945: decollo 6,55 - atterraggio 9,00. **Piloti Squadriglia:** Pamplona, Santos, Goulart, Prates. "Nella fase di avvicinamento per bombardamento contro la linea ferroviaria Verona - Vicenza venne avvistata dalla Squadriglia una rete mimetica lungo la linea ferroviaria tra Sermide e Magnacavallo (ndr. presumibilmente si trattava di una rete mimetica a celare un gruppo

di lavoro facente capo all'Organizzazione Todt, mentre era impegnato a ripristinare un tratto di binario danneggiato da una incursione precedente)".

Il 13 aprile 1945 il Pilota Santos troverà la morte alla sua 44a missione in provincia di Udine, inghiottito con il suo cacciabombardiere dalla colonna di fuoco sviluppatasi nel corso di un bombardamento in picchiata, da lui stesso effettuato, contro un edificio rivelatosi un deposito munizioni nemico.

Missione 300 del 30 marzo 1945: decollo 6,20 - atterraggio 8,25. **Piloti Squadriglia:** Perdigao, Paulo Costa, Rui, Coelho. "La Squadriglia sganciò otto bombe nell'area dello zuccherificio di Sermide, nessuna esplosione fu osservata, ma diversi edifici furono distrutti ed uno si incendiò. Lo zuccherificio fu inoltre attaccato con ventiquattro razzi, venti mancarono il bersaglio. Vari edifici erano già stati bombardati prima e risultarono quindi distrutti. Presso il nodo ferroviario della stazione di Sermide vi erano quattordici grandi vagoni a cassone carichi. A seguito dell'attacco otto vagoni presero fuoco e sei furono semplicemente colpiti, i vagoni furono lasciati ancora fumanti (ndr. i vagoni ferroviari si trovavano in sosta presso la stazione di Sermide e risultarono carichi di canapa che bruciò successivamente per diverse ore). Un magazzino vicino a Sermide fu attaccato ma i risultati non furono osservati".

A partire dal 14 aprile tutti i piloti dei cacciabombardieri brasiliani furono costretti a compiere due missioni al giorno, in quanto dapprima vennero martellate le posizioni nemiche lungo la Linea Gotica in preparazione dell'attacco terrestre e poi, una volta iniziata l'avanzata, fu impedito che il nemico organizzasse una difesa lungo il fiume Po. La dilagante ritirata germanica che scaturì a partire dal 20 aprile non fece altro che moltiplicare i bersagli per la caccia libera.

Missione 377 del 22 aprile 1945: decollo 11,40 - atterraggio 13,20. **Piloti Squadriglia:** Horacio, Lima Mendes, Lara, Canario. "La Squadriglia attaccò e danneggiò due veicoli motorizzati che percorrevano la strada che da Poggio Rusco porta a Bondeno".

Missione 380 del 22 aprile 1945: decollo 14,45 - atterraggio 16,55. **Piloti Squadriglia:** Nero, Goulart, Neiva, Pereyron. "La Squadriglia distrusse tredici veicoli motorizzati e ne danneggiò uno tra Poggio Rusco e Sermide, due case vicine furono distrutte".

Il 30 aprile 1945 il Pilota Goulart, alla sua 93a ed ultima missione, fu costretto a paracadutarsi perché colpito dalla contraerea nemica, atterrò in territorio amico, conquistato solo tre giorni prima da truppe britanniche, ma non riuscì a rientrare a Pisa prima del 2 maggio, data dell'ultima missione del 1° Gruppo de Caça Brasileiro.

Missione 381 del 22 aprile 1945: decollo 15,45 - atterraggio 17,15. **Piloti Squadriglia:** Meira, Tormin, Keller, Coelho. "La Squadriglia distrusse tre veicoli motorizzati e tre ippotrainati pochi chilometri a sud del paese di Sermide".

Il Pilota Coelho nel proseguo di tale missione, per lui l'85a, fu colpito dalla contraerea nemica e costretto a lanciarsi con il paracadute in territorio ostile. Nell'atterraggio, sopra un tetto di una casa, si fratturò entrambe le caviglie. Con grande difficoltà riuscì a raggiungere il suolo, ma qui fu percosso, coperto di sputi e minacciato di morte da italiani. Fu salvato dal linciaggio e fatto prigioniero da un Ufficiale tedesco che lo portò in un vicino ospedale militare germanico presso Reggio Emilia. A causa dell'avanzata alleata, dell'impossibilità germanica di evacuare i feriti e per timore che persone senza scrupoli potessero effettuare saccheggi ed emettere sentenze sommarie, il medico tedesco al comando dell'ospedale consegnò all'aviatore brasiliano l'ospedale ed una pistola per il controllo sino all'arrivo degli alleati.

Missione 385 del 23 aprile 1945: decollo 7,50 - atterraggio 10,30. **Piloti Squadriglia:** Horacio, Lara, Lima Mendes, Canario. "Il Caposquadriglia diresse dapprima la Squadriglia a 24 chilometri ad ovest di Ferrara e poi puntò verso Sermide per una missione con obiettivi di opportunità. Tutti i veicoli motorizzati in questa regione risultarono però già attaccati".

Missione 386 del 23 aprile 1945: decollo 8,55 - atterraggio 11,10. **Piloti Squadriglia:** Perdigao, Paulo Costa, Meira, Tormin. "La Squadriglia fu diretta via radio dall'aereo ciccogna a supporto delle truppe terrestri che avanzavano da Finale Emilia verso Sermide, una volta sull'obbiettivo furono avvistati solo cinque veicoli motorizzati, che risultarono però già distrutti".

Missione 387 del 23 aprile 1945: decollo 9,30 - atterraggio 11,10. **Piloti Squadriglia:** Eustorgio, Pereyron, Armando, nd. "La Squadriglia fu diretta via radio da terra alla ricerca di bersagli nella zona di Sermide. Le bombe furono sganciate sulla linea ferroviaria vicino all'accesso di un ponte distrutto. Due interruzioni provocate nelle linee ferroviarie la resero intransitabile per i veicoli".

Il 9 aprile precedente il Pilota Armando fu costretto a paracadutarsi perché colpito dalla contraerea nemica, ma per sua fortuna atterrò in territorio amico e poté così continuare le proprie missioni.

Missione 389 del 23 aprile 1945: decollo 12,55 - atterraggio 14,05. **Piloti Squadriglia:** Pessoa Ramos, Rocha, Rui, Tormin. "Il Caposquadriglia diresse la Squadriglia per una missione con obiettivi di opportunità verso la regione a sud del fiume Po, tra Ostiglia e Sermide, dove dodici passaggi d'attacco con mitragliatrici distrussero sei veicoli motorizzati e ne danneggiarono undici, inoltre danneggiarono un veicolo ippotrainato, uccidendo i cavalli, e provocarono la morte di nove nemici. Traffico intenso nelle strade a nord di Bologna diretto verso il fiume Po. Vari luoghi in fiamme e colonne di fumo a sud del fiume Po tra Ostiglia e Sermide. Nella stessa zona centinaia di veicoli motorizzati, tanks e veicoli ippotrainati distrutti o danneggiati in fiamme. Tutte le strade coperte di uomini, camion e tanks".

Il Pilota Pessoa Ramos nel corso di tale missione fu ferito da una scheggia di contraerea nemica, ma riuscì ugualmente a riportare se stesso ed il cacciabombardiere alla base, riuscendo nei giorni successivi anche a

DOCUMENTO DI GUERRA



Un documento di eccezionale portata è spuntato a rinnovare la memoria in relazione a momenti cruciali della nostra storia. Sulla prima pagina de "Il Regime Fascista", giornale fondato da Roberto Farinacci "ras" di Cremona, in data domenica 10 settembre 1944 appare un trafiletto così titolato: "Sermide Genova e Forlì bombardate dagli anglo-americani". La testimonianza ci riporta ai tristi giorni dei raid aerei avvenuti nell'autunno di quell'anno. Nel breve articolo si nomina il resoconto di un non precisato "Quartier Generale" emesso il giorno prima. Parrebbe trattarsi di quello della sede della Repubblica Sociale. Ecco il testo nella sua stesura completa: "In una recente incursione sul paese di Sermide si sono avuti, oltre a danni ai fabbricati, vari morti e numerosi feriti. Più gravi sono le perdite di Genova nell'incursione del 4 corrente, durante la quale le vittime salirono ad alcune centinaia ed allo stesso modo i feriti. L'ultimo bombardamento di Forlì ha prodotto, oltre a danni ingenti nel centro della città, oltre un centinaio tra morti e feriti".

È davvero singolare che "il paese di Sermide" venga annoverato alla pari di città molto più importanti come Genova e Forlì. Segno che i bombardamenti furono d'entità davvero devastante. Lo stesso giornale definisce "terrorismo aereo" le incursioni dal cielo che, ricordiamo, risalgono a cinque giorni prima. Andando a spulciare i testi di storia locale, su quel tragico martedì 5 settembre ecco cosa ha scritto il maestro Fernando Villani in una pubblicazione postuma.

"È ormai settembre; di discorsi se ne fanno tanti, di progetti se ne tentano, timidamente, alcuni. Le riflessioni, le sofferenze, le restrizioni e le paure che la durata e l'efferezza del conflitto hanno imposto a tutti si stemperano lentamente nella faticosa ripresa della routine quotidiana. La normalità sembra finalmente tornata nei modi e nel fare della gente quando, alle 8 del 5 settembre, aerei in picchiata rovesciano bombe sul centro e sulla periferia.

Due ordigni esplodono nel forno Bardini, provocando la morte di 9 persone, operai addetti al laboratorio e clienti abituali.

Sgomento e panico si diffondono insieme con la notizia. Il bisogno di riordinare immediatamente cose ed idee conduce alla sempre più evidente opportunità di sgomberare il centro alitato e di ripararsi nelle campagne.

Le botteghe chiudono, molte serrande stanno abbassate, le vetrine sono spoglie: le provviste disponibili vengono requisite o dirottate al mercato nero.

Il paese appare pressoché deserto; sotto le rovine dei bombardamenti, emblemi della violenza della guerra, sono sepolte, con le persone e le cose care, anche le speranze".

A noi, nati decenni dopo quel 1944, sembra quasi impossibile che, percorrendo oggi le vie del centro storico, possano essere capitate cose del genere. Da Piazza Garibaldi al Comune, dalla torre alla chiesa, il rombo degli aeroplani e le esplosioni delle bombe produssero devastazione e morte. Abbiamo riascoltato i racconti dei giovani di allora, che sentirono il dolore fisico della paura e ora — nel 2006 — ce ne parlano col magone, a volte piangendo, nonostante siano passati 60 anni. Lacrime che non si sono mai asciugate, che forse non hanno mai smesso di scendere.

Ecco perché i documenti, i racconti e le memorie servono a "fare storia". Quella storia che dovrebbe spiegarci gli errori e gli orrori del passato ed insegnarci a non commetterne più. La guerra è uno di questi.

Carlo Barbi, Siro Mantovani

Sermidiana
il mensile di Sermide dal 1981

Redazione e Amministrazione:
Sermide (Mn)
via Indipendenza 90

Direttore
Responsabile:
Luigi Lui

Redazione:
Silvestro Bertarella ·
Giorgio Dall'Oca ·
Siro Mantovani ·
Imo Moi ·
Maurizio Santini ·

Collaboratori abituali:
Cristina Barlera ·
Paolo Barlera ·
Elio Benatti ·
Paolo Bisi ·
Renzo Bertazzoni ·
Arnella Carla Bassoli ·
Marcello Biancardi ·
Elisabetta Bonetti ·
Marco Cranchi ·
Daniela Cuoghi ·

Alberto Guidorzi ·
Simone Guidorzi ·
Alfonso Marchionni ·
Chiara Mora ·
Marco Moretti ·
Federico Motta ·
Francesca Mazzali ·
Pasquale Padricelli ·
Vittorio Padricelli ·
Giuseppe Reggiani ·
Raffaele Ridolfi ·
Andrea Sogari ·
Marco Vallicelli ·
Cristiana Zerbinì ·

Disegni:
Severino Baraldi ·
Carlo Costanzelli ·
Erika Ferrarini ·
ZAP ·

Abbonamento annuo:
Euro 20 - (Estero euro 34)
su C.C.P. 19812387 oppure
presso Redazione Sermidiana
Via Indipendenza, 90
SERMIDE (Mantova)

Tel. 0386.61216
Fax 0386.61216
E-mail: info@sermidiana.it
www.sermidiana.it

L'archivio dei dati personali raccolti per uso redazionale è in via Indipendenza 90 a Sermide. Il responsabile del trattamento al quale le persone interessate possono rivolgersi per esercitare i diritti previsti dal D.Lgs. 30/06/2003 n. 196 è Luigi Lui.

partecipare ad altre missioni.

Missione 390 del 23 aprile 1945: decollo 14,45 - atterraggio 16,35. **Piloti Squadriglia:** Torres, Meneses, Keller, Armando. "La regione tra Sermide ed Ostiglia, a sud del fiume Po ed a nord dei tanks alleati fu attaccata dalla Squadriglia. Più di dieci veicoli motorizzati, più di quindici veicoli ippotrainati e varia truppa nemica attaccati. Due veicoli motorizzati distrutti, il rimanente fu danneggiato. Osservati molti feriti appartenenti a truppa nemica e con stessa sorte anche diversi animali da tiro. Otto veicoli ippotrainati e tre tanks danneggiati, sei nemici morti. Una postazione di artiglieria contraerea leggera distrutta per esplosione, altre due furono attaccate e probabilmente rese inoffensive. Truppe nemiche nella zona attaccata si stanno ritirando in modo disorganizzato".

Il bilancio del 1° Gruppo de Caça Brasileiro alla fine della Campagna d'Italia fu di 88 Republic P-47 D "Thunderbolt" utilizzati in 445 missioni belliche per un totale di 5.465 ore di volo, 4.442 bombe sganciate, 1.180.200 colpi sparati, 850 razzi lanciati e 4.058.651 litri di carburante consumati. Dei 48 Ufficiali Piloti che parteciparono alle missioni belliche 5 morirono in combattimento, 8 si lanciarono in territorio nemico, 6 furono esentati dal volo dai medici per esaurimento fisico e 3 perirono in incidenti aerei.

Fonti bibliografiche: Senta a Púa - Centro de Comunicação Social da Aeronáutica, Rapporti delle missioni della Força Aérea Brasileira nella Campagna d'Italia.

Ringrazio inoltre Andrea Banzì per le traduzioni dal portoghese.