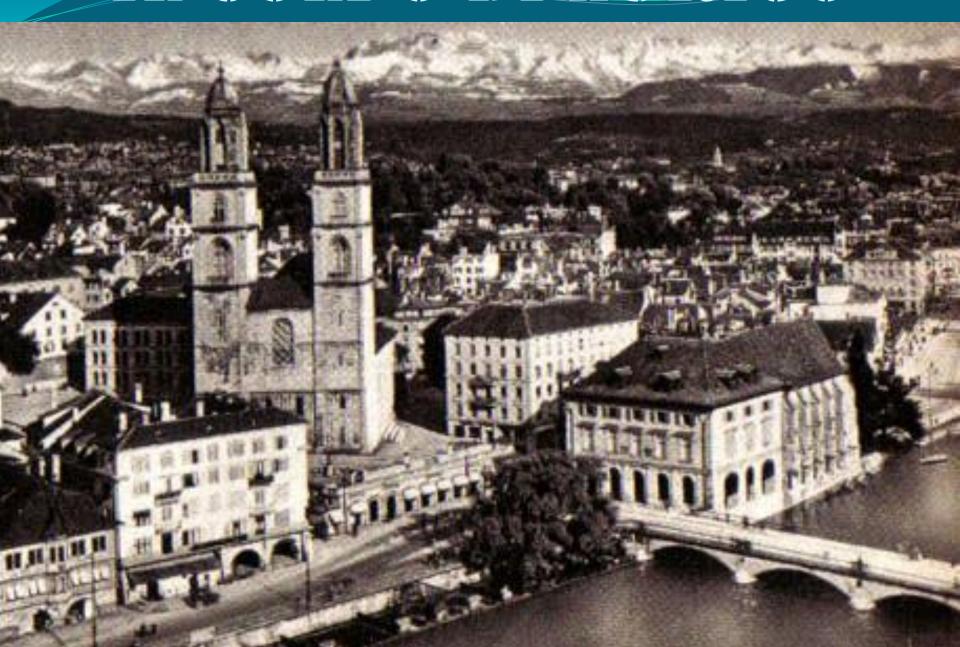
RAID E COMMANDO



IL COLPO DI ZURIGO



IL COLPO DI ZURIGO

Nome in codice: ufficioso "Arlecchino"

Nazioni coinvolte: Italia ed Austria-Ungheria.

Quando: notte tra il 23 e il 24 febbraio 1917.

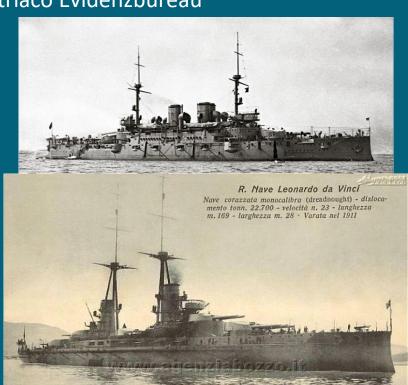
Dove: consolato generale di Austria-Ungheria a Zurigo.

Perché: distruzione della rete spionistica austriaca in Italia.

Attori: il Servizio informazioni della Regia Marina e l'austriaco Evidenzbureau

il 27 settembre 1915 nel porto di Brindisi la corazzata "Brin" affonda dopo una violenta esplosione uccidendo 454 marinai; quasi un anno dopo, il 2 agosto 1916, un'altra esplosione nel porto di Taranto affonda la "da Vinci", uccidendo 270 marinai.

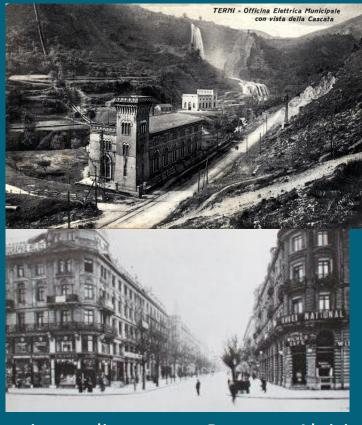
In tutta Italia è un susseguirsi di "inspiegabili" disastri: l'incendio al porto di Genova, il piroscafo Etruria esploso a Livorno, l'hangar dei dirigibili in fiamme ad Ancona, la distruzione della fabbrica di esplosivi a Cengio nel savonese e del treno carico di munizioni a La Spezia (256 morti) ed il danneggiamento della centrale idroelettrica di Terni.



IL COLPO DI ZURIGO

C'è il forte sospetto dei servizi segreti italiani che si tratti di atti di sabotaggio e la prova si ha quando un italiano viene arrestato mentre sta cercando di piazzare dell'esplosivo sotto la diga delle Marmore; poco dopo un secondo sabotatore italiano viene arrestato presso le centrali elettriche del Chiamonte e del Sempione.

I due confessano fornendo anche il "preziario": 300.000 lire per distruggere un sommergibile, 500.000 un incrociatore ed un milione una corazzata ma soprattutto indicano nel consolato austriaco a Zurigo la base operativa degli agenti segreti e nel diplomatico, il capitano di corvetta Rudolph Mayer, il loro capo.



Il compito di distruggere la rete di spie viene affidato al capitano di corvetta Pompeo Aloisi; l'ufficiale mette sotto stretta sorveglianza l'edificio e matura il piano per penetrare nell'edificio mettendo insieme una squadra di specialisti tra cui un agente austriaco, il cui nome non sarà mai rivelato, che spiegherà dove trovare la cassaforte e fornirà i calchi per aprire le varie porte ed uno scassinatore che si scopre in carcere a Livorno, dove era finito per avere svaligiato una banca di Viareggio. Gli fanno decidere tra recarsi a Zurigo e, in caso di successo del colpo, venire liberato e ricompensato oppure finire subito in prima linea.

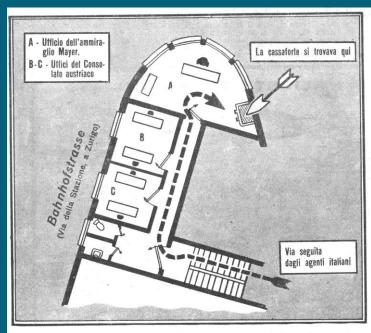
II. COIPO DI ZURIGO

Tutto il gruppo si trasferisce a Zurigo e si decide di agire il 22 febbraio in pieno carnevale con le strade piene di gente; la squadra di 4 persone entra facilmente nell'edificio, aprono con le copie fatte 16 porte ma quando sembra fatta la diciassettesima porta, normalmente sempre aperta,

viene trovata chiusa devono quindi rinunciare.

La spia austriaca si procura anche quel calco e la copia della chiave viene fatta a tempo di record, il 24 (sabato grasso) il gruppo è pronto a ripetere il tentativo.

Questa volta non sembra esserci ostacoli: i due guardiani sono assenti, il cane di guardia addormentato con il cloroformio e le porte si aprono una dopo l'altra. Non resta che attaccare la cassaforte, anche se dall'intercapedine esce un gas velenoso, dopo 4 ore il forziere viene aperto.



Al suo interno oltre all'intera rete di spie e le operazioni in corso in Italia viene trovata una grossa somma di denaro: 650 sterline d'oro e 875 mila franchi svizzeri, gioielli e una preziosa collezione di francobolli; in poche ore tutto il materiale, dentro 3 valigie, è in viaggio verso l'Italia

Il tempo di esaminare i documenti ed iniziano gli arresti ed in breve l'intera rete di spie austriache viene smantellata. "Meglio di una vittoria in battaglia" sarà il commento degli altri gradi delle nostre Forze Armate.

BAIA DI SUDA

Nome in codice: caldo afoso

Nazioni coinvolte: Italia e Gran Bretagna.

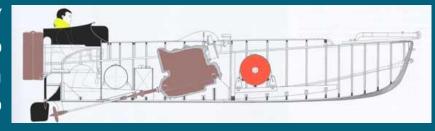


BAIA DI SUDA

BARCHINIESPIOSIVI

Con il termine barchino esplosivo si intende una serie di mezzi d'assalto sviluppati dalla Regia Marina a partire dal 1935 ed utilizzati durante la seconda guerra mondiale. Complessivamente ne vennero realizzate un centinaio di diverse tipologie, la più numerosa designata M.T.M. (Motoscafo Turismo Modificato).

Lo scafo, in legno con carena a spigolo a basso "V" senza scalino era suddiviso internamente in quattro compartimenti mentre la coperta era realizzata in tela impermeabile nella zona prodiera e in alluminio in corrispondenza del motore.



Partendo da prua c'era una parte vuota dove alloggiare l'attrezzatura nautica e su cui era montato il sistema per far esplodere la carica.

Nel secondo compartimento c'era la carica esplosiva costituita da 300 kg di esplosivo contenuti in un contenitore cilindrico che poteva esplodere sia mediante contatto, ad esempio contro un molo, o si poteva regolare ad una profondità di 3-4 metri contro navi in movimento o 8-12 m se le navi erano ferme.

C'era poi l'apparato di propulsione costituito da un motore Alfa Romeo da 90 cv che consentiva una velocità massima continuativa di 31 nodi e risultava alimentato tramite due serbatoi da 50 l ognuno che permettevano una autonomia di circa 3 ore alla velocità massima.

A poppa si trovava a sbalzo il posto di pilotaggio con lo zatterone salvagente in posizione ripiegata, tra le gambe del pilota era sistemata una manopola del piede poppiero (elica-timone) da stringere una volta diretto il barchino sul bersaglio.

BAIA DI SUDA

Il mattino del 26 marzo, dopo che già altre due volte, a gennaio e febbraio, missioni analoghe erano state abortite dopo l'inizio, i cacciatorpediniere Crispi e Sella lasciarono, con 3 barchini ognuno, la base italiana di Stampalia da dove potevano raggiungere agevolmente la penisola di

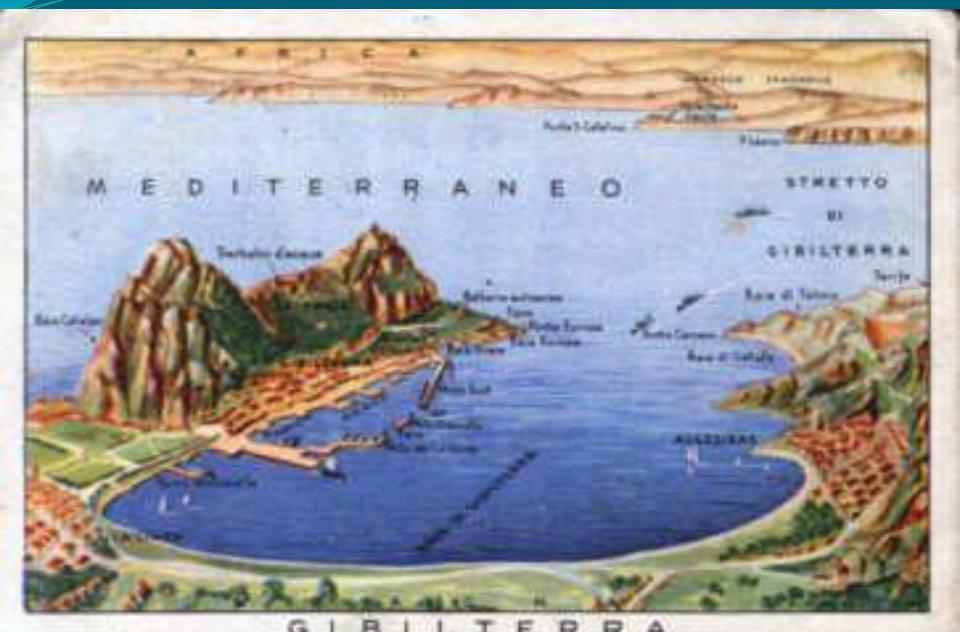
Acrotiri, a 10 miglia dalla Baia di Suda.

Alle 23:41 i cacciatorpediniere invertirono la rotta ed i sei barchini si diressero verso l'obiettivo. I sei MTM dovevano forzare durante la notte i tre ordini di ostruzioni della baia distribuiti lungo le sei miglia di estensione della baia stessa. La prima ostruzione venne superata senza problemi; alle 02:45 venne passata la seconda ostruzione nonostante alcuni proiettori da ricerca stessero perlustrando le acque. Alle 04:30 venne avvistata la terza ostruzione, che viene superata passando in un piccolo varco tra l'ultima boa e la costa. Alle 04:45 gli incursori rimasero in attesa fino all'alba definendo i vari bersagli.

Alle 05:00 i battelli partirono coi motori al minimo per l'avvicinamento finale per poi accelerare ad una distanza di 500 m dal bersaglio; due barchini centrarono l'incrociatore York, che venne portato all'incaglio, ma con danni talmente gravi che non venne comunque recuperato; un altro centrò la petroliera *Pericles* da 8.324 t, mentre altri due barchini mancarono i loro bersagli l'ultimo, fermato per un guasto al motore venne recuperato intatto dagli inglesi.

Tutti gli incursori rimasti illesi furono catturati dagli inglesi.

M/N OLIERRA



M/N OLIERRA

Nome in codice: GBO

Nazioni coinvolte: Italia e Gran Bretagna.

Quando: luglio 1942 – agosto 1943.

Dove: porto di Algericas nella baia di Gibilterra.

Perché: affondare le navi sia civili che militari inglesi presenti a Gibilterra.

Attori: da parte italiana R.M. con la Xª Flottiglia MAS, la m/n Olterra con il siluro a lenta corsa (maiale) e gli uomini gamma; da parte britannica la Mediterranean Fleet nella base di Gibilterra.

La m/n Olterra (una cisterna di 4.995 t costruita in Gran Bretagna nel 1913 per un armatore tedesco che, dopo essere passata sotto bandiera USA e britannica, venne acquistata nel 1930 da un armatore genovese ed usata verso la Spagna) il 10 giugno 1940 fu sorpresa dall'entrata in guerra nel porto spagnolo di Algericas situato a pochi km dalla base di Gibilterra; la nave fu perciò sabotata dal suo equipaggio ed internata dalle autorità spagnole.

A metà del 1942 la Marina decise, approfittando dell'appoggio spagnolo e della vicinanza a Gibilterra, di modificarla come base segreta evitando di utilizzare i sommergibili come mezzo avvicinatore.

Cosi con la scusa di riparare i danni del sabotaggio iniziarono ad arrivare dal luglio del 42 uomini e mezzi per modificare la nave ed adattarla alla nuova attività.



M/N OLIERRA

La parte inferiore dello scafo venne attrezzata come officina per il montaggio dei maiali che arrivavano smontati dall'Italia come pezzi di ricambio per le riparazioni, inoltre venne eseguita un'apertura sulla fiancata della nave sotto la linea di galleggiamento per permettere a uomini e mezzi di uscire inosservati.

Per completare l'inganno un agente, fingendosi il responsabile civile dei lavori, affittò con la moglie spagnola, una villetta che si affacciava sulla baia di Gibilterra chiamandola "Villa Carmela" e che divenne un punto di osservazione e di appoggio.



11 luglio 1942: ben 12 sommozzatori partirono dal piroscafo e dopo aver preso le cariche in prossimità di Villa Carmela riuscirono ad affondate 4 mercantili per quasi 10.000 t; alcuni sommozzatori furono sorpresi ed arrestati dalle autorità spagnole ma liberati dopo pochi mesi; 15 settembre 1942: 3 sommozzatori affondarono una nave mercantile di circa 2.000 t;

7 dicembre 1942: 3 maiali partirono per affondare le navi inglesi *Nelson, Formidable* e *Furious*; la missione fallì poiché i mezzi vennero scoperti con la conseguente morte di 3 militari italiani;

8 maggio 1943 (BG6) mediante 3 maiali vengono affondate 3 navi da carico per circa 20.000 t;

3 agosto 1943: 3 maiali affondarono 3 mercantili per circa 23.000 t con un solo uomo catturato.

M/N OLTERRA

Dopo l'8 settembre, e più precisamente l'11 ottobre 1943, l'Olterra venne rimorchiata a Gibilterra con il consenso delle autorità spagnole. Restituita all'Italia e all'armatore nel 1945 la nave riprese il proprio servizio per venire demolita a Savona dal gennaio 1961.







TELEMARK



TRACK

Nome in codice: Operazione Gunnerside.

Nazioni coinvolte: Gran Bretagna, Norvegia e Germania.

Quando: 16 febbraio 1943.

Dove: stabilimento Norsk Hydro a Telemark in Norvegia.

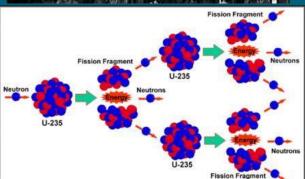
Perché: bloccare la produzione dell'acqua pesante legata agli studi sull'energia nucleare tedesca.

Attori: da parte britannica commando norvegesi; da parte tedesca l'esercito tedesco.

L'acqua pesante era indispensabile per il programma nucleare tedesco; l'unico stabilimento industriale che nel 1939 produceva acqua pesante era la Norsk Hydro in Norvegia che dal 1940 era stato occupato dai tedeschi.

L'acqua pesante (ossido di Deuterio D2O) viene utilizzata come moderatore per rallentare la fusione nucleare che altrimenti senza controllo arriverebbe ad un esplosione nucleare è quindi indispensabile per costruire una pila atomica (cioè un reattore nucleare) e quindi una bomba atomica.





TRIBMARK

Gli Alleati capiscono l'importanza di questo prodotto tanto che nel marzo 1940, per evitare ai tedeschi di entrare in possesso dell'acqua pesante, il governo francese comprò direttamente tutte le giacenze presso la fabbrica (185 kg)



Dopo l'occupazione tedesca vennero preparati vari piani per bloccare la produzione; la prima opzione prevedeva un pesante bombardamento aereo scartata per le difficoltà di colpire la fabbrica e per evitare anche danni alle popolazioni che vivevano nelle immediate vicinanze.

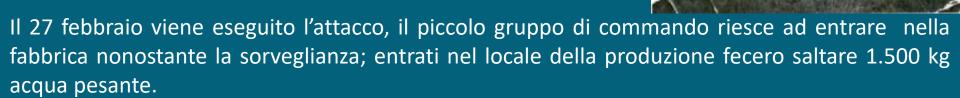
Si decide quindi di utilizzare delle squadre di commando, un primo gruppo di 4 norvegesi verrà paracadutato per predisporre l'atterraggio di 2 alianti sui quali si troveranno altri guastatori. Prima ancora verrà però paracadutato un norvegese del posto abile sciatore e buon operatore radio per preparare la base per le future operazioni.

Il gruppo dei quattro, dopo un addestramento in Scozia, il 18 ottobre 1942 si paracaduta in Norvegia preparando l'arrivo degli alianti.

Purtroppo il 19 novembre i 2 alianti con 40 commando a bordo, causa le cattive condizioni meteo, si schiantano al suolo con tutto il personale mettendo inoltre in allarme i tedeschi che hanno capito qual è l'obiettivo.

TRIMARK

Si decide di ripetere la missione con alcune modifiche: anziché gli alianti e una squadra di 40 uomini si preferisce addestrare e paracadutare un gruppo di 6 norvegesi conoscitori dei posti. Il lancio viene eseguito con successo il 16 febbraio 1943.



Mentre 9 militari percorsero 400 km verso la Svezia, due restarono per controllare la situazione rendendosi conto che dopo pochi mesi la produzione viene riavviata.

Questa volta gli alleati decisero di riprendere il progetto iniziale con una serie di incursione (tra cui quella del 10 novembre dove 143 bombardieri sganciarono 711 bombe, di cui almeno 600 presso l'impianto). Gli alleati si convinsero di aver distrutto fabbrica e scorte d'acqua pesante.

In realtà i tedeschi stavano preparando lo spostamento di 10 t d'acqua pesante in Germania. Ai 2 commando rimasti venne dato l'ordine di distruggere il carico; scoprono che il trasporto avveniva utilizzando un treno che però doveva essere caricato su un traghetto per passare un tratto di fiordo. Decisero quindi di far saltare la nave in corrispondenza del punto più profondo del fiordo, infatti alle 10:50 del 20 febbraio 1944 la nave affondò con tutto il suo carico.



RAID DI AMIENS



RAID DI AMIENS

Nome in codice: operazione Jericho (Gerico)

Nazioni coinvolte: Gran Bretagna e Germania.

Quando: 18 febbraio 1944.

Dove: carcere di Amiens nella Francia occupata.

Perché: liberare i partigiani francesi.

Attori: da parte britannica 18 Mosquito mkVI dei 464 Sq. della RAAF, 478 Sq. della RNZAF e 21 Sq. della RAF; da parte tedesca la guarnigione del carcere e reparti caccia della Luftwaffe.

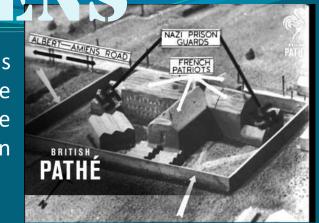
Dal metà del 1943 era chiaro anche ai tedeschi che gli alleati stavano pianificando uno massiccio sbarco sul continente, probabilmente nel nord della Francia, per cercare di ostacolare le operazioni le truppe d'occupazione tedesche iniziarono un opera di repressione verso quello che era il maggior pericolo interno: la resistenza.



In pochi mesi ci furono centinaia di arresti che colpivano non solo le formazioni ma anche il morale tanto che gli alleati decisero di fare qualcosa per cercare di liberare il numero maggiore possibile di prigionieri ma anche per dare un segnale positivo alla resistenza francese; nacque così l'operazione Gerico

RAID DI AMIENS

L'operazione prevedeva un raid aereo sulla prigione di Amiens (nel nord della Francia) per liberare il maggior numero possibile di partigiani, la scelta di Amiens era dovuta al fatto che il carcere fungeva da punto di raccolta prima dell'invio dei prigionieri in Germania.

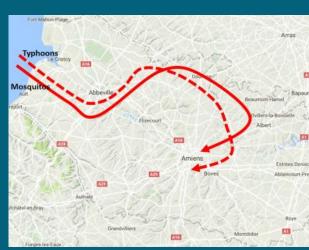


L'operazione era rischiosa in quanto bisogna di far evadere dei prigionieri da un carcere, fortemente sorvegliato, cercando di non uccidere i prigionieri ma garantendo una via di fuga sicura.

Una volta presa la decisione vengono adottate tutte le possibili cautele e il piano operativo attentamente pianificato. Si sceglie come aereo il Mosquito, un veloce e ben armato bimotore, biposto, pilotato dai piloti più esperti e dotato di bombe da 500 lb.

Il 14 febbraio la resistenza viene informata del raid infatti i partigiani dovranno partecipare dall'esterno facilitando l'evasione e la messa in salvo dei fuggitivi.

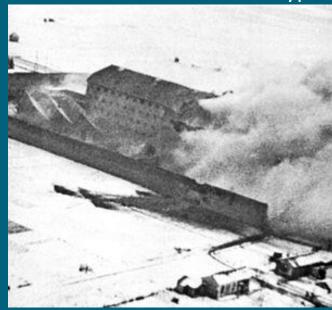
L'attacco era previsto in 3 ondate ognuna di 6 aerei: la prima provocherà due grandi aperture nel muro di cinta, la seconda, dopo un minuto e mezzo, colpirà gli angoli della prigione e gli alloggi della guarnigione; la terza, dopo dieci minuti terminerà ciò che eventualmente le prime due ondate non sono riuscite a fare.



RAID DI AM

Per evitare possibili intercettazioni tutto il volo, sia sulla manica che sulla Francia, dovrà avvenire a una quota di 50 m mentre la formazione sarà scortata e protetta dalla caccia tedesca da 12 caccia Typhoon.





L'attacco iniziato alle 12:01 operazione è un completo successo: il muro di cinta viene distrutto in più punti e gli alloggi dei tedeschi pesantemente colpiti tanto che la terza ondata non interviene.

Come previsto intervengono i partigiani che sparando cercano di raccogliere il maggior numero di fuggitivi che poi vengono caricati su camion ed allontanati il più velocemente possibile.

Al momento dell'attacco la prigione ospitava 717 detenuti di questi 102 rimangono uccisi, 74 feriti, 284 rimangono in carcere, 257 riescono ad evadere anche se 2/3 furono poi ripresi.

Degli aerei che hanno partecipato al raid 3 Mosquito e 2 Typhoon andarono persi con 3 militari morti (tra cui il comandante del gruppo abbattuto dopo un combattimento aereo con un caccia tedesco) e 3 prigionieri.



Nome in codice: Yahalom (diamante)

Nazioni coinvolte: Israele e IRAQ.

Quando: 16 agosto 1966.

Dove: base di Al-Rasheed vicino a Baghdad.

Perché: permettere ad Israele di impossessarsi di un MiG 21.

Attori: da parte israeliana il Mossad e l'aereonautica israeliana mentre da parte irachena il cap.

Munir Redfa.

A metà degli anni '60 Israele, come molte altre aviazioni occidentali, si doveva confrontare con quello che era il caccia tipico dei paesi orientali: il MiG 21 le cui prestazioni non erano ancora del tutto chiare.

Nel 1963 l'aviazione israeliana chiese quindi al Mossad di procurarsi un esemplare di tale aereo per poterlo studiare.



Il Mossad trovò come possibile "aggancio" il capitan pilota irakeno Munir Redfa che essendo di religione cristiano assiro si trovava fortemente discriminato all'interno delle proprie forze armate e relegato a compiti secondari pur essendo un pilota perfettamente addestrato aumentando la sua frustrazione.



L' attività di contatto e convincimento venne portata avanti dagli israeliani per oltre un anno, sino a convincere il pilota a partecipare ad un viaggio ad Atene. Per ottenere il visto si affermava che la moglie doveva recarsi in Grecia per controlli medici a causa di una grave malattia accompagnata dal marito in quanto l'unico a parlare inglese.

Ad Atene l'uomo, ancora ignaro, fu avvicinato da un agente israeliano che fingendosi un anticomunista polacco entrò in confidenza con Redfa invitandolo alla fine ad una breve vacanza su una piccola isola.

Sull'isola infine, dopo che gli agenti israeliani si erano dichiarati, venne chiesto all'iracheno se era disposto a fuggire col suo aereo assicurandogli protezione per se e la sua famiglia e concedendogli una notte di tempo per riflettere.

La mattina successiva il militare confermò di accettare l'offerta chiedendo 300.000 \$ e di poter portare al sicuro tutti i membri della sua numerosa famiglia.

Dalla Grecia tutto il gruppo si trasferì a Roma dove vennero messi a punto i dettagli dell'operazione tra cui quello che una radio israeliana avrebbe trasmesso una canzone araba per indicare che tutta la famiglia era fuori dall'Irak e quindi la fuga poteva avvenire.



A questo punto Redfa fece una veloce visita in Israele per visionare la base aerea su cui sarebbe atterrato e definire i piani del volo per poi ritornare ad Atene e con la moglie (all'oscuro di tutto informandola solo che per motivi di lavoro avrebbero trascorso lungo periodo in Europa) in Irak.

A metà di luglio la moglie e i due figli volarono prima a Amsterdam poi a Parigi e solo a questo punto gli vennero consegnati dei passaporti israeliani in vista di un successivo volo verso Israele. La donna, solo dopo molte resistenze, accettò d'imbarcarsi verso Tel Aviv.

Messa al sicuro la famiglia il pilota comunicò che era pronto ad agire; un primo tentativo andò a vuoto il 14 agosto in quanto l'aereo, a causa di un fusibile saltato, fu costretto a rientrare.

Il 16 il tentativo fu ripetuto con successo infatti l'aereo partito alle 07:00 atterrò dopo 65 minuti vanamente inseguito da due aerei giordani e scortato da una coppia di Mirage israeliani per evitare un abbattimento involontario.

Appena atterrato l'aereo fu portato in un hangar mentre il pilota fu riunito alla sua famiglia con la sola eccezione del cognato che quando si accorse di essere in Israele e non in Europa chiese, ed ottenne, di ritornare in Irak.



Dopo un veloce addestramento l'aereo fu accuratamente testato dai piloti israeliani che in poco tempo riuscirono a capire i punti di forza dell'aereo: alta velocità e buona maneggevolezza, facilità di pilotaggio ad alta quota, mentre a bassa-media quota l'aereo era più lento e meno maneggevole dei caccia occidentali con una scarsa visibilità, inoltre le manovre a terra erano particolarmente difficoltose e la strumentazione distribuita caoticamente.

Dopo aver partecipato marginalmente alla guerra dei 6 giorni, l'aereo fu ceduto in "prestito permanente" il 23 gennaio 1968 agli USA dove venne denominato YF 110 e testato per 40 giorni compiendo 102 voli per 77 ore di volo

L'aereo rimase negli USA fino al 1982 quando Israele lo richiese per poterlo esporre in un museo, sembra tuttavia che gli americani abbiano restituito, per sbaglio, un altro Mig 21 e non l'originale ricevuto.

Per quanto riguarda Redfa lovorò per 3 anni come pilota commerciale per poi trasferirsi a Londra sempre protetto dai servizi segreti israeliani; morì il 18 agosto 1998 per un attacco cardiaco nella propria abitazione londinese.

Arrivederci all'anno prossimo

