





L'aeroporto americano di Venosa

Operativa dall'aprile del 1944, la pista voluta dagli americani durante la seconda guerra mondiale fu l'ultima delle grandi basi della 15th USAAF ad essere costruita nella vasta area compresa fra Lecce e Termoli, e l'unica in Basilicata

Pasquale Libutti

Durante il secondo conflitto mondiale, soprattutto dopo l'entrata in guerra degli Stati Uniti, gli aeroporti situati in Inghilterra ospitavano ingenti forze aeree in grado di colpire la Germania e gli altri paesi occupati da Hitler. La limitata autonomia di volo dei bombardieri alleati e dei loro caccia di scorta, tuttavia, non consentiva di raggiungere l'intero territorio controllato dai nazisti, che per di più avevano delocalizzato parte della produzione bellica in zone al di fuori del raggio di autonomia degli aerei inglesi ed americani.

La situazione cambiò alla fine del 1943. Dopo il crollo del regime fascista, la rapida conquista di quasi tutta l'Italia meridionale avvicinava gli Alleati a quei territori fino a quel momento irraggiungibili dalle basi inglesi. Gli Alleati decisero così la costituzione della 15th USAAF (15^a Armata Aerea USA): una nuova armata aerea, composta da bombardieri pesanti e caccia di scorta, con il compito specifico di contribuire da sud all'offensiva aerea contro Hitler, raggiungendo obiettivi strategici in Italia settentrionale, Germania, Austria, Francia e nei Balcani. Altre forze aeree, raggruppate nella 12th USAAF, avrebbero continuato a garantire il supporto tattico all'avanzata alleata con bombardieri medi e cacciabombardieri.

Si trattava di costruire rapidamente tutte le basi destinate ad ospitare migliaia di aerei, con uno sforzo organizzativo immenso: i genieri alleati si misero subito all'opera per riattivare gli aeroporti pugliesi già utilizzati da italiani e tedeschi e per costruire nuove basi; nei dintorni di Foggia vennero stanziate le "Fortezze Volanti" B-17, nell'area del Gargano le basi dei caccia, nel resto delle piane pu-

Aeroporto di Venosa: meccanici del B-24 "Tail Heavy"
(foto Archivio Jerry Whiting, 485th BG Association)





L'equipaggio controlla i danni dopo una missione
(foto George Estok, 485th BG Association)

gliesi quelle dei bombardieri quadrimotori B-24: in tutto una trentina di basi ed innumerevoli piste secondarie [\[1\]](#).

L'offensiva aerea degli Alleati ormai metteva la Germania alle strette. Albert Speer, Ministro degli Armamenti di Hitler, dopo la guerra ebbe a dichiarare che *"Potevo vedere segni che la guerra era perduta quasi ogni giorno, guardando il cielo sereno verso sud: volando provocatoriamente a bassa quota, i bombardieri della 15th USAAF oltrepassavano le Alpi decollando da basi italiane per attaccare obiettivi industriali tedeschi"*.

Gli americani costruirono una pista di volo anche a Venosa. Operativa dall'aprile 1944, fu l'ultima delle grandi basi della 15th USAAF ad essere costruita nella vasta area compresa tra Lecce e Termoli, ed inoltre l'unica in Basilicata, territorio montuoso ed inidoneo ad ospitare aeroporti.





Venosa: manovalanza italiana addetta alla manutenzione della pista
(foto Jerry Whiting, 485th BG Association)

La costruzione della base di Venosa seguì lo schema progettuale adottato per quasi tutti gli aeroporti costruiti dagli americani in quel periodo [2].

La pista di decollo, lunga oltre un miglio, era affiancata ai lati da due piste di rullaggio ai cui bordi vi erano le piazzole per la sosta dei bombardieri: nessun hangar, soltanto spiazzi all'aperto dove si provvedeva anche alla manutenzione. La vera novità costruttiva, tuttavia, era nella copertura della pista di volo, rinforzata con pietrisco e poi, nel giro di pochi giorni, ricoperta da migliaia di lamiera metalliche forate denominate PSP (*Pierced Steel Planking*, cioè *placca di acciaio traforato*). Queste placche venivano infine agganciate le une alle altre formando una superficie continua e resistente: un vero e proprio tappeto di ferro [3].

Venosa diventò così la base del 485th Bomb Group (485° Gruppo da Bombardamento) dell'USAAF, costituito da quattro squadroni (828th, 829th, 830th, 831st) con una forza di circa 70 bombardieri quadrimotori B-24 e circa 3.500 uomini tra equipaggi di volo e personale di terra.

Anche se il suo ciclo operativo risultò più breve di quello di altri gruppi, questa unità totalizzò "numeri" impressionanti nelle sue 187 missioni di combattimento. Il 485th BG sganciò 10.550 tonnellate di bombe su obiettivi dell'Europa occupata [4]; abbatté 61 aerei (più altri 41 probabilmente abbattuti) danneggiandone altri 37 e distruggendone 15 al suolo; ricevette inoltre una citazione ufficiale per una difficile missione compiuta sulla raffineria di petrolio di Florisdorf, vicino Vienna, nonostante la pesante reazione della contraerea e dei caccia nemici. Questa intensa attività, tuttavia, ebbe un costo.

Il Gruppo ebbe 59 aerei persi in missione, più altri 62 in incidenti o a seguito di danni riportati. 475 uomini furono uccisi in combattimento o per ferite riportate in azione. 250 furono presi prigionieri; 13 di essi evasero e ritornarono in Italia.



In B-24 "Life" con i suoi identificativi del 485th BG sulla coda
(foto Jerry Whiting, 485th BG Association)

Insegna del 485th BG



Altri 140 uomini, lanciatisi da aerei abbattuti, riuscirono a sfuggire in qualche modo alla cattura e a tornare alla base. Sono indicative le vicende dei comandanti del Gruppo, che partecipavano alle missioni di volo: tre di loro furono abbattuti sul territorio tedesco in meno di un anno. Il quarto comandante prese servizio nel marzo 1945, ma il 485th BG effettuò la sua ultima missione il 25 aprile 1945 e la Germania si arrese poco dopo.

Nel maggio 1945, infine, l'unità ritornò negli Stati Uniti e l'intera base aerea di Venosa venne dismessa, al pari di tanti altri aeroporti ormai inutili.

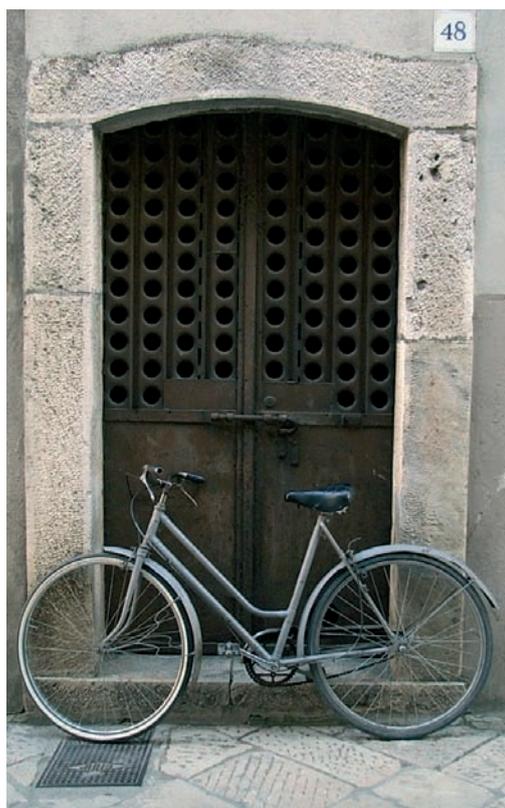
Queste sono le scarse notizie storiche che restano sull'aeroporto: statistiche alquanto fredde, tra l'altro nemmeno reperibili in Italia, ma solo da pubblicazioni edite negli USA.

Da allora sono passati sessantacinque anni. Tutti i documenti disponibili negli archivi locali sulla base aerea di Venosa assommano ad un paio di fogli di poco rilievo: un vuoto desolante, nel generale disinteresse di studiosi ed istituzioni. La superficie in cui era la base aerea non conserva quasi alcuna traccia. Le pesanti lamiere metalliche della pista furono abbandonate sul luogo dagli americani, che alla fine della guerra le considerarono solo ingombranti ed inutili residuati. Una inaspettata manna dal cielo: i fabbri della zona si precipitarono a smantellare e recuperare tutto quel ferro, materia prima introvabile nell'Italia depauperata dalla guerra, ricavandone manufatti di vario tipo. E così il luogo dov'era l'aeroporto, da cui decollavano ogni giorno decine di quadrimotori, tornò ad essere un tranquillo lembo di campagna al confine tra Puglia e Basilicata, buono per piantare grano: una sorte comune a molte delle grandi basi realizzate durante la guerra.

Ormai le ultime tracce tangibili dell'aeroporto sono rappresentate solo da alcuni vecchi cancelli ancora presenti nel centro storico di Venosa, ricavati dai fabbri della città oraziana proprio dalle lamiere in PSP della pista: *i cancelli della guerra*.

A tal punto, resta da chiedersi se almeno nella memoria della gente di Venosa sia rimasto qualcosa, oppure se la pagina di storia scritta dai giovani aviatori del 485th BG sia stata del tutto dimenticata qui in Italia. Occorre interpellare gente di una certa età, sperando che qualcuno ricordi quei soldati stranieri che, nei pochi mesi a cavallo tra il 1944 e il 1945 in cui l'aeroporto fu operativo, erano attendati a qualche chilometro fuori città.

Sorprendentemente, laddove gli archivi ufficiali non conservano tracce, si scopre che molto è rimasto nella viva memoria di quelli che, sessantacinque anni fa, erano giovani e che ancora ricordano perfettamente e raccontano i giorni dell'aeroporto.



Sopra:
Venosa, 2010: cancello ricavato da lamiera di PSP
nel centro storico
(foto Pasquale Libutti)

A destra:
aviatori sulla pista di volo di Venosa, 1944
(foto dall'album della famiglia Di Vietri di Venosa)

Nella pagina seguente:
caramelle!
(foto conservata da Harold "Red" Kempffer,
mitragliere del 485th BG, probabilmente scattata
da Sy Weinstein)







La gente di Venosa, in quei tempi di miseria, era duramente impegnata a sopravvivere; gli aviatori della base, da canto loro, avevano la loro guerra da combattere, decollando per rischiose missioni sull'Europa occupata da cui non tutti tornavano. Due mondi lontanissimi tra loro, ma che riuscirono ad incontrarsi.

Gli americani affidavano la loro biancheria ai venosini per il lavaggio, pagando pochi spiccioli che erano un tesoro per chi li riceveva. Si aprirono bar per militari e taverne più o meno alla buona, più o meno autorizzate dove essi potevano passare il tempo libero. Barbieri, sarti, elettricisti, falegnami, braccianti trovarono commesse e lavoro stabile alla base. Torme di ragazzini urlanti assaggiarono per la prima volta nella loro vita una strana sostanza scura e dolce (cioccolata...) imparando ben presto quanto fosse utile aspettare i militari in libera uscita vicino al carrettino dei gelati. Nonostante le reciproche difficoltà di comunicazione, qualcuno riusciva a farsi capire meglio di altri: in città c'erano alcuni emigrati tornati dall'America, e tra gli aviatori vi era qualcuno di origine italiana. Uno di essi in particolare, il mitragliere Pat Salese, si sforzava meno di altri a capire il dialetto del luogo: era originario proprio di Venosa...

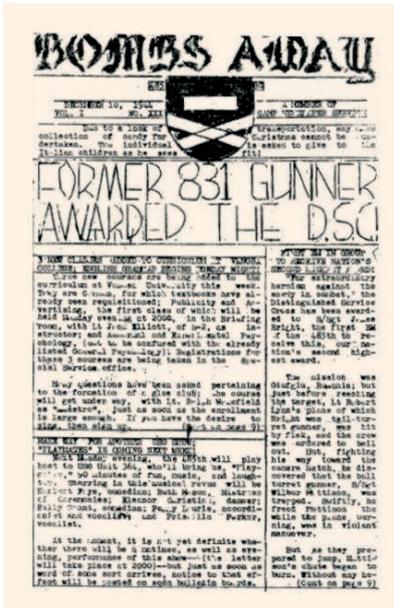
Ben presto i civili italiani compresero a fondo anche il duro compito degli aviatori americani. Quei giovanotti in divisa, che in libera uscita si mostravano allegri e sempre ben forniti di caramelle e cioccolata, erano proprio gli stessi che qualche volta, tornando alla base dalle loro missioni, sorvolavano Venosa a bassa quota con gli aerei che si lasciavano dietro lunghe scie di fumo, con i motori che arrancavano e le fusoliere crivellate di colpi. Capitava anche che qualcuno di loro, magari un tipo allegro che ormai si era fatto conoscere e benvolere da tutti in paese, non si facesse più vedere nei soliti ritrovi: e quando si chiedeva che fine avesse fatto Joe, da pochi gesti eloquenti e dalle facce tristi dei commilitoni, i venosini capivano che il suo aereo non era tornato alla base.

Anche gli aviatori ebbero modo di capire le difficoltà di quella gente, che apparteneva ad una nazione che aveva dichiarato guerra agli Stati Uniti nel 1941, e che fino a pochi mesi prima aveva combattuto contro di loro. Nel dicembre '44 il giornale "Bomb Away", stampato presso la base di Venosa, pubblicava una lettera accorata: *"Tutti tra noi sono d'accordo che l'Italia non è davvero un buon posto per il Natale... Abbiamo avuto molto qui nel Gruppo - un mucchio di dolci e canditi, e tutte le cose buone che la gente ci ha mandato da casa, che sono regali di Natale... I bambini di Venosa non hanno molto da ricevere questo Natale. I bambini non sono entrati in guerra contro di noi. Ma il fatto è che sono i bambini a soffrirne, camminando sulle fredde pietre delle vie senza scarpe e vestiti miseramente... Loro soffrono la guerra... Noi siamo stati riempiti di dolci, più di quanti possiamo mangiarne... Perché lasciarli ammuffire nelle tende?"*

Tra tutti i militari di stanza a Venosa, in particolare, ve ne fu uno che ebbe modo di conoscere più degli altri la gente del luogo: Sy Weinstein, il fotografo del 485th BG. Durante la guerra, uno dei suoi compiti era quello di recarsi a fotografare i resti dei velivoli caduti nei pressi dell'aeroporto, in fase di decollo o di atterraggio, per accertare le cause della perdita.

Durante questi viaggi, fino a 60 miglia dalla base, Sy Weinstein visitò Potenza, Matera, Melfi, Grassano, Forenza e molte altre località della Basilicata, avendo modo di conoscere più a fondo le condizioni di vita dei luoghi che visitava, ricavandone un interessante reportage fotografico: *"Durante il suo soggiorno nel Sud dell'Italia, Sy sviluppò un profondo amore per la gente del luogo. Dopo la guerra, egli lesse Cristo si è fermato ad Eboli, il libro di Carlo Levi relativo al suo esilio in questa zona povera eppure molto bella, e Sy riconobbe parte delle sue stesse esperienze e sentimenti. Sy continuò a visitare questa regione attraverso la sua*





Sopra:
prima pagina del giornale "Bomb Away" stampato a Venosa (n. 30 del 10 dicembre 1944).
(foto Archivio Jerry Whiting, 485th BG Association)



A destra:
bambino di Matera a piedi nudi nella neve
(foto di Sy Weinstein scattata nel 1944)

Nella pagina seguente:
Potenza
(foto di Sy Weinstein scattata nel 1944)





Lavori di aratura a Melfi
(foto di Sy Weinstein scattata nel 1944)

vita, incontrando la famiglia del Dr. Morlino, che aveva avuto l'opportunità di conoscere durante la guerra [5]."

Nel 1965 Sy Weinstein tornò in Basilicata, per rivedere ancora le persone e i paesi che aveva conosciuto.

Il ritorno di Sy Weinstein non restò un caso isolato. Nel 1980 tre autobus carichi di turisti americani si fermarono a Venosa. Ne discese un folto gruppo di ex aviatori, tornati con le famiglie a rivedere luoghi familiari: furono ricevuti dal sindaco dell'epoca, che improvvisò un ricevimento caloroso e alla buona, mentre un'auto avvisava con l'altoparlante la cittadinanza del ritorno degli americani dopo 35 anni. Spuntarono fuori vecchie conoscenze, quei ragazzini simili a quelli di *Sciuscìa* e *Paisà*, ormai divenuti rispettabili artigiani o professionisti: ancora una volta, dopo tanti anni, ci si dovette arrangiare con la lingua. La sorpresa degli





Basilicata Cultura

aviatori nel rivedere Venosa fu totale: nella loro rivista scrissero *"Una volta giunti in città, c'era da non credere che fosse lo stesso luogo che avevamo conosciuto durante la guerra. Tutto era bello, gradevole e davvero diverso"* [6].

Era il 21 settembre 1980: due mesi prima del terribile sisma che devastò Irpinia e Basilicata. I reduci cercarono anche di sapere se Venosa fosse stata colpita, ricevendo qualche tempo dopo rassicurazioni che, sebbene la città avesse riportato danni ed ospitasse alcune centinaia di sfollati, non era rimasta distrutta [7].

Da allora sono passati altri anni, e la magia di internet e delle nuove tecnologie ha reso possibili altri incontri.

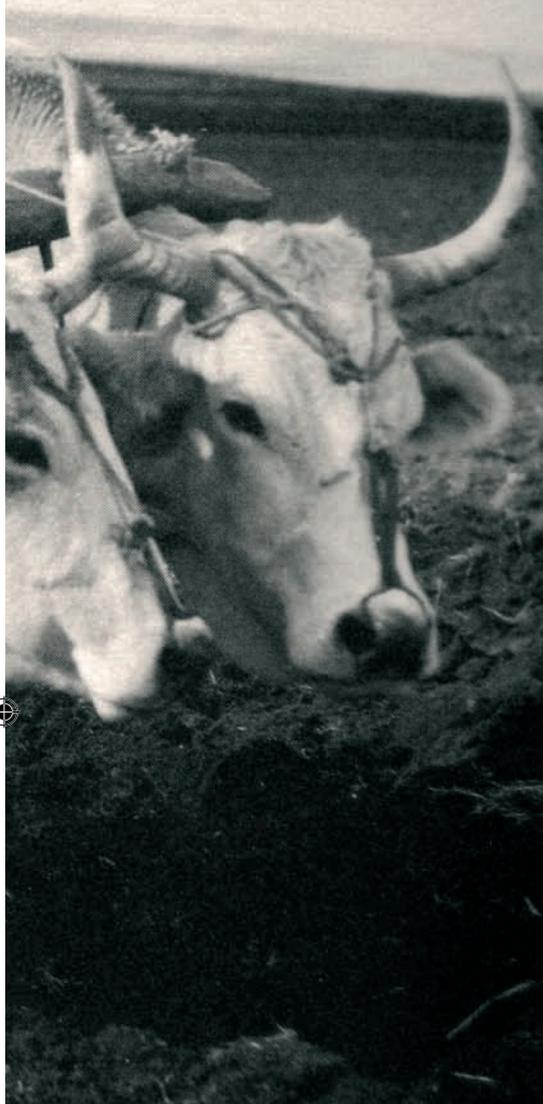
Le vicende del 485th BG sono oggi consultabili in un sito internet gestito dai veterani dell'unità [8]. Grazie ad un paio di foto aeree della base scattate nel 1944, è stato possibile localizzare la pista e gli accampamenti degli aviatori, confrontando il luogo con attuali immagini satellitari [9].

Si è anche scoperto che sono stati scritti diversi libri sugli aviatori che decollavano da Venosa [10] e che questi veterani, riuniti nella *485th BG Association*, ancora oggi si incontrano una volta all'anno in qualche località degli Stati Uniti. La posta elettronica si è dimostrata un potente e rapido mezzo di scambio di informazioni con alcuni di loro, che ancor oggi ricordano perfettamente quel lembo d'Italia da cui decollavano per tante missioni, andando incontro ai cannoni dell'antiaerea e sfidando i caccia tedeschi.

E così, a seguito di tali contatti, da una parte all'altra dell'Oceano sono spuntate fuori foto ingiallite dimenticate nei cassetti, che ritraggono gli aviatori vicino i loro rombanti, potentissimi aeroplani, ma anche nei brevi momenti di pausa dalle missioni, lontano dall'antiaerea e dai caccia tedeschi, mentre giocano con i bambini di Venosa. Riappaiono folle di monelli urlanti, mocciosi dalle scarpe troppo larghe o troppo strette che assillano i giovani militari americani in libera uscita: la stessa vulnerabile umanità che il cinema italiano ha raccontato nella breve e fervida stagione del neorealismo. Vecchie foto in bianco e nero che offrono una visione di quegli anni terribili, all'alba della ricostruzione di un'Italia devastata dalla guerra, e che oggi costituiscono la base per riallacciare antichi legami.

Infine alcuni aviatori, o qualcuno dei loro figli e nipoti, sono tornati a Venosa.

Nel 2008 è arrivato dall'America Mr. Jerry Whiting, storico della 485th BG Association, che ha potuto trovare e abbracciare Antonio "Tony" Preite, il ragazzino italiano di cui suo padre, mitragliere di coda di un B-24, si chiedeva spesso che fine avesse fatto, ancora molti anni dopo la guerra; con lui è venuta Mary Ann Gworek, che ha ritrovato il punto dove era la tenda di suo zio Walt, abbattuto in missione e catturato dai tedeschi. Nell'agosto 2008 il tenente pilota John Schill è tornato sul campo di grano dove sorgeva il suo vecchio aeroporto e da cui si vede il Vulture sullo sfondo, la montagna che gli americani chiamavano *"Old Sawtooth"*, il *"Vecchio dai denti di sega"*, su cui più di un aereo andò a schiantarsi. Grazie a questi contatti Carmine "Carlo" Briscese, un ragazzino di Venosa poi emigrato in America, ha scoperto dopo oltre sessant'anni che il sergente Sam Schneider, l'aviatore con cui aveva fatto amicizia, non era caduto in missione come gli avevano raccontato nel 1945, ma era sopravvissuto ed abitava a poche miglia da casa sua, in Florida... Adesso Mr. Briscese, da un paio d'anni, frequenta in America le riunioni annuali dei reduci della 485th BG Association, con cui è regolarmente in corrispondenza. Soprattutto, grazie allo spontaneo interessamento dell'editore Donato Maiorella molte di queste memorie sono state riunite in una mostra fotografica ed in un libro presentato nell'agosto 2009 a Venosa, con il patrocinio dell'Amministrazione comunale e del Console Mrs. Amy Bliss, intervenuta in nome della rappresentanza diplomatica degli Stati Uniti [11].



Nelle pagine seguenti:
il vecchio gioco del cerchione e "la piccola star del cinema"
(foto conservate da Harold "Red" Kempffer, attribuibili a da Sy Weinstein)









Un caccia sulla pista di Venosa, con il Monte Vulture sullo sfondo
(foto di Sammy Schneider, This Is How It Was)

Jerry Whiting, lo storico della 485th BG Association, a sorpresa è tornato ancora una volta a Venosa per farne l'ultima - finora - occasione d'incontro, portando di persona il saluto degli ultimi veterani ed il messaggio di un pilota:

A tutta la meravigliosa gente di Venosa, Italia:

Questa breve lettera è un ringraziamento per tutta l'ospitalità che voi avete mostrato al 485th Bomb Group nel periodo in cui noi abbiamo utilizzato il vostro territorio e i vostri servizi nel 1944-1945. Voi ci avete trattato con rispetto e ci avete fatto sentire a casa. Molti di noi non erano mai stati prima così lontano dalle loro famiglie e dai loro vicini e ciò ha aiutato tanti ragazzi ad adattarsi al fatto che si trovavano oltremare.

Anche se avevamo scarse possibilità di salvezza ad un'altitudine di circa 25.000 piedi, siamo stati capaci di prevalere sulle forze aeree tedesche e sui loro cannoni antiaerei, e la maggior parte di noi è stata in grado di ritornare negli Stati Uniti dopo il nostro periodo di servizio. Ancora una volta, GRAZIE per le vostre premure e la vostra gentilezza.

Sinceramente e con cordiali sentimenti,

Robert V. Hanson, Primo Tenente - Copilota, 15th Air Force, 485th Bomb Group, 831st Squadron.

Ancora oggi continuano a riemergere foto sbiadite da vecchi cassette che ci riportano ai giorni dell'aeroporto di Venosa. La ricerca di memorie da salvare e raccontare continua, prima che il tempo cancelli ogni ricordo, e affinché sia ricordato l'incontro tra la popolazione civile e i giovani aviatori americani venuti a combattere in Europa, molti dei quali non fecero più ritorno a casa.





NOTE

[1] La più esauriente trattazione circa la presenza delle basi alleate della 15th USAAF in Italia è quella di Luigi Iacomino, *Storia dell'Aviazione in Capitanata*, Claudio Grenzi Editore, Foggia, 2006.

[2] In alcune basi furono costruite due piste di volo affiancate, come a Pantanella (tra Gaudio di Lavello e Venosa), Torretta nei pressi di Cerignola, Tortorella e Amendola presso Foggia. Le piste "doppie" consentivano l'impiego simultaneo di circa 150 bombardieri invece dei 60-70 normalmente utilizzati in ogni base. Amendola, in particolare, fu la più grande base aerea in Europa sia per estensione che per il suo personale, e dopo la guerra continuò ad essere operativa: attualmente è la sede del 32° Stormo dell'Aeronautica Italiana.

[3] L'immenso potenziale industriale dell'America consentì la costruzione di circa due milioni e mezzo di tonnellate di PSP, tante da circondare il globo terrestre all'equatore: ancora oggi in qualche isola del Pacifico i turisti fotografano vecchie piste di PSP abbandonate, ormai ricoperte da vegetazione. La PSP, pur presente in molti musei come residuo di guerra, è ancora oggi usata per usi civili o come materiale di supporto bellico.

[4] I dati sull'attività del 485th Bomb Group sono tratti da Sammy Schneider, *Mission By Numbers*, Tarnaby Books, Walnut Creek, California (seconda edizione, 2008).

[5] (Sy Weinstein, *Reconnaissance and Recollection Military and Civilian Photographs from World War II*, Bnai Zion House, New York, 26.10.2003-12.12.2003; National Museum of American Jewish Military History, Washington D.C., 4.3.2004.) Sy Weinstein, nel prosieguo della guerra, partecipò allo sbarco nella Francia Meridionale, documentò gli orrori del lager di Dachau appena liberato, meritò una medaglia per essere entrato in un campo minato a soccorrere persone ferite dallo scoppio di una mina.

[6] Carl P. Gigowski, in *Lightweight Tower Calling*, dicembre 1980 (newsletter della 485th BG Association).

[7] Lettera di Rosa Vurro, maestra elementare di Venosa, ad Earl L. Bundy, in *Lightweight Tower Calling*.

[8] Il sito ufficiale della 485th BG Association è www.485thbg.org

[9] Si deve a Vincenzo Miranda, cittadino venosino ed appassionato della storia della sua città, il ritrovamento di due eccezionali foto aeree dell'aeroporto di Venosa, scattate nel 1944 dagli aerei americani, da cui si distinguono la pista di volo e quelle di rullaggio, le piazzole dei B-24, le sagome di una sessantina di aerei, i distinti attendamenti dei quattro squadroni che

componevano il 485th BG. Le foto sono state basilarie per localizzare con esattezza la base in relazione alle immagini satellitari di Google Earth.

[10] Sammy Schneider, *This Is How It Was*, Southern Heritage Press, St. Petersburg, Florida, 1995; Jerry W. Whiting e Wayne B. Whiting, *I'm Off to War, Mother, But I'll Be Back*, Tarnaby, Walnut Creek, California, 2001; Jerry W. Whiting, *Don't let the Blue Star Turn Gold*, Tarnaby, Walnut Creek, California, 2001.

[11] *I cancelli della guerra - 1944-1945: l'aeroporto americano di Venosa*, a cura di Pasquale Libutti e Renato Mancino, Edimajor, Venosa, 2009. Una parziale sintesi del libro è inoltre disponibile su internet in www.storiedelsud.altervista.org: *I cancelli della guerra* (versione italiana ed inglese).

Avvertenza: l'uso delle immagini a corredo del presente articolo è autorizzata dalle fonti citate in calce alle foto medesime; per ogni ulteriore uso oltre la pubblicazione del presente articolo, occorre acquisire nuovamente consenso esplicito da parte delle fonti.

