

Una testimonianza dal Raid on Ploesti

Il racconto dettagliato di un pilota descrive la missione di bombardamento sulle raffinerie di petrolio in Romania nell'Agosto del 1943

di Lyndon Shubert per Hystorynet – Traduzione di EAF51_Bear

* * *

Il giorno 1 Agosto 1943 un bombardiere Consolidated B-24D Liberator chiamato the Vagabond King ed il suo equipaggio Americano prese parte ad un massiccio raid di bombardamento sulle raffinerie di Ploesti in Romania. I B-24 decollarono dalla Libia senza alcuna scorta caccia.

Conosciamo i nomi di parte degli uomini che volarono a bordo del Vagabond King quel giorno: 1st Lt. John McCormick, pilota; George Brinton, secondo pilota; 1st Lt. Marvin Mosco, bombardiere; Marvin Mendelson, navigatore; Paul Miller, Alfred Rossi, Gerald Murphy e William Bundai, mitraglieri; David Shattles, crew chief; e Martin Van Buren, operatore radio. Sappiamo anche che tutti quanti sono sopravvissuti a quella missione. Ma 52 B-24 non rientrarono da Ploesti. Quasi 500 uomini persero la vita, furono catturati, o internati in Turchia.

L'equipaggio del Vagabond King sfidò il destino nell'Agosto 1943 e riuscì a rientrare sul territorio amico. Molti di quegli uomini, comunque, sopravvissero a quella missione soltanto per perdere al vita in missioni successive.

Quello che segue è un estratto della testimonianza del raid su Ploesti scritta dal Pilota John McCormick. Il suo rapporto, una copia del quale fu apparentemente inviato in seguito alla famiglia di ognuno degli uomini che parteciparono alla missione, costituisce una immagine viva di una delle più costose missioni di bombardamento della storia.

* * *

Voglio raccontarvi la storia della parte avuta dal *Vagabond King's* nel raid sulle raffinerie in Romania. La storia ora è stata resa nota, e così posso raccontarvi i particolari.

Probabilmente avrete sentito dire di come ci siamo esercitati su un modello in dimensioni reali degli impianti delle raffinerie, ricostruite nel deserto della Libia. Ci esercitammo in attacchi ripetuti, per sincronizzare i tempi di attacco e di avvicinamento attraverso i Carpazi. Ad un certo punto un giorno abbiamo partecipato al briefing finale, e siamo saliti sui nostri aerei per il lungo balzo.

Poiché sarebbe stato il più lungo raid di massa della storia eravamo preparati per ogni tipo di problema. Avevamo ricevuto precise istruzioni su come scappare se fossimo stati costretti ad un atterraggio di emergenza, su come agire in caso fossimo stati presi prigionieri o internati, e su dove avremmo dovuto tentare di rifugiarci in caso di fuga.

L'obiettivo era così importante che il Comando voleva fosse completamente distrutto. Anche nel caso in cui avessimo rischiato la perdita del 100% delle forze impiegate. Le perdite sarebbero state accettabili. Così, senza eliminare l'idea di distruggere completamente l'obiettivo, cominciammo a lavorare anche sulle tecniche di difesa che avrebbero potuto garantire il ritorno a casa a buona parte di noi. Avevamo pensato che un bombardamento a bassa quota effettuato da bombardieri d'alta quota sarebbe stata un misto di sorpresa e di accuratezza, sufficiente a completare entrambi gli obiettivi. Questa sarebbe stata la prima volta in cui i bombardieri strategici sarebbero stati utilizzati per un attacco al suolo ravvicinato.

La nota importanza delle raffinerie per i tedeschi era la chiave del nostro tremendo sforzo per acquisire la tecnica e la sincronia nelle tecniche di attacco... e l'eccitazione non diminuiva mai ogni volta che ripetevamo le esercitazioni.

Ci svegliammo presto, la mattina della missione, facemmo colazione, e facemmo gli ultimi controlli agli aerei per quanto riguarda carburante, razioni ed e armamento. Ci eravamo preparati bene. Segnalammo con il pollice alzato il Sergente Frank Chowanski e il tecnico Eddings e decollammo, ultimo aereo del nostro gruppo.

Avevamo i nervi scossi a causa del fatto che l'aereo prima del nostro era esploso in fase di decollo, ed eravamo preoccupati per alcuni dei ragazzi che l'avevano saputo.

Un intervento per una riparazione dell'ultimo minuto ci aveva rallentato, e così il mio wingman era decollato un attimo prima di me. Era James, perseguitato dalla cattiva sorte sin dal momento che si era unito al nostro gruppo in Texas.

Il mio wingman di sinistra aveva avuto problemi ad un carburatore, ed aveva dovuto abortire il decollo. Era Lighter. Certamente sembrava triste per non poter partecipare alla missione, e certamente io non gradivo perdere un wingman, e lasciare un dannato spazio vuoto nei cieli nemici.

Raggiungemmo il nostro posto in formazione e iniziammo il volo di avvicinamento su un mare Mediterraneo, di un blu inimmaginabile. Le cose stavano andando bene. Il cielo, da qualsiasi parte guardassi, a destra ed a sinistra, sopra e sotto, era pieno di Libs [Liberators]. Sembrava tutto a posto.

Le cose non sembrano mai pericolose se hai buona compagnia. Ci sentivamo sicuri persino noi, che eravamo la retroguardia. Ci eravamo soprannominati "Cluster on the Purple Heart Squadron." L'aereo di James era soprannominato "Right Leaf of the Cluster."

Improvvisamente, senza alcun preavviso, l'aereo di testa di un altro gruppo si staccò dalla formazione ed esplose in mare, bruciando quasi come fosse un segno nero sul luogo della loro tomba. Avevamo perso un secondo aereo ancora prima di raggiungere il territorio nemico. Immediatamente i mitraglieri divennero ansiosi, alla ricerca di possibili aerei nemici, ed i piloti rimasero in silenzio radio in attesa di un cambio negli ordini o di una spiegazione. Non c'era altro rumore se non il ronzio dei nostri quattro giganteschi motori. Passammo sopra la colonna di fumo nero attraverso il cielo azzurro. Non c'erano stati sopravvissuti.

Poi un altro B-24 si staccò dalla formazione, con un motore bloccato, dirigendosi verso casa. Quello era stato il deserto, a dare il suo contributo da due cents. Controllammo i nostri motori, ma essi non davano segno di cedimento nonostante fossimo a pieno carico.

Alla fine ecco la terra, finalmente. Grecia, dicevano le nostre mappe: territorio nemico. La tensione scendeva. Una nuova eccitazione si impossessò del gruppo. Il nemico era umano, e la sua minaccia era tangibile, a portata di mano.

Eravamo a 10,000 piedi, diretti verso l'obiettivo, con un vento contrario appena più forte di quanto previsto. Le nuvole diventavano più pesanti, ma non avevamo ancora trovato opposizione. Improvvisamente, da un buco nelle nuvole, vedemmo le montagne, che ci indicavano il punto nel quale avremmo dovuto virare verso sud per dirigerci verso l'obiettivo.

Improvvisamente dall'intercom una chiamata: "caccia nemici a ore 5!". Era un antiquato biplano. Non era neanche in grado di raggiungerci mentre scendevamo lungo il versante della montagna. Mentre cambiavamo lentamente la nostra posizione per passare da una formazione protettiva ad una che ci consentisse un avvicinamento individuale e veloce sul target, potevamo vedere il leader della formazione giù basso nella valle dove c'era il target.

I commenti a bordo del *Vagabond King* erano più o meno questi:

"Buon Dio! Mooney, siamo troppo in alto!"

"Bontà Divina! Non riesco a riconoscere le raffinerie!"

"Che diavolo di mimetizzazione hanno usato questi ragazzi?"

"Mosco, apri la stiva bombe!"

Non appena ci abbassammo, il profilo del nostro obiettivo divenne visibile contro il cielo, esattamente come quando Mosco ed io avevamo fatto pratica sul modello che simulava Ploesti, e che avevano costruito per noi nel deserto della Libia.

L'aereo di testa, dopo essersi accorto che aveva virato troppo presto, rientrò facendo una piccola "S" nella valle successiva. "Per Jehoshaphat!...se I caccia volessero colpirci ora..." dissi a me stesso. Ma seguii Mooney. James venne più vicino quando virammo di nuovo verso nord, pronto per l'approccio finale e lo sgancio delle bombe. Provai le mie mitragliatrici fisse sul muso, con una lunga raffica che spaventarono Mosco a tal punto che quasi salò in piedi nel muso.

Eravamo pronti per l'attacco. Per la prima volta nella storia i B-24 sarebbero stati usati per un attacco a volo radente. Virammo verso sud. L'aereo di testa aveva iniziato il bombardamento. Cristo! Il suo aereo stava già bruciando, ed aveva ancora a bordo 1.000 pound di bombe a scoppio ritardato!

Era iniziato.

"Mitraglieri tenete gli occhi aperti per i caccia nemiche e le batterie AA. Non sparate ai civili a meno che non ci stiano tirando le bottiglie!"

"OK Mosco, stiva bombe aperta"

"Accendi la telecamera, Van"

Bang! Cosa diavolo era stato? Andiamo avanti comunque, giù sul tappeto. Eravamo appena dietro e più in basso dell'aereo di Stan Podalak, il wingman di sinistra di Mooney. Ci allineammo sulle ciminiere, il che ci consentiva di piazzare le nostre bombe giusto in mezzo agli impianti di raffinazione. Non potevamo sganciare troppo tempo dopo Mooney, perché avevamo tutte le bombe con detonatore programmato con 45 secondi di ritardo.

Sopra di noi potevamo vedere la baia bombe di Stan con i portelli aperti. Potevamo vedere le bombe già pronte al lancio. Traccianti, rossi e verdi, lasciavano scie vicine ai ragazzi davanti a noi, e talvolta li colpivano!

Il nostro cockpit esplose in mezzo ad una pioggia di scintille, rumori e sbattimenti. I traccianti mi sibilavano vicino alla testa. Fortunatamente, Gorge ed io ci eravamo chinati, cercando farci il più piccoli possibile. I traccianti scomparvero dentro al fumo ed al fuoco delle raffinerie. Murphy sparava dalla torretta superiore con le sue .50 mm. Avrei voluto sparargli: stava rovinandoci il passaggio di bombardamento.

Wham! Ancora proiettili attraverso il cockpit! La finestra di emergenza si spalancò, lasciando che il flusso del vento, ad oltre 220 miglia all'ora, entrasse violentemente nel cockpit.

A questo punto eravamo quasi a livello del terreno, allineati ed ansiosi di andarcene. Arrivammo all'altezza delle ciminiere in mezzo al fumo, sorvolando le esplosioni degli altri bombardieri. Bombe sganciate! Il nostro aereo divenne istantaneamente più leggero di 4,000 libbre. Di fronte a noi le bombe di Mooney erano state sganciate, ma l'aereo stava scivolando di lato, e per un attimo pensai che saremmo andati entrambi a schiantarci sullo stesso edificio. [L'aereo del Capitano R.C. Mooney, Hitler's Hearse, aveva subito diversi colpi diretti. Lo stesso Mooney era stato ucciso istantaneamente dal fuoco di terra.]

Attraverso il fumo, ci abbassammo ancora. Mooney e Stan e Sparrier erano sopra di noi, troppo alti. "Venite giù, ragazzi" pregai "I caccia non possono picchiare su di voi se siete a volo radente" Restammo giusto dietro di loro, con l'aereo di Hemie talmente vicino che sembrava che la sua ala destra potesse entrare nel mio finestrino laterale. Ci accorgemmo che uno dei motori di Bob era fermo, ma cominciammo ad ondeggiare per disturbare qualsiasi caccia che fosse nella zona. Sicuramente c'era un Me-110 sopra di noi. Aveva già abbattuto due B-24, ma per qualche ignota ragione non si avvicinò a noi, "Purple Heart Squadron." E neanche altri caccia lo fecero. Sapevamo che non saremmo stati in grado di riunirci alla formazione degli altri bombardieri, ed avevamo timore di rompere il silenzio radio per timore di attirarci addosso i caccia. E così seguimmo Bob sulla rotta verso casa, mantenendoci in formazione stretta, per proteggerci dai caccia.

Tre minuti dopo aver sganciato le bombe, i ragazzi mi dissero che eravamo stati colpiti duramente e che Van stava sanguinando abbondantemente. Un colpo di cannone antiaereo lo aveva colpito alla gamba mentre stava attivando la cinepresa. Miller, nella torretta metallica di coda, chiamò per dire che le bombe che avevamo sganciato erano esplose esattamente sul target, e che tutto stava bruciando violentemente.

Alla fine, anche il motore n.2 di Mooney si fermò, ma la sua stiva bombe non si chiudeva, ed i ragazzi cominciarono a buttare fuori ogni cosa non fosse fissata all'interno dell'aereo. Dovevano liberarsi di tutto il peso in eccesso per mantenere in volo l'aereo. Buttarono fuori persino le calibro .50 e le munizioni. Era l'unico modo per mantenersi in volo e risparmiare carburante. Sarebbe stato un lungo volo fino al posto sicuro più vicino, e loro lo sapevano. E se non altro volavamo vicini, ed avremmo tentato di fargli coraggio.

James ruppe il silenzio radio circa dopo 10 minuti e mi disse che non avremmo avuto carburante sufficiente per tornare a casa, e così gli dissi di fare rotta verso il paese neutrale più vicino. Avevamo paura di dire i nomi esatti alla radio, e quindi gli chiesi se voleva dirigersi verso la "gobble gobble land." Ridussi la velocità e mi affiancai a lui, in modo tale da fargli risparmiare carburante. Aveva rallentato così tanto che gli altri tre erano ormai completamente fuori dalla nostra vista.

Mentre tutto questo accadeva, i navigatori di entrambi gli aerei erano occupati nel calcolare la rotta per la Turchia. Ci accorgemmo che Mooney si stava dirigendo anche lui verso la Turchia. Così dissi a James di accelerare per riunirci a loro.

D'un tratto l'aereo di James cominciò a fare acrobazie. Non capivo cosa stesse succedendo, ma improvvisamente vidi un sacco di sbuffi della Flak. Senza che ce ne fossimo accorti, stavamo sorvolando Bucarest, i serventi dei pezzi anti-aerei, avevano sete di sangue. Non fummo colpiti, e continuammo a volare rincorrendo gli altri. Van aveva ricevuto della morfina e dei tranquillanti. Tutto quello che disse fu "Ecco come mi prenderò una medaglia che voi invece non avrete mai" Aveva ragione. Nessun altro fu colpito se non il vecchio Vagabond King.

Dopo circa 45 minuti eravamo di nuovo in formazione, in rotta per la Turchia, in una strana processione. La nostra più grande preoccupazione erano i caccia. Ci aspettavamo di incontrarli qualche miglio più avanti, e quindi eravamo saliti abbastanza, a circa 8.000 piedi. Ma nessun caccia apparve. Finalmente sorvolammo il mar di Marmara, e poiché da lì in poi eravamo su territorio neutrale, e quindi decidemmo che era il caso che ognuno facesse ciò che preferiva. Noi decidemmo di dirigerci sul territorio amico, in modo da portare Van in ospedale. Virammo verso Cipro e il navigatore cominciò a lavorare alacremente.

Eravamo sopra le montagne della Turchia, trasferendo il carburante, quando tutti e quattro i motori si spensero simultaneamente. Mi sentii morire! Avevamo soltanto 1.000 piedi di altezza, e non c'era in vista neanche un pianoro sufficiente a parcheggiare uno Stinson L-5 nelle 50 miglia tutto intorno. Van non era in grado di lanciarsi, e noi non eravamo disposti a lanciarci senza di lui. Mi accorsi che dovevo atterrare da qualche parte, facendo tutto ciò che potevo, e rischiando il tutto per tutto. Ma con un ruggito quei buoni vecchi Pratt & Whitney si avviarono di nuovo. Non appena ci scambiammo un grande sorriso, tutti e quattro i motori si spensero di nuovo. Dave Shattles si mosse più velocemente di quanto io abbia mai visto fare da nessun altro uomo. Saltò giù nella baia bombe e aprì le valvole dei tubi della benzina, per spurgare l'aria che si era formata all'interno. A questo punto quei meravigliosi motori ripresero vita, e noi passammo in mezzo ai picchi delle montagne per riprendere la nostra rotta verso l'aeroporto di Nicosia, sull'isola di Cipro, che si trovava da qualche parte a circa 300 o 400 miglia più a sud di dove ci trovavamo in quel momento.

I nostri nervi erano stati provati. Eravamo in aria già da oltre 10 ore. Ora eravamo soli, sopra un terreno accidentato e poco amichevole, anche se non era nemico. E ora dovevamo sudarci il poco carburante rimasto. Mendy mi chiamò dicendo che eravamo appena finiti oltre il bordo della sua vecchia buona mappa di navigazione dell'Air Corps. Da lì in avanti avremmo dovuto affidarci al calcolo del tempo, della distanza, alla bussola e alla vista.

Nessuno ci disturbò nel sorvolare la Turchia. Per lo meno non ci attaccarono! Così raggiungemmo la costa ci domandammo se saremmo stati capaci di raggiungere Cipro. Eravamo nel tardo pomeriggio, si stavano formando delle nubi, e la nostra unica mappa era una vecchia Mercator stampata su un vecchio libro di scuola.

Finalmente raggiungemmo le acque azzurre del Mediterraneo. Guardai le spiagge di sabbia della costa turca. Considerai l'idea di tentare un atterraggio, ma volevo riuscire a dare a Van le cure mediche... e sapevo che nessuno di noi desiderava essere internato in Turchia fino alla fine della guerra.

Comunque pensai che se non fossimo riusciti a trovare Cipro, e se avessimo avuto ancora carburante, potevamo provare a ritornare indietro, ed a cercare una soffice spiaggia su cui posarci. Un ragionamento pieno di "se", non appena mi resi conto che le lancette del carburante segnavano quasi zero.

Mi diressi verso Cipro. Mosco si stava curando di Van. Sorvolammo l'acqua, strizzando ogni miglio da ogni goccia di carburante rimasto. Non doveva mancare molto prima di vedere di nuovo la terra. Cipro era una grande isola: dovevamo trovarla per forza!

"Mendy: viriamo. Magari si trova alla nostra destra, nelle nubi" dissi. Così virammo e, santo cielo! Era lì! Proprio sotto la nostra ala sinistra. Eravamo esattamente in rotta per Nicosia. L'indicatore del carburante segnava che avevamo ormai soltanto 10 galloni. Dieci preziosi minuti nei quali avremmo consumato l'ultimo carburante, e improvvisamente l'isola scomparve! Dieci minuti ersi seguendo un miraggio! La "nostra" Cipro non era altro che l'ombra di una nube sull'acqua, ed a quel punto eravamo davvero perduti!

Ascoltammo la radio, sperando di entrare in contatto con la base di Nicosia, l'unico aeroporto dell'isola. Potevamo sentire altri aerei in difficoltà. Uno stava precipitando di fianco a noi, nel mare, ma non potevamo fare nulla per aiutarli. Continuammo a cercare un posto per atterrare, una spiaggia, o un pezzo di terreno solido in piano. Un B-24 non è in grado di fare buoni atterraggi di emergenza, specialmente se devi farlo ammarare. Semplicemente va in pezzi, e non hai molte possibilità di venirne fuori.

Volevo atterrare alla base di Nicosia. Il buio stava calando, quando vidi le luci di segnalazione dell'aeroporto. C'erano altri tre aerei che giravano sopra l'area, cercando di trovare la pista ed il coraggio per atterrare, nelle loro condizioni drammatiche, con gli aerei danneggiati. Diedi alla torre la mia identificazione, insieme alla chiamata "feriti a bordo", ed ebbi immediatamente l'autorizzazione all'atterraggio. Il grande carrello si abbassò. I flap vennero fuori senza sforzo. Motori OK. Turbocompressori OK. Tutti i controlli funzionavano perfettamente. Stava diventando buio, ma potevo ancora vedere la pista, e così cercai l'allineamento, ed inizia l'approccio.

La dannata pista era in salita, e quasi sbagliai l'atterraggio, ma i pneumatici stridettero sul terreno, e riuscii a fermarmi... eravamo atterrati tutti di un pezzo! Accostai alla fine della pista, e girai sulla striscia di rullaggio, per lasciare posto agli altri che dovevano atterrare. Nessuno ci venne incontro, e così rullammo sulla strada. "Maledizione" pensai "questa è davvero una buona mimetizzazione, ma l'atterraggio è stato sufficientemente realmente difficile". Così girai verso il bordo pista e spensi i motori. Il silenzio era disarmante. Eravamo di nuovo a terra! Eravamo vivi! Eravamo salvi! Slacciai le cinture di sicurezza. Erano passate 14 ore e 30 minuti da quando mi ero seduto nel sedile del pilota e avevo decollato in quel soffocante mattino, che adesso sembrava essere molto tempo prima.

Non appena liberata la pista, il C.O. del 98th Bomb Group, il Colonnello "Killer" Kane, venne in atterraggio con il suo aereo pieno di buchi e con un motore danneggiato. Fece un errore nella valutazione della pista, e non aveva potenza sufficiente per riprendere l'aereo. Tirò fuori il carrello, tirò su il muso dell'aereo, e si schiantò sulla pista. Non ci fu nessuna vittima, e il Colonnello Kane ci precedette a Tel Aviv, lasciandoci il suo aereo scassato da rimettere in sesto!

Finalmente a terra, e salvi, eravamo il più contento, il più stanco, il più affamato gruppo di ragazzi mai visto! Abbiamo baciato la terra tutti quanti dopo l'atterraggio. C'era un dottore che si prendeva cura di Van quando sono uscito dalla fusoliera, e fu subito trasportato in ospedale. Ora sta bene ed è tornato negli Stati Uniti, e non ho più avuto notizie di lui da allora.

Abbiamo lavorato sul vecchio Vagabond usando tutte le parti di recupero che abbiamo potuto trovare, e presto fu di nuovo in grado di volare. Con difficoltà, ma volava. Rullammo lungo la pista piena di buchi, lo riportammo in volo, e ci dirigemmo verso la Libia.

Bene, questa è la storia della parte che ho avuto nel grande raid su Ploesti. Quello che fecero gli altri deve rimanere segreto ancora per un po' di tempo. Vi racconterò tutto quanto quando sarò ritornato a casa. So che potrei avere distorto la storia in modo tale da sembrare l'unica persona che ha partecipato al raid, ma ho la sensazione che le emozioni e le esperienze che ho affrontato sono ancora così vivide che non posso dimenticarle. Posso dirvi che non c'è stato un solo uomo che abbia volato quella missione con noi quel giorno e che sia stato lo stesso dopo le 14 ore passate nella missione su Ploesti. Sono contento di essere in grado di raccontarvene la storia. Ma sono triste per tutti coloro che, in quella missione su Ploesti, non saranno mai in grado nemmeno di raccontare che sono stati là.

* * *

Il Vagabond King ed il suo equipaggio furono in seguito trasferiti in Inghilterra. Non è chiaro cosa accadde a John McCormick e ad altri nelle ultime fasi della guerra. 1st Lt. Marvin Mosco è stato dato per disperso in azione dopo una missione a bordo dello stesso aereo tre mesi dopo. La lettera ricevuta dalla famiglia riportava questa frase: "...In data 29 Novembre 1943 l'Aiutante Generale vi ha informato che vostro figlio, First Lieutenant Marvin Mosco, è stato dato per disperso in azione...dal 18 Novembre 1943. Ulteriori notizie ricevute indicano che il Tenente Mosco era uno dei membri dell'equipaggio di un B-24 Liberator che ha lasciato l'Inghilterra il 18 Novembre 1943 per una missione di bombardamento in Norvegia. I dettagli non sono disponibili, ma il rapporto dice che i nostri aerei hanno incontrato aerei nemici, e durante il combattimento l'aereo di vostro figlio è stato gravemente danneggiato, ed è stato visto precipitare in mare.