

Ordine di Operazione n. 614

L'8 settembre 1943, con la resa dell'Italia, il centro-nord si trova in balia dei tedeschi che occupano il territorio e le sue fabbriche di maggior interesse. Tra queste anche la Dalmine che, per la sua produzione nel campo siderurgico passa sotto la loro diretta dipendenza. Allo stabilimento i tedeschi ovviamente tentano di assicurare una protezione antiaerea, ma la MAAF inizia a considerare la fabbrica e la sua area un vero e urgente obiettivo da colpire. Infatti, molti attacchi aerei nei giorni a venire, avranno come obiettivo anche l'aeroporto di Orio al Serio, e i numerosi ponti stradali e ferroviari.

15^a U.S.A.F. - Ordine di Operazioni n. 614 - Dalmine, Verona, Avisio, 6 luglio 1944

Il 1° novembre del 1943 veniva creata la 15^a U.S.A.F., la forza aerea statunitense che avrebbe incorporato gli Stormi da bombardamento pesante americani allora presenti nel cosiddetto Teatro di Guerra del Mediterraneo (MTO). Sino a quel momento gli attacchi condotti contro l'Italia e in altre zone appartenenti all'area meridionale dei territori occupati o alleati dei tedeschi, venivano condotti partendo dalle basi nord africane. A seguito dello sbarco in Sicilia nel luglio dello stesso anno, la risalita dello stivale da parte delle truppe anglo americane aveva permesso la cattura degli aeroporti italiani presenti nell'area pugliese. Il 6 luglio 1944 vedeva oltre 530 velivoli, appartenenti a tutti gli Stormi della 15^a U.S.A.F., coinvolti nello svolgimento dell' "Ordine di operazioni n. 614" che prevedeva un attacco contro obiettivi multipli nel nord Italia:

- il 47th Bomb Wing si occuperà dei ponti ferroviari sul fiume Tagliamento in località Casarsa e Latisana;
- il 49th Bomb Wing attaccherà i depositi di carburante e combustibile di Aviano;
- il 55th Bomb Wing bombarderà i depositi di combustibile di Porto Marghera;
- il 304th Bomb Wing colpirà le raffinerie nord di Trieste;
- il 5th Bomb Wing avrà come obiettivo le acciaierie di Dalmine, lo scalo ferroviario di Verona, e il viadotto sul fiume Avisio.

Il 99° Gruppo Bombardieri comandato dal Col. Ford J. Lauer, di stanza al campo aereo Tortorella (Salerno) e il 463° Gruppo Bombardieri comandato dal Col. Frank Kurtz del campo aereo di Celone (Foggia) furono incaricati di eseguire la missione denominata in codice "Operazione 614" che aveva per



Piantina con il punto da colpire

obiettivo le "Acciaierie Bergamo" (Dalmine) a 45° 38' 45" N 09° 35' 37" E (conosciute anche come Officine Mannesmann). Allegate alle istruzioni vi era pure una piantina, disegnata a mano, dove era segnato il punto da colpire, raccomandando attenzione per un campo di prigionieri che si trovava poco prima (Grumello al Piano).

Gli aerei, conosciuti come "fortezze volanti", dovevano arrivare sullo stabilimento provenendo da Est. Partirono in 27 (uno tornò alla base prima di raggiungere l'obiettivo), erano aerei quadrimotori del tipo Boeing B 17G Flying Fortress da bombardamento, prodotti nel 1943. Avevano un'apertura alare di 31,62 m e lunghi 22, 66 m. Viaggiavano ad una velocità di 462 km/h a 7.620 m d'altezza. La quota massima operativa era di 10.850 m, con un'autonomia di viaggio di 3.220 km. Disponevano di 13 mitragliatrici e trasportavano fino a 7.985 kg di bombe. L'equipaggio era composto da 9 persone. Con loro viaggiavano altre squadriglie di aerei che, seguendo lo stesso percorso, dovevano colpire altri obiettivi (Avisio e Verona). Per ogni obiettivo, i Bomb Wings (Stormo da bombardamento) assegnano due dei propri Gruppi da bombardamento (Bomb Groups). Il 5th B.W. operava su B-17 (Fortezze volanti), tutti gli altri, invece, con B-24 "Liberator".



Boeing B-17 Flying Fortress

La missione contro la Dalmine è affidata a ventotto B-17 del 99th B.G. (soprannominato il Gruppo del "Diamante" per l'insegna a forma di rombo applicata sui timoni di coda degli aerei), e ad altrettanti del 463rd B.G. (conosciuto come "The Goose Group", dal nomignolo dato al velivolo del comandante del Gruppo, che recava il fumetto di un'anatra disegnato sulla fusoliera). Ogni aereo imbarcherà 12 bombe di tipo G.P. da 500 libbre, armate con spolette a innesco ritardato a 1 decimo di secondo per quelle di ogiva, e fra 0,01 e 0,025 sec. per quelle di coda. Era segnalata la presenza, nella zona di Bergamo, di batterie contro aeree dotate di 24 cannoni di grosso calibro. Per questo, i primi 15 aerei di ogni Gruppo sarebbero stati dotati di due confezioni di "windows" ciascuno, striscioline di alluminio in grado di disturbare l'eventuale puntamento radar della contraerea, da rilasciarsi a partire da due minuti prima del raggiungimento dell'Initial point 85 e sino all'allontanamento dal raggio di azione delle artiglierie. Agli aerei veniva affidata una scorta caccia da parte del 52nd Fighter Group, formata da P-51 "Mustang" che, una volta decollati da Madna (FG), avrebbe provveduto a coprire le formazioni durante l'intero tragitto. Per richiedere il loro intervento, la chiamata radio degli operatori dei bombardieri verso i piloti degli agili caccia sarebbe stata costituita dal termine "Scanty".

Inizio operazione n. 614: Verso le 08.10 della mattina del 6 luglio 1944, circa una cinquantina di fortezze appartenenti ai due Gruppi decollano dalle loro rispettive basi pugliesi e tutti i Bomb Groups partecipanti alle azioni previste per quella giornata si dirigono verso nord, sul mare Adriatico, per riunirsi sulla verticale dell'isola di Jabuka ("Key Point" per la missione), all'altezza di San Benedetto del Tronto. Questo è il punto dove avviene la riunione con i restanti Gruppi da bombardamento, nel frattempo decollati dalle rispettive basi e partecipanti alle diverse missioni dell'Ordine di operazioni n. 614. Disposti su due file, delle quali quella di sinistra è formata dai "box" dei sei Bomb Groups del 5th Bomb Wing, i bombardieri proseguono il sorvolo del mare Adriatico sino all'altezza della penisola istriana. Qui avviene la separazione degli Wings, che d'ora in avanti si dirigeranno verso i rispettivi obiettivi.

I B-17 del 5th B.W. piegano verso nord ovest, entrano nella pianura padana e, all'altezza dell'abitato di Stanghella (Rovigo), puntano in direzione nord. Nei pressi di Montebello (Vicenza) due Bomb Groups (il 2nd e il 97th) abbandonano la formazione per dirigersi verso il proprio bersaglio, rappresentato dallo scalo ferroviario di Verona. Il resto dello schieramento prosegue, invece, sul percorso originale sino a raggiungere Riva del Garda. Sopra questa località gli aerei del 99th e del 463rd B.G. virano verso sud ovest, lasciando i restanti due Gruppi (il 301st e il 483rd B.G.) continuare la corsa che li porterà a colpire il viadotto sul fiume Avisio.

Per Dalmine inizia a profilarsi il disastro. I B-17 giungono a sorvolare Sarnico, sul lago di Iseo, il previsto Initial Point dell'attacco (l'Initial Point era un punto facilmente identificabile al suolo, a poca distanza dall'obiettivo). Da quel momento inizia la cosiddetta "corsa di bombardamento": i velivoli, con i portelli della stiva bombe aperti, devono mantenere una quota il più possibile livellata ed evitare manovre evasive, per non inficiare i sistemi di puntamento di bordo.

Intanto, per problemi meccanici, un B-17 del 99th Bomb Group ha dovuto sganciare tutte le sue 3 "tons" di bombe cinque minuti prima di raggiungere l'obiettivo, presumibilmente all'altezza del lago d'Iseo. Anche il 463rd Bomb Group che aveva visto al decollo 27 suoi velivoli, perdeva un aereo, costretto da noie meccaniche a un rientro anticipato. Seguendo una rotta di 265°, il primo ad arrivare su Dalmine è il 463rd B.G., che alle 11,02, da una quota di 23.500 piedi rilascia il suo carico. Al suolo, la prima ondata di bombe aveva attraversato il complesso dello stabilimento con la forza devastante di un fiume in piena. L'improvvisa pioggia esplosiva aveva colto di sorpresa la maggioranza dei dipendenti dello stabilimento. Infatti, l'allarme aereo non viene trasmesso, o per lo meno, comunicato dalla Centrale di Milano, alla quale lo stabilimento era collegato telefonicamente, ad incursione ormai conclusa. Due minuti più tardi è la volta del 99th B.G., che giunge su di un bersaglio già coperto da una nube di fumo e polvere provocando ulteriore morte raggiungendo coloro che ten-

tavano di salvarsi in improvvisati ripari o cercavano un varco per scappare all'esterno. Sopra l'obiettivo, le fortezze del 99th Bomb Group sono inquadrare da colpi di artiglieria contraerea che provoca gravi danni a un velivolo e trascurabili ad altri otto. Un aviatore riporta una leggera ferita al volto.

In data 26 luglio 1944, il quotidiano "L'Eco di Bergamo" riportava un lungo e drammatico elenco di persone decedute a causa del bombardamento. La cifra era di 269 morti. Infatti, nonostante l'aviazione statunitense, a differenza di quella britannica, praticasse il bombardamento diurno alla ricerca della massima precisione, come quasi sempre avveniva, molte delle oltre 600 bombe sganciate in quella occasione mancarono l'obiettivo e terminarono la loro corsa colpendo zone ubicate ben al di fuori del perimetro dello stabilimento. aggiungendo, ad un già tragico bilancio, altra morte ed altra distruzione.

Il pesante bilancio sarà destinato a crescere, a causa delle gravi condizioni in cui versavano molti degli oltre 800 feriti in totale si conteranno 278 morti. (244 dipendenti della Dalmine, 13 di altre aziende e 21 morti fra i civili). Dalmine detiene il triste primato del maggiore numero di maestranze decedute, nel corso di una singola azione di bombardamento, sul territorio Italiano.

Al termine dell'incursione, un paesaggio di totale devastazione si presentava ai superstiti, con incendi, detriti, e vetri infranti ovunque, tetti divelte, pareti in lamiera deformate dagli spostamenti d'aria che mostravano vaste lacerazioni prodotte dalle schegge, gru ponte abbattute e tubi contorti sospinti in catoste disordinate, binari divelti verso il cielo, carri ferroviari capovolti ed enormi crateri prodotti dalle esplosioni. Fra le macerie e i detriti si trovavano i corpi dei morti, da tutta quella distruzione proveniva il lamento dei feriti.

*Tratto da:
"I Quaderni di Dalmine"
Memorie di un recente passato a cura di Andrea Thum*

Ordine di operazione n. 614

