

Livigno (SO). Valle delle Mine, località Camana degli Ermellini. Resti del bombardiere statunitense B-24 H “Queenie”

Stefano Pruneri

In data 4 settembre 2020 è stata effettuata dallo scrivente una ricognizione in Valle delle Mine (*cfr. fig. 1*), in comune di Livigno (SO), al fine di verificare la presenza di eventuali resti materiali di un aereo statunitense precipitato in zona nell'aprile del 1945.¹

Sebbene l'argomento non appaia a prima vista “archeologicamente ortodosso”, è comunque degno di nota come negli ultimi decenni si sia progressivamente diffuso, e non solo tra i ricercatori di storia industriale, il concetto di archeologia aeronautica, disciplina caratterizzata da metodi simili a quelli dell'archeologia classica, quali lo studio dei documenti d'archivio e la ricerca sul campo di contesti e reperti da recuperare e tutelare, in alcuni casi attraverso veri e propri interventi di scavo stratigrafico.²

Per quanto riguarda l'aereo caduto nella Valle delle Mine, l'analisi della documentazione di fonte USA ha permesso di determinare che si trattava del bombardiere B-24 H (numero 42-94919) “Queenie”,³ appartenente al 2641st

¹ Si ringraziano Luisa Colombo per l'attiva partecipazione alla fase ricognitiva, Zeila Cusini per le preziose informazioni e Elisa Silvestri per le interessanti fotografie dei resti dell'aereo ancora presenti nell'area dell'impatto.

² Uno dei maggiori esponenti del settore è il generale Giuseppe Pesce, tra i promotori del Museo Storico dell'Aeronautica Militare Italiana di Vigna di Valle e autore di “*Archeologia Aeronautica*”, testo di riferimento della specialità, edito dall'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica nel 1988 (DI ANTONIO F., *Archeologia e aviazione*, articolo pubblicato sul sito *manualedivolo.it* in data 6 febbraio 2011).

³ Secondo le informazioni dei reduci del reparto, presso gli equipaggi di volo il soprannome “Queenie” (che faceva riferimento alla “Q”, cioè alla lettera dell'identificativo di chiamata dipinta in giallo sugli impennaggi verticali dell'aereo) aveva sostituito quello ufficiale di “Smokey”, raramente usato (<https://thesolomoncrew.com>). Il B-24 *Liberator* era un bombardiere pesante quadrimotore ad ala medio-alta progettato e sviluppato dall'azienda statunitense Consolidated Aircraft Corporation. Propulso da quattro motori radiali Pratt & Whitney R-1830 *Twin Wasp* a doppia stella da 1200 HP ciascuno, aveva



Fig. 1 - La Valle delle Mine vista da NNO (foto S. Pruneri).

Special Group dell'USAAF, reparto che operava sui cieli dell'Italia Settentrionale, della Francia, dei Balcani e di altre aree d'Europa in mani nemiche trasportando rifornimenti per i partigiani e paracadutando agenti alleati.⁴ Tali missioni venivano effettuate da bombardieri pesanti B-17 e B-24 modificati che volavano a bassa quota, spesso in zone montuose e in condizioni meteorologiche avverse.

Partito dall'aeroporto di Rosignano Marittimo (LI) alle ore 9.20 del 13 aprile '45 ai comandi del *1st Lt. (First Lieutenant)* Neil Hebinger, il numero '919' doveva paracadutare nella zona di Livigno rifornimenti e uomini; a bordo dell'aereo infatti, oltre ai nove membri dell'equipaggio, c'erano anche cinque agenti OSS (*Office of Strategic Services*), destinati a rinforzare gli OG (*Operational Groups*) alleati già presenti sul posto. Scopo di questi OG - o unità di infiltrazione, composte in buona parte da operatori italoamericani e contraddistinte da nomi in codice come "Spokane", "Santee" e "Sewanee" - era quello di molestare le guarnigioni nemiche, interrompere le loro vie di comunicazione, ottenere e trasmettere informazioni di *intelligence*, rifornire, armare e addestrare le unità partigiane dell'Alta Valtellina.

un'apertura alare di 33,52 m ed era difeso da dieci mitragliatrici Browning M2 da 12.7 mm (due delle quali vennero aggiunte a partire dalla versione H, posizionate in una torretta posta sulla prua dell'aereo). Con un'autonomia di oltre 4.500 km, poteva trasportare un carico bellico pari a 3.600 Kg di bombe.

⁴ Il 2641st *Special Group* era stato creato all'inizio del 1945 accorpando tra loro l'885th e l'859th BS (*Bombardment Squadron*), che vennero trasferiti dall'aeroporto di Brindisi a quello di Rosignano Marittimo (<https://thesolomoncrew.com/the-885th-bs/>).

Alle 12.45 il B-24 “*Queenie*”, che si trovava già nella zona dell’obiettivo, comunicò via radio per l’ultima volta con un altro aereo presente nel medesimo settore, pilotato dal *Lieutenant* Davis e impegnato in una missione analoga. Dopo aver fatto scendere viveri e materiali nei primi due passaggi a bassa quota sulla zona di lancio, il numero ‘919’ avrebbe dovuto paracadutare anche i cinque agenti durante il terzo passaggio; non essendo stato possibile farlo a causa della quota troppo bassa, il pilota tentò un quarto sorvolo, durante il quale uno dei motori prese fuoco; il velivolo, sovraccarico, si schiantò contro il fianco della montagna, coperta da una spessa coltre di neve. Dodici furono i morti: tre agenti OSS e nove membri dell’equipaggio; gli altri due agenti invece, avendo anticipato il lancio con il paracadute, si salvarono.⁵

Dalle informazioni orali raccolte *in loco* è stato possibile individuare il punto di impatto del bombardiere a una quota di circa 2.560 m in località *Camana degli Ermellini*, lungo il versante orientale della valle; in tale settore sono ancora visibili alcuni resti metallici riferibili al velivolo caduto (*cf.* figg. 2-4).⁶



Fig. 2 - Il tratto del versante orientale della valle contro il quale si schiantò il B-24 statunitense, visto dalla località Baitel del Grasso degli Agnelli, da SO (foto S. Pruneri).

⁵ www.450thbg.com/real/s2/1945/april.shtml. Tra gli agenti OSS Caduti, il sergente Bennie A. Ballone, nato nel 1921, faceva parte dell’OG “*Santee*”, mentre il T/5 (*Technician Fifth Class*) Anthony Rocco e il T/5 Anthony Fantauzzo appartenevano alla missione “*Spokane*” (LAGUMINA S. J., *The Office of Strategic Services and Italian Americans. The untold history*, 2016, p. 127). I due superstiti erano il *Sgt.* (*Sergeant*) Armand Terracciano e il *Sgt.* Tomasello. Gli altri militari deceduti a bordo del B-24 H erano: *1st Lt.* Neil Hebinger (pilota), *2nd Lt.* Michael Depta (copilota), *1st Lt.* Lewis J. Tucker (puntatore), *2nd Lt.* Victor W. Carlson (navigatore), *Sgt.* Joseph L. Bouhl (motorista), Edward E. Mulroy (operatore radio), *Sgt.* James Allen, *Sgt.* James Kelly, *Sgt.* Steve Moraska (mitraglieri).

⁶ *Cfr.* www.frecce105.it/gallery/2400.html.

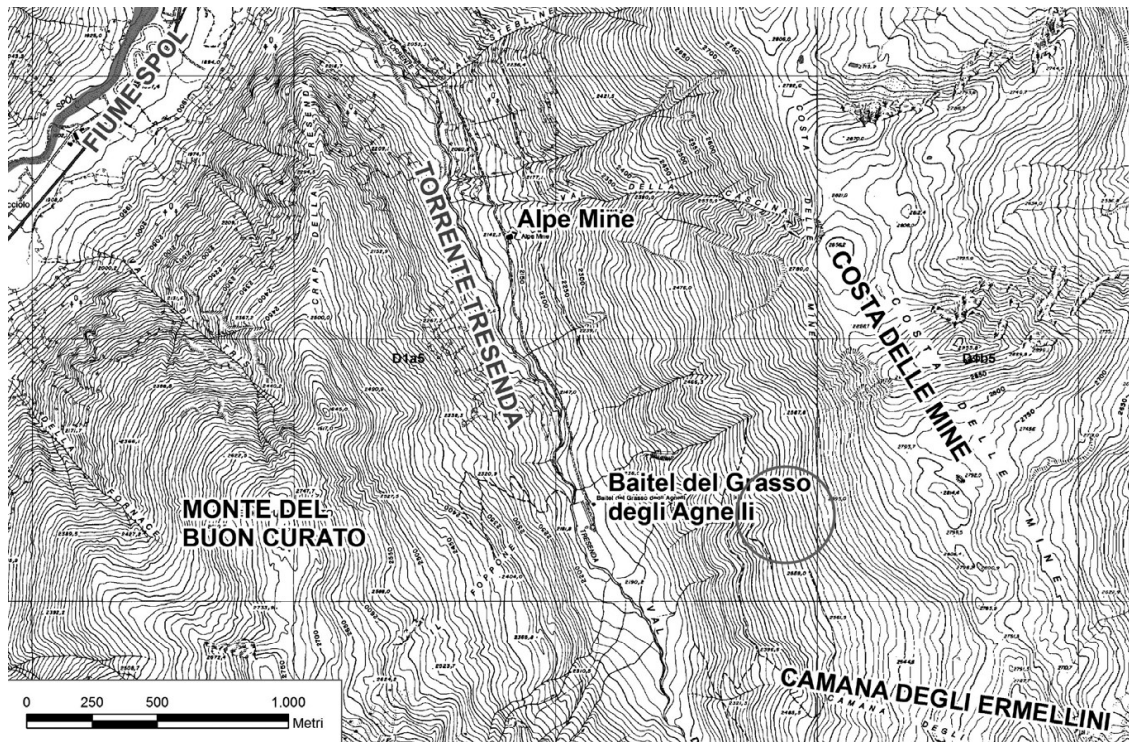


Fig. 3 - La Valle delle Mine nella cartografia CTR in formato raster. La circonferenza indica la porzione di versante su cui precipitò il bombardiere statunitense (elaborazione GIS S. Pruneri).



Fig. 4 - Alcuni resti metallici del B-24 "Queenie", raccolti ai piedi della croce ubicata presso il punto di impatto dell'aereo (g.c. Elisa Silvestri).

Un ulteriore reperto, anch'esso proveniente dal relitto dell'aereo e verosimilmente riferibile a un generatore elettrico ausiliario (lunghezza max: 0,38 m; diametro max: 0,21 m ca.), è attualmente conservato all'interno dell'agriturismo "Alpe Mine" (cfr. figg. 5-6). Infine nel terreno della zona paludosa situata in prossimità del torrente Tresenda, a Sud-Est della località *Baitel del Grasso degli Agnelli*, giacerebbe sepolto uno dei quattro motori Pratt & Whitney R-1830 *Twin Wasp* del B-24 (cfr. fig. 7).

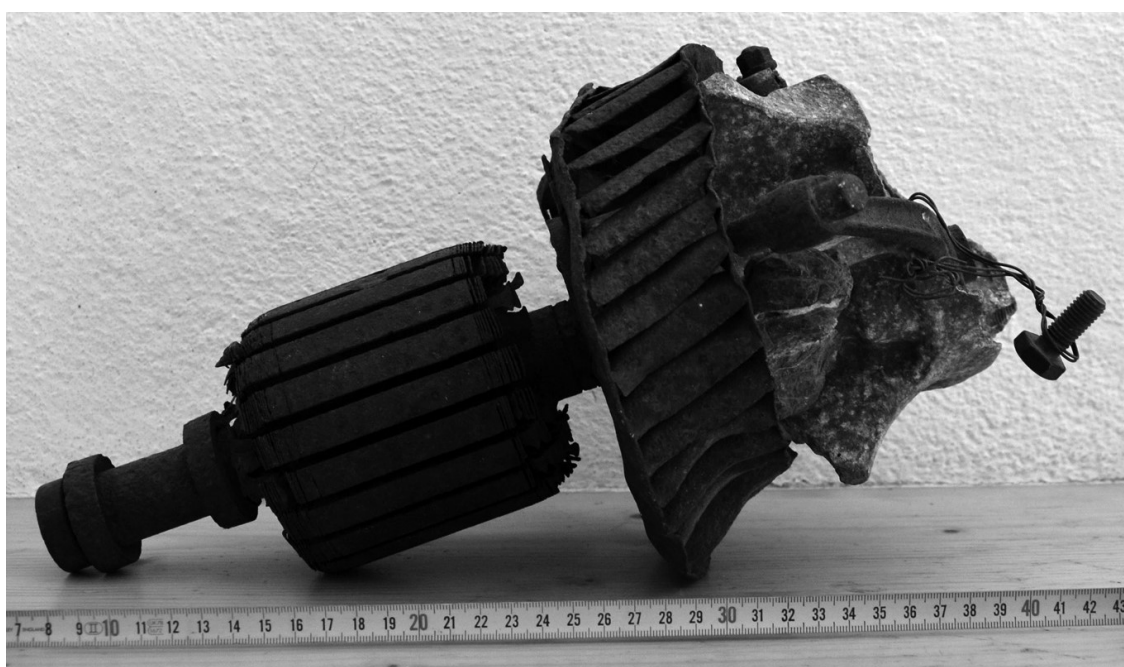


Fig. 5 - Elemento proveniente dal relitto del '919', riferibile verosimilmente a un generatore elettrico ausiliario del bombardiere, oggi conservato presso l'agriturismo "Alpe Mine" (foto S. Pruneri).



Fig. 6 - Altro particolare del medesimo reperto (foto S. Pruneri).



Fig. 7 - La freccia indica l'area paludosa all'interno della quale si conserverebbe sepolto uno dei quattro motori radiali Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp del B-24 Liberator (foto S. Pruneri).

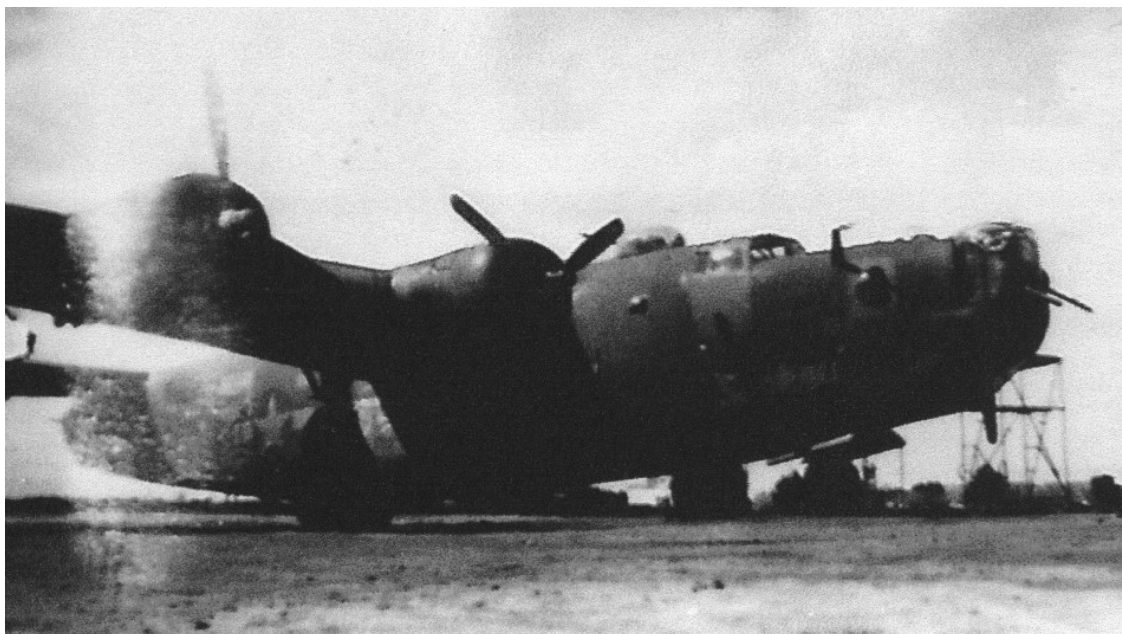


Fig. 8 - Il B-24 H numero 42-94919 "Queenie", precipitato in Valle delle Mine il 13 aprile del 1945, qui fotografato sull'aeroporto di Brindisi nel '44.⁷

⁷ <https://thesolomoncrew.com/photogallery-of-the-885th-bs/>