

Corso sulla

STORIA DELL'AVIAZIONE

Il sogno di Icaro: una storia mai finita

Appunti dalle lezioni del docente
Dott. Ing. Franco Casella



Dispensa n°: 5

In mezzo alla Bufera – 1939-1945

Indice:

In mezzo alla Bufera	pag. 3
Blitz Krieg anche nei cieli	pag. 3
L'Italia in guerra	pag. 12
La Battaglia Aerea d'Inghilterra	pag. 14
La notte di Taranto	pag. 20
1941 – I Balcani e l'isola di Creta	pag. 23
La Guerra in Atlantico	pag. 26
I bombardieri strategici di Sua Maestà	pag. 32
Operazione Barbarossa	pag. 34
Pearl Harbor	pag. 40
Doolittle e Mitchell: una coppia di irriducibili	pag. 42
Mar dei Coralli e Midway	pag. 44
L'inverno russo e l'attacco estivo nel Caucaso – Stalingrado	pag. 48
Africa settentrionale - El Alamein e la Tunisia	pag. 55
I salti della cavalletta	pag. 63
Primi bombardamenti alleati in Germania ed Italia	pag. 66
Attacco al cuore dell'Europa	pag. 72
La douce France – operazioni Overlord ed Anvil	pag. 85
In Oriente si continua a combattere	pag. 88
Resistenze in Europa – Market Garden e Herbstnebel	pag. 92
1945 – Ultime operazioni aeree in Europa	pag. 97
In Oriente bagliori più accecanti del sole	pag. 103

IN MEZZO ALLA BUFERA

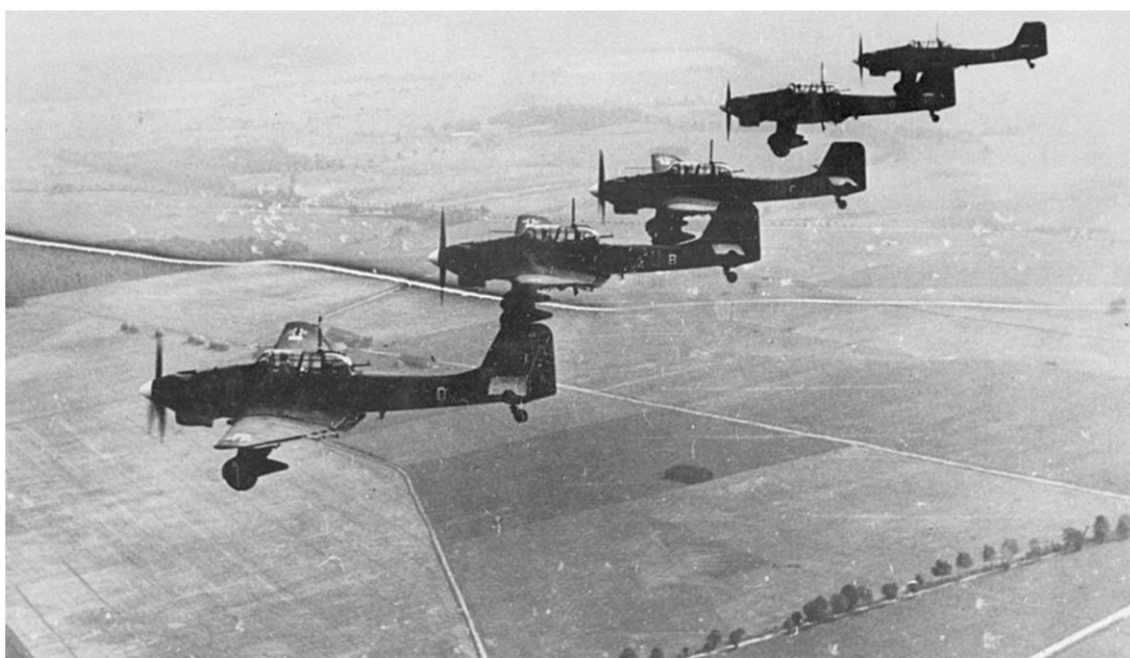
La Bufera, la tragedia del ventesimo secolo, la Seconda Guerra Mondiale ebbe inizio il 1 settembre 1939, come tutti sappiamo.

Blitz Krieg anche nei cieli

Contro la Polonia, l'esercito tedesco attuò quella che viene definita la *Blitz Krieg*, cioè la guerra lampo; si tratta di un modo nuovo di intendere le operazioni militari, in cui la sorpresa e la rapidità delle azioni sono la chiave del successo; naturalmente, questo richiede un'organizzazione rigorosa ed una pianificazione meticolosa, in cui le forze aeree operano in stretta collaborazione con le forze di terra attaccanti e quelle del mare, quando sono coinvolte.

Nella prime giornate, furono soprattutto i bombardieri a tuffo, gli *Stuka*, che sta per *Sturzkampflugzeug*, i protagonisti della battaglia; il loro compito era colpire ponti, nodi ferroviari, concentrazioni di truppe e disperdere gli squadroni di cavalleria, nelle livellate pianure polacche.

Con mitragliamenti a truppe, a veicoli corazzati ed automezzi, gli *stuka* ed i cacciabombardieri si dimostrarono efficaci nello sgomberare e mantenere libere quelle strade che sarebbero state percorse dalle divisioni corazzate e motorizzate del Gen. Heinz Guiderian.



squadriglia di Junkers Ju 87 Stuka in volo sulla Polonia – autunno 1939

Addirittura, sui panzer tedeschi prendevano posto degli ufficiali della Luftwaffe; erano loro a dirigere direttamente dal campo di battaglia gli interventi degli *stuka*, in stretta cooperazione con le colonne corazzate.

Solo in un secondo tempo entrarono in azione i bombardieri veloci Dornier Do. 17 ed Heinkel He 111, che andarono ad attaccare principalmente gli aeroporti ed i centri industriali della Polonia, a cominciare dalle fabbriche di aeroplani PZL, nei pressi di Varsavia.



cacciabombardieri Messerschmitt Bf 110 in volo sulla Francia – 1940

Molti aerei polacchi furono sorpresi a terra e distrutti e quei pochi caccia P. 11 che riuscirono a decollare ed affrontarono i bimotori tedeschi ebbero generalmente la peggio contro i cacciabombardieri Messerschmitt Bf 110 che scortavano gli aerei da bombardamento; le quattro mitragliatrici a prua ed i due cannoncini da 20 mm. dei bimotori nerocrociati erano davvero micidiali.

Poi, a metà settembre, anche i sovietici si mossero da Est per completare l'opera di smembramento della Polonia ... era un film già visto centocinquant'anni prima; però, questa volta accadde qualche cosa di nuovo rispetto alla prima spartizione di quello sfortunato paese fra Caterina di Russia, Maria Teresa d'Austria e Federico di Prussia: questa volta c'erano gli aeroplani e molti piloti di quella nazione, con i loro antiquati monoplani ad ala alta, che nulla avevano potuto fare contro i modernissimi Messerschmitt, raggiunsero la Romania; da lì sarebbero stati inquadrati di nuovo nelle forze aeree di Francia ed Inghilterra e si sarebbero



caccia americano Curtiss P-36 Hawk 75 presente nell'Armée de l'Air, qui rappresentato con insegne britanniche – 1940

trovati nuovamente di fronte gli stessi caccia tedeschi, ma questa volta li avrebbero affrontati con macchine più adeguate come gli Hawker Hurricane o i Morane Saulnier M.S. 406.

Contemporaneamente, in quello stesso autunno, sui cieli fra Germania e Francia si verificarono solo sporadiche scaramucce fra caccia dei due schieramenti; per fronteggiare i temibilissimi

Messerschmitt Bf 109 i francesi disponevano principalmente di Morane Saulnier M.S. 406; tuttavia, già l'8 gennaio 1940 accadde un evento importante: cinque caccia americani Curtiss Hawk 75, recentemente consegnati all'Armée de l'Air, si scontrarono con una formazione di Bf 109, abbattendone tre! Ma, allora, non era vero che i Messerschmitt erano imbattibili ... quel giorno, venne sfatato il mito dell'invincibilità del caccia tedesco!

Tuttavia, negli ultimi mesi del 1939 ed i primi del 1940, fu soprattutto sui mari che i belligeranti si scontrarono; i tedeschi furono i primi a dotare le loro unità di superficie di idrovolanti catapultabili, solitamente degli Arado Ar. 196, che volavano alla ricerca di sottomarini anglo-francesi da cui proteggere la propria flotta o da mercantili avversari da affondare.

L'apparizione del primo di questi monoplani, il 30 novembre 1939, lasciò il mondo a bocca aperta; da dove era sbucato quel piccolo idrovolante con le croci nere sulle semiali, che volava sull'Oceano Pacifico meridionale? Si trattava dell'Ar. 196 lanciato dalla tolda della corazzata tascabile (tascabile a causa del limitato tonnellaggio) Admiral Graf Von Spee; alla fine, braccata accanitamente dalla Royal Navy britannica, quell'unità si sarebbe autoaffondata di lì a qualche giorno al largo di Montevideo.



idrovolante tedesco Arado Ar 196, sulla catapulta della corazzata tascabile Admiral Hipper della Kriegsmarine – 1940

Ma in quei mesi che i francesi definirono quelli della *drôle de guerre* o guerra per scherzo, da parte di tutte le forze aeree, prevalse la volontà di non provocare vittime fra la popolazione civile dei paesi avversari, o almeno di non essere i primi a farlo; per questo motivo, si verificò quello che un deputato del Parlamento britannico definì: la guerra dei coriandoli; una situazione paradossale: da entrambe le parti, si inviarono spesso i propri bombardieri sui territori nemici per inondarli di migliaia, decine di migliaia, centinaia di migliaia di manifestini che invitavano le popolazioni della parte avversa a desistere dalla guerra e a convincere i propri governanti ad uscirne al più presto.

“La più massiccia distribuzione gratuita di carta igienica mai effettuata prima!” così la definì in modo molto diretto Sir Arthur Harris, da poco nominato capo del Bomber Command della R.A.F.; lui avversava decisamente queste missioni di guerra psicologica; pensava ai rischi a cui esponeva i suoi aviatori, di fronte

ad una possibile reazione della caccia avversaria, le cui pallottole sarebbero state molto più reali che psicologiche.

Ma non fu sempre *drôle de guerre*; nell'aprile 1940, anglo-francesi da una parte e tedeschi dall'altra, sbarcarono in Norvegia; c'era in gioco il ferro svedese che partiva dal porto atlantico di Narvik ed andava ad alimentare l'industria tedesca degli armamenti; anche la sfortunata Danimarca, giusto a metà strada fra la Germania e la Scandinavia, fu coinvolta nelle operazioni belliche, suo malgrado.



aeroplano da caccia inglese Gloster Gladiator, con insegne nazionali norvegesi – 1940

Nell'operazione *Weser*, come venne definita l'occupazione di Danimarca e Norvegia, l'infaticabile Junkers Ju 52/3m ebbe un ruolo di primo piano; una volta che i caccia di fabbricazione olandese Fokker D XXI, inquadrati nell'aviazione danese ed i Gloster Gladiator norvegesi vennero distrutti a terra, furono gli aerei da trasporto tedeschi a lanciare i paracadutisti della

Luftwaffe su ponti, strade ed aeroporti e a trasportare truppe e materiali là dove le necessità li richiedevano.

Anche in Danimarca e Norvegia, sfruttando una volta di più le capacità degli stuka, fu attuata con grande successo la pratica della guerra lampo.

Dalla stampa mondiale del tempo, fu fatto notare che ad Oslo spettò il primato di essere la prima capitale al mondo a venire occupata da truppe discese direttamente dal cielo o trasportate con aeroplani.

Ma tutta la penisola scandinava fu flagellata dalla guerra, in quell'inizio del 1940 ... più a Est, già il 30 novembre 1939 fu la piccola Finlandia ad essere attaccata, non dalla Germania ma dall'Unione Sovietica, questa volta.

E' noto a tutti come nei boschi di betulle innevati, per tre mesi, i giovani sciatori finlandesi si battessero come leoni, accerchiando spesso interi reparti sovietici, ma è poco noto come anche gli



aeroplano da caccia italiano Fiat G 50 dell'aeronautica finlandese – 1940

aviatori finnici siano stati dei combattenti coraggiosissimi. Complessivamente, nella Guerra Russo-Finlandese, i sovietici impiegarono almeno 3.000 aeroplani, principalmente caccia I-153, I-16 e bombardieri SB-2 ed SB-3, con cui bombardarono Helsinki ed altri centri abitati della Finlandia, col deliberato proposito di fare vittime civili e terrorizzare la popolazione.

A questa imponente forza aerea, i finlandesi poterono opporre solamente una quarantina di robusti caccia Fokker D XXI, ancora con carrello fisso, a cui si aggiunsero anche alcuni Fiat G 50; con queste poche macchine, gli aviatori finnici riportarono sui russi 280 vittorie aeree! Una realtà spiegabile solo considerando la colossale disorganizzazione ed impreparazione dei quadri dirigenti dell'aviazione sovietica; le cosiddette *purghe staliniane* del '37-'39, avevano falciato rovinosamente i comandi superiori della VVS.

Ma i miracoli sono proprio molto rari in questo mondo e, alla fine, nel marzo 1940 la piccola Finlandia, con i suoi quattro milioni di abitanti, dovette capitolare davanti al colosso russo, popolato da oltre centocinquanta milioni di persone.

Ma anche dopo questi avvenimenti, la situazione in Europa era tutt'altro che stabilizzata; l'evento fondamentale del 1940 si verificò il 10 maggio; aveva inizio l'occupazione del Belgio e dell'Olanda e questa campagna militare si sarebbe conclusa solo nel giugno successivo, con il crollo della Francia.

Proprio quella mattina del 10 maggio 1940, dall'aeroporto di Colonia decollarono 120 Junkers Ju 52/3m; ognuno portava al traino un grosso aliante, un DFS-230, fatto di una robusta struttura in legno e tubi d'acciaio, ricoperta di tela; ogni veleggiatore recava all'interno due piloti e dieci soldati della Divisione Aviotrasportata della Luftwaffe agli ordini del Col. Kurt Student; il loro obiettivo: il forte, considerato inespugnabile, di Eben Emael.



aliante tedesco DFS-230 per trasporto truppe aviotrasportate – 1940

Gli alianti erano molto docili ed erano pilotati alla perfezione; atterrarono direttamente all'interno delle mura in cemento armato della struttura fortificata; gli incursori tedeschi ne conoscevano perfettamente la conformazione, per essersi esercitati su un modello riprodotto in Boemia ed ogni soldato aveva un suo compito preciso, già assegnato precedentemente.

Altri alianti portarono munizioni, esplosivi e fanti della Wehrmacht; nel frattempo, alcuni incursori di Student occuparono i ponti sul canale Alberto, per impedire ai reparti belgi di soccorrere il forte sotto attacco; le fortificazioni furono fatte saltare in aria con l'esplosivo e, nel pomeriggio, la guarnigione dei

1.200 difensori si arrese; all'esercito tedesco tutta l'operazione costò solamente sei soldati uccisi ed alcuni feriti.

Per la storia, Eben-Emael rimane un esempio brillante di come deve essere condotta un'operazione di annientamento di un'area fortificata; ma nelle vicende dell'aviazione, quell'azione del 10 maggio '40 è altrettanto importante perché fu la prima volta che, assieme a dei paracadutisti, si utilizzarono degli alianti, silenziosi aeromobili, adattissimi a sorprendere gli avversari in operazioni fulminee e poco cruente, proprio secondo i canoni della più classica *Blitz Krieg*.



idrovolante tedesco Heinkel He 59 – maggio 1940

Al contrario, non fu per nulla incontrastata l'occupazione dell'Olanda; anche qui: lanci di paracadutisti e discese di alianti, ma la resistenza olandese fu accanita; per l'occupazione di Rotterdam, il porto principale del paese, alcuni vetusti e lenti idrovolanti Heinkel He 59 scesero sul fiume Maas e permisero ai genieri tedeschi di impossessarsi dei ponti della città.

Anche nei cieli, i caccia Fokker D XXI si batterono coraggiosamente ed ebbero successo contro gli instancabili, ma lenti aerei da trasporto tedeschi Junkers; ne vennero abbattuti più di 200; alla fine, però, con un vigliacco bombardamento di Rotterdam mentre si trattava la capitolazione della città, i tedeschi ottennero la resa dell'Olanda; era il 14 maggio.



aeroplani da caccia olandesi Fokker D XXI, con carrello fisso - maggio 1940

Con questo era finito il tempo della guerra dei coriandoli, gli Heinkel 111 ed i Do. 17 avevano sganciato delle bombe vere su Rotterdam! La città vecchia fu distrutta completamente e le vittime civili numerosissime, preludio a quello che sarebbe successo sulle città d'Europa di tutte e due le parti, negli anni a venire.

E arrivò il turno della Francia; quando, a metà maggio, l'attacco ebbe inizio, le forze aeree in campo erano notevoli: solo di aerei da caccia gli anglo-francesi ne allineavano un migliaio; più o meno altrettanti erano quelli della Luftwaffe.



aeroplano da caccia francese Bloch M.B.151 - maggio 1940

Tuttavia, i Morane Saulnier M.S. 406 ed i Bloch M.B. 151 e 152 non erano così agili e veloci come il loro temibile avversario, il Messerschmitt Bf 109, mentre si dimostrò adeguato e molto gradito ai piloti francesi l'americano Curtiss Hawk 75; anche gli Hurricane del Corpo di Spedizione Britannico erano in difficoltà davanti agli agili e minuti caccia tedeschi.

Come assaltatori, i francesi utilizzavano dei bombardieri Potez 631, potentemente armati, e Breguet 693, gli inglesi dei bombardieri monomotori Fairey Battle e degli onnipresenti bimotori Bristol Blenheim.



bombardiere-assaltatore francese Breguet 693 - maggio 1940

Ma anche in Francia alla Wehrmacht riuscì la strategia della Guerra Lampo, ed anche in Francia gli stuka furono efficacissimi a supporto delle divisioni corazzate del generale Guderian; anzi, particolarmente in Francia, i bombardieri a tuffo e gli *zerstörer*, cioè i distruttori Messerschmitt Bf 110, furono utilissimi nell'ostacolare i movimenti delle forze corazzate e motorizzate francesi che avrebbero dovuto bloccare l'avanzata



bombardieri monomotori inglesi Fairey Battle - 1940

germanica.

I ponti ed i nodi stradali e ferroviari venivano distrutti sistematicamente, ma anche le strade erano piene di voragini prodotte dalle bombe degli Ju 87; tutto questo rallentava enormemente i movimenti dei difensori francesi, mentre le colonne

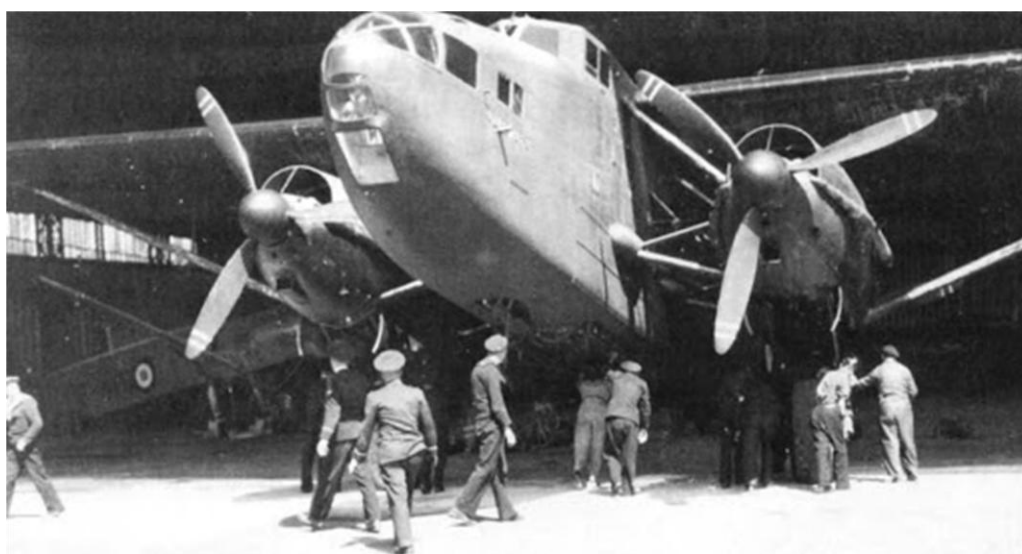
corazzate tedesche correvano su altre strade, quelle tenute sgombre dai Messerschmitt Bf 110 con i loro continui mitragliamenti su tutto ciò che si muoveva, prima del passaggio dei mezzi motorizzati di Guderian.

Involontariamente, l'opera degli stuka e dei Bf 110 fu aiutata dalla popolazione civile; infatti, le Route Nationale erano intasate da profughi in fuga dalle zone prossime ad essere investite dalle Panzer Division; si calcola che più di quattro milioni di francesi e belgi si fossero riversati sulle strade in cui l'armata francese del Gen. Maurice Gamelin cercava di spostarsi, e in direzione opposta ai profughi, per andare a bloccare le divisioni corazzate tedesche.

L'ultimo, noto episodio di questa campagna va sotto il nome di operazione: *Dynamo*, cioè l'evacuazione dalla spiaggia di Dunkerque della *British Expeditionary Force* e di alcuni reparti francesi, sotto il martellamento continuo di stuka e Bf 110; fra la fine di maggio ed i primi giorni di giugno, con ogni mezzo disponibile, furono trasferiti in Inghilterra circa 340.000 soldati inglesi e francesi che sarebbero andati a riarmare, rispettivamente, l'esercito britannico e quello della Francia Libera del generale Charles De Gaulle.

Ma la narrazione delle operazioni aeree relative alla campagna di Francia non sarebbe completa se non si ricordasse l'impresa, poco nota per la verità, del *Jules Verne*.

Il 3 giugno 1940, alla ripresa dell'avanzata tedesca dopo l'annientamento della sacca di Dunkerque, la Luftwaffe andò a bombardare Parigi; un'azione più dimostrativa che distruttiva, ma fastidiosa quanto bastava per stuzzicare lo spirito combattivo dei francesi; con il paese ormai mezzo occupato ed un'organizzazione allo sfascio, si decise di compiere un'azione di ritorsione nei confronti dei tedeschi, per dimostrare che i francesi, anche se quasi battuti, erano pur sempre indomiti.



quadrimotore francese dell'Aéronavale: Farman serie F. 220 - 1940

Per l'azione si utilizzò uno dei quattro quadrimotori da pattugliamento oceanico Farman F. 2234, ancora disponibili; l'aeroplano non era certo un prodigio di modernità: ala alta, due gondole accanto alla fusoliera con due motori in tandem, cioè un motore con elica traente ed uno con elica spingente, uno in coda all'altro nella stessa gondola; l'F. 2234 era derivato da un modello di almeno una decina d'anni prima e il *Jules Verne*, così si chiamava lo specifico quadrimotore dell'*Aéronavale*, cioè dell'aviazione della marina francese, selezionato per l'impresa, non era certo un fulmine, ma possedeva l'autonomia sufficiente per arrivare a Berlino e fare ritorno a casa.

Il mattino del 7 giugno 1940, con i tedeschi entrati a Parigi lo stesso giorno, il quadrimotore francese decollò e si diresse verso Nord-Est; si erano appena concluse le operazioni in Norvegia ed era continuo il traffico aereo di Junkers Ju 52 in rotta sopra la Danimarca, fra Germania e Norvegia.

Fu fortunato il Jules Verne; nel cuore della notte, forse non visto, il quadrimotore francese si inserì in un convoglio di trasporti tedeschi, il suo puntino luminoso sullo schermo del radar, in mezzo a tanti altri sulla stessa rotta, non insospettì i radaristi della Luftwaffe e, alla fine, il lento quadrimotore giunse nel cielo sopra Berlino; era quello l'obiettivo e sulla capitale del Reich scaricò le sue bombe dirompenti ed incendiarie.

I danni arrecati alla città furono davvero modesti, ma molto sorpresi rimasero i comandi della Luftwaffe da quella visita, così inattesa da non lasciare loro il tempo di reagire; il Farman F. 2234 dell'Aéronavale fece felicemente ritorno in Francia, il giorno successivo.

L'Italia in guerra

Ma in quel mese di giugno 1940, dal balcone qualcuno comunicò agli italiani che era scoccata l'ora delle decisioni irrevocabili; alla fine, la decisione irrevocabile si rivelò tragicamente sbagliata, ma il giorno 10, il Regno d'Italia, dichiarò guerra a Gran Bretagna e Francia.

Nel settore del Mediterraneo, le forze aeree in campo, sostanzialmente, si equivalevano: circa 3.000 aeroplani italiani fronteggiavano 2.000 aerei francesi, presenti nella madrepatria e nelle colonie mediterranee, più circa 600 aerei inglesi, per lo più caccia Gladiator, basati in Egitto.

Solo sporadiche scaramucce nelle prime settimane di guerra, in cui i nostri bombardieri SM. 79 si fecero apprezzare soprattutto per la loro velocità e perfino i nostri biplani CR. 42 si opposero quasi alla pari ai Morane Saulnier M.S. 406; ma, di lì a poco, i nostri biplani Fiat avrebbero fatto la conoscenza dei nuovi caccia francesi Dewoitine D. 520 e vennero clamorosamente surclassati; era inevitabile! Prima o poi i CR. 42 avrebbero denunciato tutti i loro limiti di velocità, di armamento ed altro; per loro fortuna, le ostilità con la Francia, cessarono il giorno 22 dello stesso mese ed altri duelli con i Dewoitine non si sarebbero ripetuti più.



biplani da caccia italiani CR. 42 in volo sul Mediterraneo - 1940

Al contrario, sarebbero continuate le ostilità contro i britannici; è indicativo quello che accadde in luglio nello scontro navale di Punta Stilo: invece di prendersela con la flotta di Sua Maestà Britannica, i nostri aeroplani andarono a bombardare, e lo fecero ripetutamente, le navi della Regia Marina, per fortuna con scarsi risultati, a loro volta venendone bersagliati dalle artiglierie di bordo delle nostre navi.

Emersero da subito quegli esempi di mancato coordinamento e cooperazione, se non addirittura di volontario blocco del passaggio delle informazioni fra le diverse armi; questi problemi afflissero le nostre forze armate di terra, di mare e dell'aria, per tutta la durata della guerra.

A proposito di questa situazione, mormoravano le malelingue in divisa che, mentre l'Aeronautica apparteneva al Duce, l'Esercito fosse del Re ed anche la Regia Marina fosse al servizio del Re, ma del re d'Inghilterra.



caccia francese Dewoitine D. 520, in procinto di essere preso in carica dalla Regia Aeronautica - 1943

Ironia a parte, è molto spiacevole ma non c'è da stupirsi! I comandi militari di Regia Marina e Regia Aeronautica furono sempre gelosi l'uno dell'altro e, fino a quel momento, si erano sentiti in concorrenza per aggiudicarsi i finanziamenti ministeriali.

Non erano certo nelle condizioni di spirito ideali per collaborare; invece, quello che stupisce è che, nel 1940, in Italia, non esistesse un'autorità, fosse essa il Re, il Duce o il ministro della Guerra, capace di costringere gli alti comandi di marina ed aeronautica a cambiare registro, a darsi un comportamento nuovo e diverso, finalmente *collaborativo*, come accadeva in Inghilterra e Germania.

La Battaglia aerea d'Inghilterra

Completata l'occupazione della Francia, per il dittatore di Berlino era arrivato il momento di pensare al suo ultimo e più tenace nemico: il Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda; l'invasione delle isole britanniche era stata già pianificata ed aveva ricevuto il nome di: *Seelöwe*, cioè: Leone Marino.

Ma l'operazione di sbarco avrebbe dovuto essere preceduta da un'azione massiccia dell'aviazione tedesca, volta a consentire ai propri aerei di avere il controllo dei cieli sopra l'Inghilterra, come era già stato attuato in Polonia, Norvegia, Belgio, Olanda e Francia; in quei paesi si era potuta applicare con grande successo la tecnica della guerra lampo, grazie al totale controllo degli spazi aerei.



bombardiere tedesco Heinkel He 111 - 1940

Ma ora, fra il giugno ed il luglio del 1940, le due armate aeree che si fronteggiavano erano imponenti e sostanzialmente equivalenti: 3.000 aeroplani per parte; ma, al di là dei numeri, anche tecnologicamente la Luftwaffe germanica e la Royal Air Force inglese avevano macchine confrontabili.

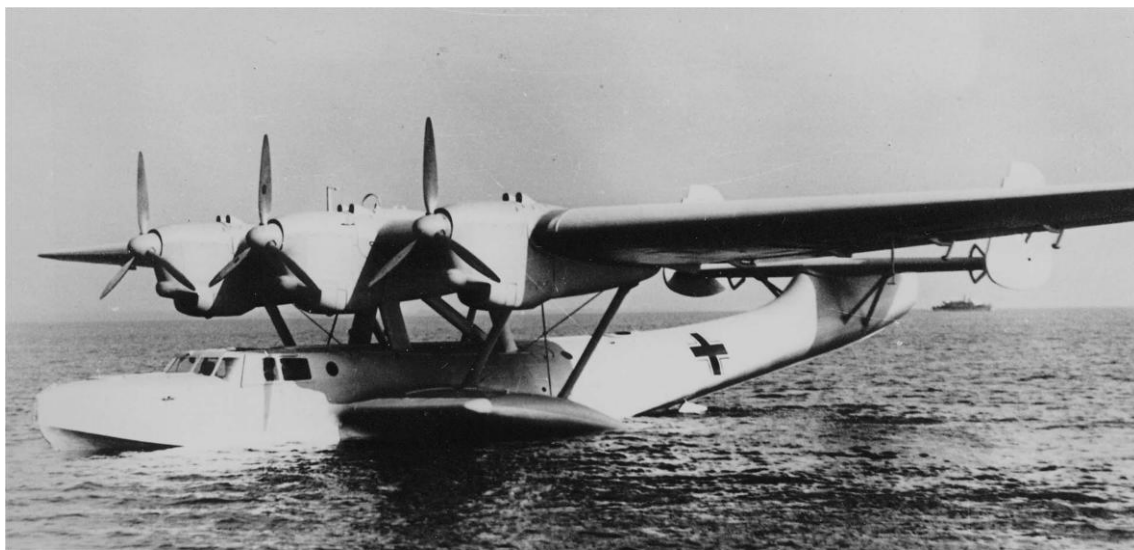


bombardiere tedesco Dornier Do. 17 - 1940

I tedeschi disponevano di circa 1.500 aeroplani da bombardamento, principalmente i già sperimentati bimotori veloci Heinkel He 111 e Dornier Do. 17, a cui si stavano aggiungendo i nuovi versatilissimi Junkers Ju 88; questi ultimi erano stati progettati secondo le idee del comandante Ernst Udet, che li voleva poter utilizzare anche in modalità di bombardiere a tuffo, in modo di affiancarli agli Ju 87 Stuka, efficacissimi nel proprio ruolo, ma piuttosto lenti; gli Stuka avevano la necessità di operare in condizioni di cielo libero da intercettori avversari, altrimenti, ne sarebbero stati facili prede.

Come aeroplani da caccia, erano circa mille quelli su cui poteva contare la Luftwaffe, rappresentati principalmente dagli ottimi monomotori Messerschmitt Bf 109 e dai caccia-bombardieri bimotori Bf 110.

Però, neanche i Messerschmitt erano macchine perfette: un po' scarsa l'autonomia dei Bf 109; questa limitazione, a volte, li costrinse ad utilizzare un serbatoio supplementare, compromettendone le brillanti prestazioni; un'autonomia sufficiente per colpire gli obiettivi in Inghilterra e fare ritorno alle proprie basi, la possedevano, invece, i Bf 110, ma, bimotori com'erano, non potevano essere molto manovrieri e si trovarono spesso in difficoltà nei confronti dei caccia monomotori inglesi.



trimotore tedesco da pattugliamento marino Dornier Do. 24 - 1940

Nonostante i Bf 109 impiegassero solo 8 minuti per attraversare il Canale della Manica, le caratteristiche di autonomia erano molto importanti per gli aerei della Luftwaffe, le cui basi di partenza si trovavano in Francia, in Belgio, in Olanda, in Germania ed anche in Norvegia, che distava solo 400 chilometri dalle coste nord-orientali della Scozia; da lì operavano già con successo gli idrovolanti a scafo centrale Dornier Do. 18,



monomotore inglese da caccia notturna Boulton Paul Defiant - 1940

Do. 24, i Blohm & Voss BV. 138 e quelli a galleggianti Heinkel He 115 della marina germanica.

Questo assillo dell'autonomia non lo avevano per nulla gli aeroplani inglesi, che operavano da basi presenti sulla loro isola; numericamente parlando, gli aeroplani della R.A.F. erano confrontabili con quelli tedeschi, ma, come logico, la loro tipologia era percentualmente più sbilanciata a

favore dei monoposto da caccia, che erano chiamati prioritariamente a difendere il loro territorio, in quei mesi in cui l'Inghilterra rimase sola a fronteggiare la Germania nazista.



I quattro caccia protagonisti della Battaglia d'Inghilterra – 1940 – rispettivamente: Bf 109, Bf 110, Spitfire, Hurricane

Principalmente Hurricane e Spitfire furono i più diffusi intercettori inglesi; proprio in quei giorni, ad essi si aggiunsero degli strani aerei da caccia, sempre monopiani ma biposto; si chiamavano: Bulton Paul Defiant, e su di essi si sperimentò l'installazione di una quadrinata di mitragliatrici da 7,7 mm. nella parte posteriore della cabina, allo scopo di difendere il caccia stesso dall'eventuale attacco di un inseguitore avversario; l'esperimento non fu dei più riusciti ed il Defiant, tutto verniciato di nero, fu relegato al ruolo di caccia notturno.

Rimasero i due gloriosi monoposto a proteggere l'Inghilterra, anche se non si può dire che Spitfire ed Hurricane fossero in tutto superiori ai caccia tedeschi; i *fighter* inglesi, con 8 mitragliatrici da 7,7 mm. erano molto più potentemente armati del Messerschmitt Bf 109, che aveva solo due mitragliatrici ed un cannoncino da 20 mm., che faceva fuoco attraverso il mozzo dell'elica; tuttavia, il caccia tedesco era più veloce e, come il bimotore Bf 110, poteva volare ad una quota superiore.

Ma, soprattutto, nonostante a fabbricarli costassero il doppio del Messerschmitt, gli Spitfire ed gli Hurricane venivano costruiti al ritmo di ben 400 esemplari al mese; tutte le industrie aeronautiche inglesi lavoravano a pieno regime nel 1940.

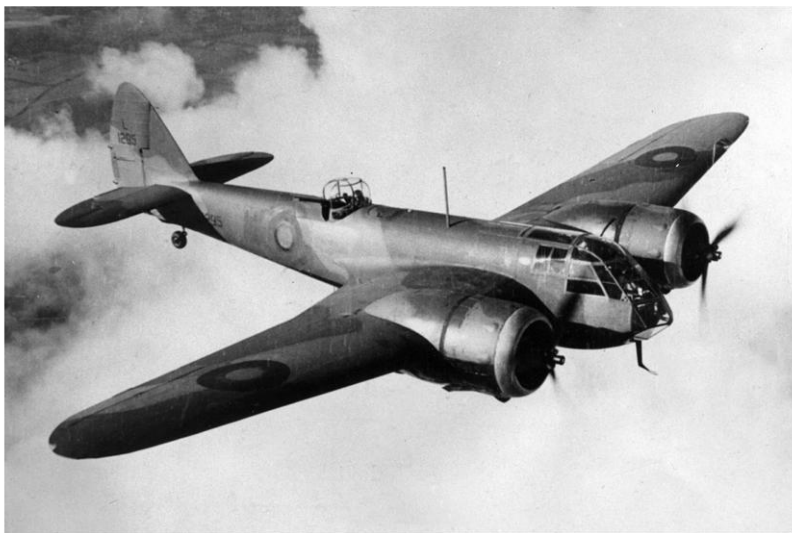
Lo stesso faceva la Messerschmitt in Germania e se il costo di produzione del Bf 109 era così basso, il fatto non era casuale: dal punto di vista ingegneristico e progettuale il piccolo caccia tedesco era una macchina davvero geniale, con la sua semplice e leggera ala monolongherone.

Ma per la difesa dell'Inghilterra, forse non sarebbero bastati i due caccia agguerriti e la determinazione a tutta prova dei loro piloti, se a supportarli e a guidarli non ci fosse stato un

sistema R.D.F. (Radio Direction Finder), cioè una serie capillare di stazioni radar, disseminate su tutte le

coste delle isole britanniche. Queste stazioni di ricerca trasmettevano i loro dati ad una centrale operativa a Bentley Priory, vicino a Londra, e da qui, localizzati gli aerei attaccanti, i caccia britannici venivano allertati e fatti alzare in volo per intercettare il prima possibile gli incursori nemici.

Nei numerosi film sulla battaglia d'Inghilterra, lo abbiamo visto mille volte quel grande, fumoso salone, in cui delle graziose ausiliarie (graziose nei film, non so quanto lo fossero nella realtà), con i loro rastrelloni da croupier, spostavano continuamente dei gettoni colorati a rappresentare i reparti della Luftwaffe in avvicinamento e quelli della R.A.F., impegnati ad intercettarli.



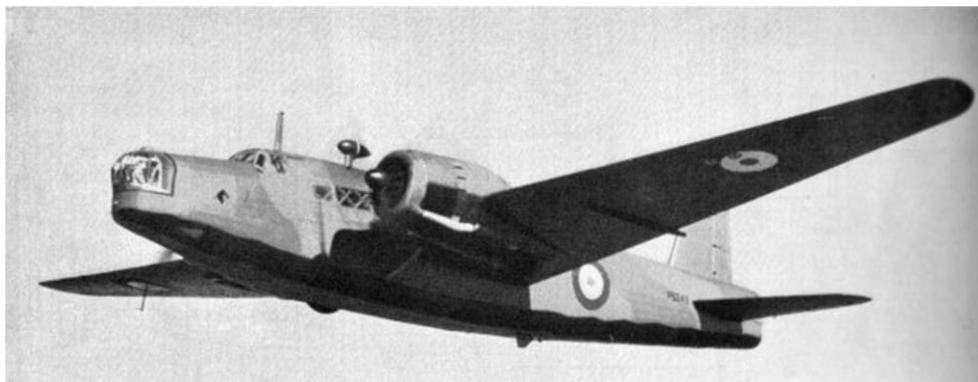
bombardiere inglese bimotore Bristol Blenheim - 1940

Ciò non toglie che nel 1940 anche gli inglesi avessero i loro bombardieri, principalmente bimotori, come i Vickers Wellington e i più piccoli, diffusissimi Bristol Blenheim.

Venendo ai fatti: l'*Adler Tag*, cioè il Giorno dell'Aquila, che, enfaticamente, indicava la data d'inizio dell'*Adler Griffe*, cioè dell'Attacco dell'Aquila, era stato fissato per il 12 agosto 1940 e, a partire da quella giornata fino a circa metà settembre, si susseguirono sull'isola una serie di furiosi

combattimenti e duelli aerei.

Secondo i canoni consolidati della guerra lampo, nella fase iniziale gli obiettivi dei bombardieri ed assaltatori germanici furono gli aeroporti militari ed anche le stazioni del sistema radar costiero.



bombardiere inglese bimotore Vickers Wellington- 1940

Tuttavia, in Inghilterra, i tedeschi non ebbero il consueto successo; a causa delle nuvole, sempre presenti nei cieli dell'isola, i loro aeroplani bombardarono i propri obiettivi con scarsa precisione e attaccarono inizialmente aeroporti da cui decollavano, anziché i caccia, i *bomber* delle R.A.F., che non erano coinvolti in quei primi scontri aerei.

Quando i bombardieri della Luftwaffe si concentrarono sugli aeroporti più prioritari dell'aviazione da caccia, gli aeroplani di Sua Maestà con i loro piloti inglesi, polacchi, cechi e francesi erano già in volo, pronti a contrattaccare con aerei competitivi; non era successa la stessa cosa nell'Europa continentale.

Nelle prime settimane di battaglia, i tedeschi perdettero molti più aeroplani degli inglesi; specialmente i lenti Ju 87 Stuka furono le vittime predestinate dei primi scontri nei cieli d'Inghilterra e pagarono un pesante tributo anche gli Junkers Ju 88, ostinatamente utilizzati come bombardieri in picchiata, cioè in un ruolo che non era a loro per nulla congeniale.

Per i tedeschi le cose migliorarono nelle settimane successive; furono seguite modalità d'attacco più prudenziali, con i caccia pesanti Bf 110 a fare da scorta ai bombardieri e gli obiettivi furono selezionati più accuratamente: basi dei caccia britannici e fabbriche di aerei e motori, prima di tutto.

Queste attenzioni da parte tedesca portarono a riequilibrare le perdite fra entrambe le parti, ma ormai l'operazione *Seelöwe* era fallita: i cieli sopra l'Inghilterra non erano affatto sotto il controllo della Luftwaffe ed il 17 settembre 1940, Adolf Hitler rimandò a data da destinarsi l'invasione dell'isola.



bombardiere-assaltatore tedesco Junkers Ju 88 - 1941

Tuttavia, alla Battaglia Aerea d'Inghilterra, è legata la frase, fra le più famose, pronunciata da Sir Winston Churchill, da poco nominato Primo Ministro del Regno Unito; Churchill aveva visitato la sala operativa di Bentley Priory, aveva assistito alla ricezione delle segnalazioni radar ed allo smistamento frenetico delle informazioni sugli attacchi aerei tedeschi; aveva notato il gigantesco tabellone in continuo aggiornamento ed aveva riscontrato il coinvolgimento immediato delle squadriglie da caccia che andavano incontro ai bombardieri della Luftwaffe.

Il Primo Ministro era rimasto fulminato; tornato alla Camera dei Comuni, Churchill dichiarò che: “nella storia dell'umanità, mai così tanti (gli inglesi) avevano contratto un debito così grande con così pochi (i loro piloti da caccia)”.

Però, anche quando la Battaglia d'Inghilterra fu virtualmente conclusa, non finirono i raid aerei sulle isole britanniche; fra fine agosto ed inizio settembre iniziarono dei bombardamenti sulle infrastrutture industriali delle città inglesi; particolare successo ebbero i Do. 17 che potevano volare a bassa quota, a volte eludendo le antenne del sistema radar costiero, ma rimanendo anche spesso vittime dell'efficientissima contraerea leggera britannica.

Ed in una di queste incursioni, accadde un fatto grave: il 24 agosto 1940, dei bombardieri tedeschi, incalzati dalla caccia britannica, si sbarazzarono del carico, sganciando le loro bombe su alcuni quartieri di Londra e sulla stessa City! Immediata la reazione inglese: due giorni dopo, una formazione di Wellington britannici

compì il primo bombardamento inglese su Berlino; forse era questo il pretesto che cercava Hitler per bombardare indiscriminatamente il cuore di Londra.

Nella notte del 4 settembre 1940, l'aviazione del Reich diede inizio all'operazione *Loge*, il dio germanico del fuoco; la forza d'attacco diretta su Londra comprendeva qualche centinaio di bimotori Heinkel He 111 e Dornier Do. 17, scortati da un numero doppio di caccia Messerschmitt Bf 109 e Bf 110; gli intercettori inglesi, preavvisati dalla sala controllo del sistema radar, vennero indirizzati a protezione delle fabbriche aeronautiche e degli impianti industriali; fino a quel momento, loro avevano rappresentato gli abituali obiettivi della Luftwaffe, ma questa volta i bombardieri tedeschi, con la loro scorta, puntarono direttamente sulla città ed eseguirono la loro missione indisturbati; solo sulla via del ritorno si scontrarono con la caccia inglese.

Nelle settimane successive, altre incursioni si susseguirono sulle città delle isole britanniche, contrastate però efficacemente dall'aviazione britannica; fra i bombardamenti tedeschi dei mesi seguenti, rimase famoso quello del 14 novembre 1940, in cui venne rasa al suolo la città industriale di Coventry, con le sue fabbriche di motori e di veicoli corazzati, ma anche con il suo splendido centro storico e quella bellissima cattedrale, che finirono distrutti per sempre.

E' da quella incursione che venne coniato il neologismo, ormai entrato nel nostro linguaggio comune: *coventrizzare*, per intendere il distruggere completamente ed in modo definitivo.



bombardiere bimotore italiano Fiat BR. 20 - 1940

Infine, il caso o la politica, vollero che un contributo, seppur marginale, a questo attacco aereo all'Inghilterra lo desse anche la nostra Regia Aeronautica, con i suoi biplani CR. 42, i bombardieri BR. 20 e qualche nuovo caccia monoplano Fiat G 50; dalle loro basi in Belgio, i nostri aerei parteciparono a qualche missione, ma subirono anche alcuni abbattimenti; contro i caccia che avevano dato filo da torcere ai Messerschmitt, era logico che i Fiat BR. 20 ed i patetici biplani CR. 42 ne uscissero con le ossa rotte.

La notte di Taranto

Conclusa la Battaglia d'Inghilterra, l'attività militare si concentrò principalmente nell'area del Mediterraneo e dell'Africa Settentrionale.

Nel deserto nordafricano, nel 1940, l'aviazione più numerosa era quella italiana, mentre l'inglese poteva



assaltatore monomotore italiano Breda Ba. 65 - 1940

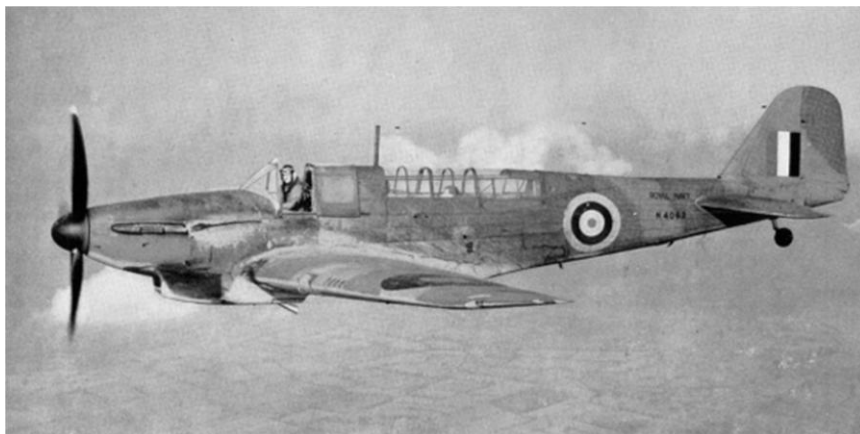
contare soltanto su degli antiquati biplani Gloster Gladiator, basati in Egitto; durante l'avanzata del nostro esercito fino a Sidi Barrani, i CR. 42 e gli SM. 79 furono impegnati soprattutto a contrastare le scorribande esplorative delle autoblindo inglesi, contro le quali ebbero un certo successo; invece, deludenti, spesso paralizzati da guasti e problemi tecnici, si dimostrarono gli assaltatori Breda Ba. 65, su cui si era fatto molto affidamento.

Meno efficace l'azione della nostra Regia Aeronautica nei cieli della Grecia, dopo la dichiarazione di guerra del 28 ottobre 1940; la nostra forza aerea non riuscì a dare supporto ai reparti di fanteria, impantanati sulle montagne dell'Epiro, come già era successo in primavera, sulle Alpi francesi, in quanto i nostri aerei non montavano strumentazioni idonee ad operare in condizioni di scarsa visibilità, situazione inevitabile nei mesi invernali sulle montagne.

Nemmeno i formidabili *Picchiatelli*, cioè i bombardieri a tuffo Junkers Ju 87, appena ricevuti dalla Germania e così battezzati dalla nostra Regia Aeronautica, riuscirono ad essere efficaci in condizioni meteorologicamente avverse.

Ma, in quegli ultimi mesi del 1940, si verificò un avvenimento entrato negli annali delle vicende marinare ed aviatorie di tutto il mondo e che coinvolse direttamente il nostro paese; il fatto è passato alla storia come: *la notte di Taranto*.

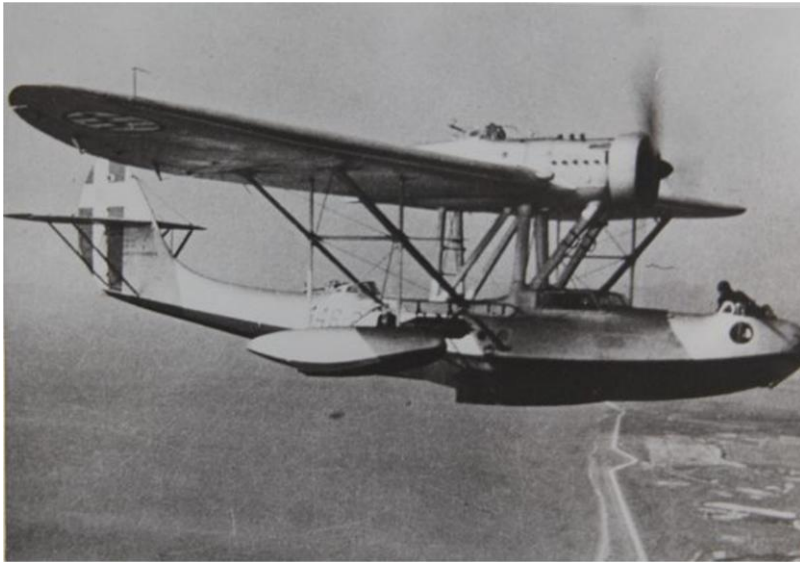
Già dai tempi della guerra italo-etiope, l'Ammiragliato britannico aveva preparato un piano per l'attacco alla nostra flotta nel porto militare di Taranto; gli inglesi temevano le nostre navi come un potenziale pericolo per la flotta britannica in Mediterraneo e per la loro base navale di Malta; così, nel novembre del 1940, decisero di portare in atto il loro progetto.



assaltatore imbarcato britannico Fairey Fulmar – novembre 1940

Il 6 novembre, dal porto di Alessandria, prese il mare una flotta britannica comprendente la portaerei Illustrious, assieme ad altre unità di scorta; la rotta portò il convoglio verso il Sud Italia.

Dalla portaerei si erano alzati in volo continuamente degli intercettori inglesi; erano dei monomotori da attacco Fairey Fulmar; essi avevano un compito preciso: abbattere tutti i ricognitori e pattugliatori italiani che avessero incontrato; infatti, i nostri idrovolanti avrebbero potuto avvistare la flotta britannica in navigazione.



idrovolante ricognitore marino Cant Z. 501-1940

Gli aviatori della R.A.F. sapevano bene che i ricognitori Cant Z. 501, monomotori ad ala a parasole, erano lenti e sarebbero stati facili prede dei Fulmar; inoltre, le strumentazioni radio degli italiani erano precarie o addirittura insistenti; quindi, per gli equipaggi degli Z. 501 sarebbe stato difficoltoso se non impossibile comunicare con il personale della Regia Marina; insomma: abbatterli tutti quando li si incontrava, avrebbe dovuto garantire la sorpresa totale per la squadra navale inglese.

E così fu! La sera dell'11 novembre 1940, la portaerei britannica arrivò, non vista, a circa 300 chilometri da Taranto e dal ponte dell'Illustrious, in due ondate successive decollarono una ventina di vetusti aerosiluranti Fairey Swordfish, alcuni armati con siluri, altri con bombe.



biplano aerosilurante inglese Fairey Swordfish – novembre 1940

Ma ciò che ancora oggi è sconcertante è la configurazione e l'aspetto stesso degli Swordfish: dei biplani che sembrano usciti da una foto della Prima Guerra Mondiale, con un motore a stella singola di nemmeno 700 CV di potenza; quegli aerosiluranti sapevano volare ad una velocità massima di 225 km/ora ed avevano due sole mitragliatrici a difenderli, una in caccia e l'altra in coda.

Eppure i biplani inglesi dalle forme così antiquate e dalla velocità ridicola, arrivarono inattesi sul porto-canale di Taranto; quella sera, vi si trovavano cinque corazzate, nemmeno protette da reti antisiluro, tanto tranquilli si sentivano i nostri ammiragli del ricovero delle loro navi; invece, in pochi minuti, gli Swordfish silurarono tre corazzate italiane ed affondarono altro naviglio minore; poi, indisturbati così come erano venuti, se ne fecero ritorno alla loro portaerei, verrebbe da dire: *con la stessa imperturbabile flemma britannica*.

Per nostra fortuna, le acque del porto militare di Taranto sono molto basse e le navi da battaglia non vennero perdute; tranne una che finì affondata definitivamente, le altre si salvarono, ma rimasero in riparazione per molti mesi.

La notte di Taranto fu uno smacco vergognoso per la nostra marina ed un trionfo meritato per la Royal Navy inglese; ancora adesso l'Ammiragliato la cita fra le pagine più gloriose della propria storia, assieme a Trafalgar e ad altre esaltanti vittorie sul mare.

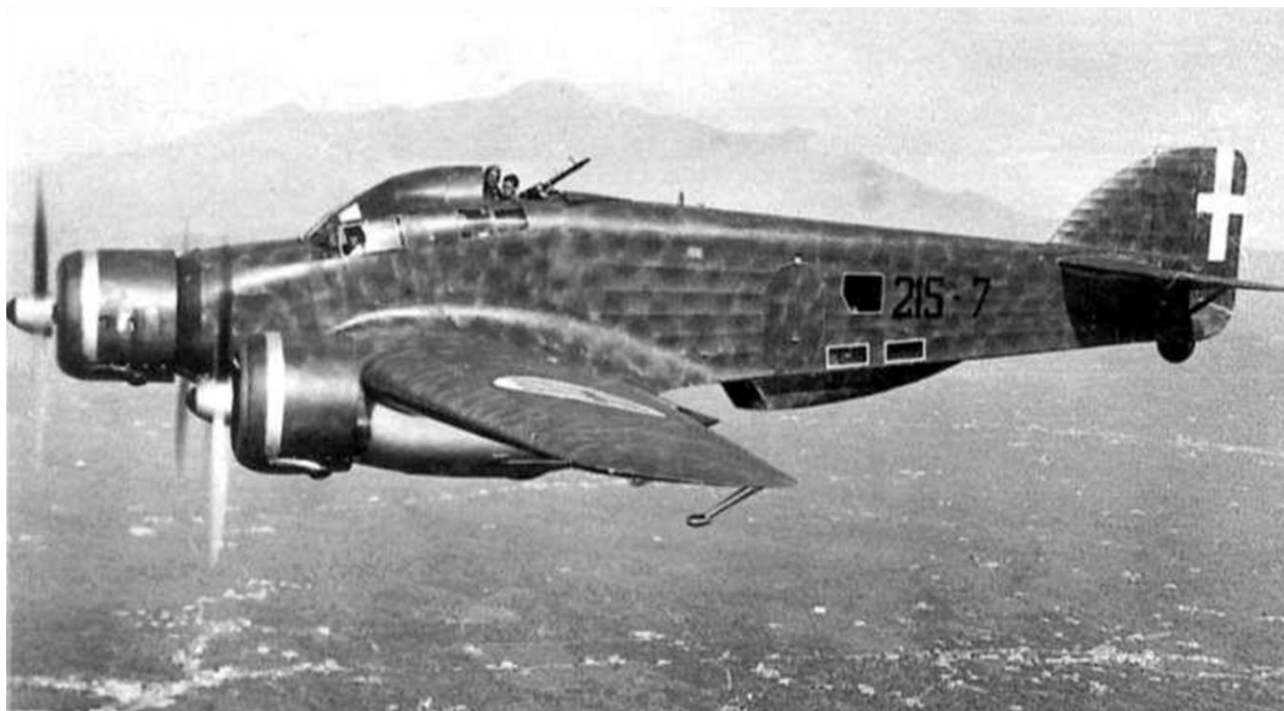


bombardiere trimotore italiano Siai Marchetti SM. 79

I nostri cercarono rabbiosamente di reagire, come si fa quando si serra la stalla una volta che i buoi sono scappati! Nei mesi successivi, gli SM. 79 andarono a bombardare con qualche successo perfino il porto di Alessandria, in Egitto, con un accanimento che i comandi della Royal Navy attribuirono al desiderio di vendicare l'onta di Taranto; ma i britannici erano sempre all'erta, preparati a possibili attacchi e la loro contraerea portuale era sempre pronta a reagire.

1941: i Balcani e l'isola di Creta

In Africa settentrionale l'arrivo di Rommel e del suo Afrika Korps aveva permesso all'Asse la riconquista della Cirenaica e, con l'inizio della primavera, le forze aeree italo-tedesche andarono a martellare Malta, ed i porti dell'Egitto, con gli Junkers Ju 88, gli Ju 87 ed i trimotori Savoia Marchetti SM. 79.



trimotore italiano da bombardamento Savoia Marchetti SM.79 –1940

Ma ora, ai primi di aprile, parte delle forze germaniche venne distolta dallo scacchiere nordafricano e richiamata in Europa; nelle menti dei generali di Berlino, si stava avvicinando il tempo dell'invasione della Russia ed era importante preparare il trampolino ideale per attuare il grande balzo: dalla Finlandia, giù, giù fino alla Slovacchia, all'Ungheria, alla Romania, alla Bulgaria, la diplomazia germanica era al lavoro per attirare nella propria sfera d'influenza tutti i paesi confinanti con l'estesissimo territorio dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche; per completare l'accerchiamento da Ovest mancavano solo i Balcani dove gli italiani erano già al lavoro, sulle montagne della Grecia.



formazione di bombardieri tedeschi Dornier Do. 17 - 1941

Il Regno di Jugoslavia aveva un'aviazione composta da circa cento aeroplani da caccia di fabbricazione inglese e tedesca e poco meno di 200 bombardieri, ma aveva deciso di resistere alle pressanti richieste di Berlino.

Il 6 aprile 1941, assieme a bulgari ed italiani, i tedeschi diedero inizio all'occupazione

del territorio jugoslavo e, lo stesso giorno, gli Heinkel He 111 ed i Dornier Do. 17 della Luftwaffe bombardarono Belgrado, con un accanimento molto marcato, con una volontà distruttiva molto esplicita, mirante a terrorizzare la popolazione civile; il bombardamento di Belgrado durò tre giorni e lasciò sotto le macerie 17.000 persone.

Una rappresentazione forzata, che, tuttavia, rappresenta molto bene la situazione di un bombardamento terroristico sul centro di una grande città, si trova nel film di Emir Kusturica: Underground; lo scopo del bombardamento era quello di punire una nazione che aveva preferito non arrendersi alle imposizioni dei tedeschi; agli jugoslavi andava dimostrata tutta la forza e la cattiveria di un potenziale alleato che era stato rifiutato e la punizione doveva essere un esempio ed un monito per altri popoli che avessero voluto fare la stessa scelta, in futuro.

Il bombardamento aereo occupa le prime immagini della pellicola di Kusturica; in particolare, ci si imbatte in ciò che accade fra gli animali del parco zoologico dell'attuale capitale della Serbia ed allora del Regno di Jugoslavia; naturalmente, l'artista sa dare un tono surreale e parossistico all'evento, con quella musica etnica martellante che non concede tregua, inframmezzata di continuo da imprecazioni contro gli aviatori tedeschi chiamati: "fascisti bastardi, figli di troia!"

Ma, in realtà, in un giorno o due l'aviazione jugoslava smise di esistere e l'occupazione dei Balcani si concluse in un paio di settimane; come conseguenza, il contingente britannico, composto da più di 50.000 soldati ancora presenti in Grecia, dovette reimbarcarsi in fretta e furia, a imitazione di quanto già fatto l'anno precedente a Dunkerque.

Ma per tedeschi ed italiani non fu altrettanto una passeggiata l'occupazione di Creta, l'isola più estesa dell'arcipelago greco: da Creta gli inglesi avrebbero voluto non doversi ritirare mai, per non lasciare all'Asse i porti da cui sarebbe stato possibile attaccare Suez ed Alessandria; dopo due settimane di preparazione, il 20 maggio 1941, ebbe inizio quello che viene considerato il primo aviosbarco di portata strategica della storia.



trimotori tedeschi Junkers Ju 52/3m durante il lancio di paracadutisti su Creta – maggio 1941

Da parte germanica, parteciparono all'operazione ben 500 aeroplani da trasporto Junkers Ju 52/3m, la divisione paracadutisti e quella aviotrasportata del Gen. Kurt Student, con i suoi alianti Gotha DFS 230; a questa forza d'attacco si opponevano una divisione di australiani, inglesi e neozelandesi del Gen. Bernard Freyberg ed una limitata forza aerea, composta da un centinaio di velivoli britannici, fra cui Hurricane, Gladiator e bombardieri bimotori Blenheim.

Nella fase iniziale dell'aviosbarco, gli aerei britannici vennero per lo più distrutti a terra, ma le operazioni sul campo non andarono proprio lisce per i tedeschi; particolarmente accaniti furono i combattimenti all'aeroporto cretese di Malemes, presso il quale un centinaio di trimotori Junkers finì distrutto dal fuoco britannico; però, alla fine furono le forze aeree italo-tedesche a risolvere la situazione, impedendo alla Royal Navy di portare rinforzi ai difensori dell'isola; contemporaneamente, gli stuka, i Do. 17 e gli Ju 88 proteggevano uno sbarco di forze terrestri dell'Asse; furono loro, in definitiva, che decisero le sorti dell'operazione militare.



l'atterraggio a Malemes di un trimotore Junkers Ju 52/3m durante la battaglia dell'isola di Creta – maggio 1941

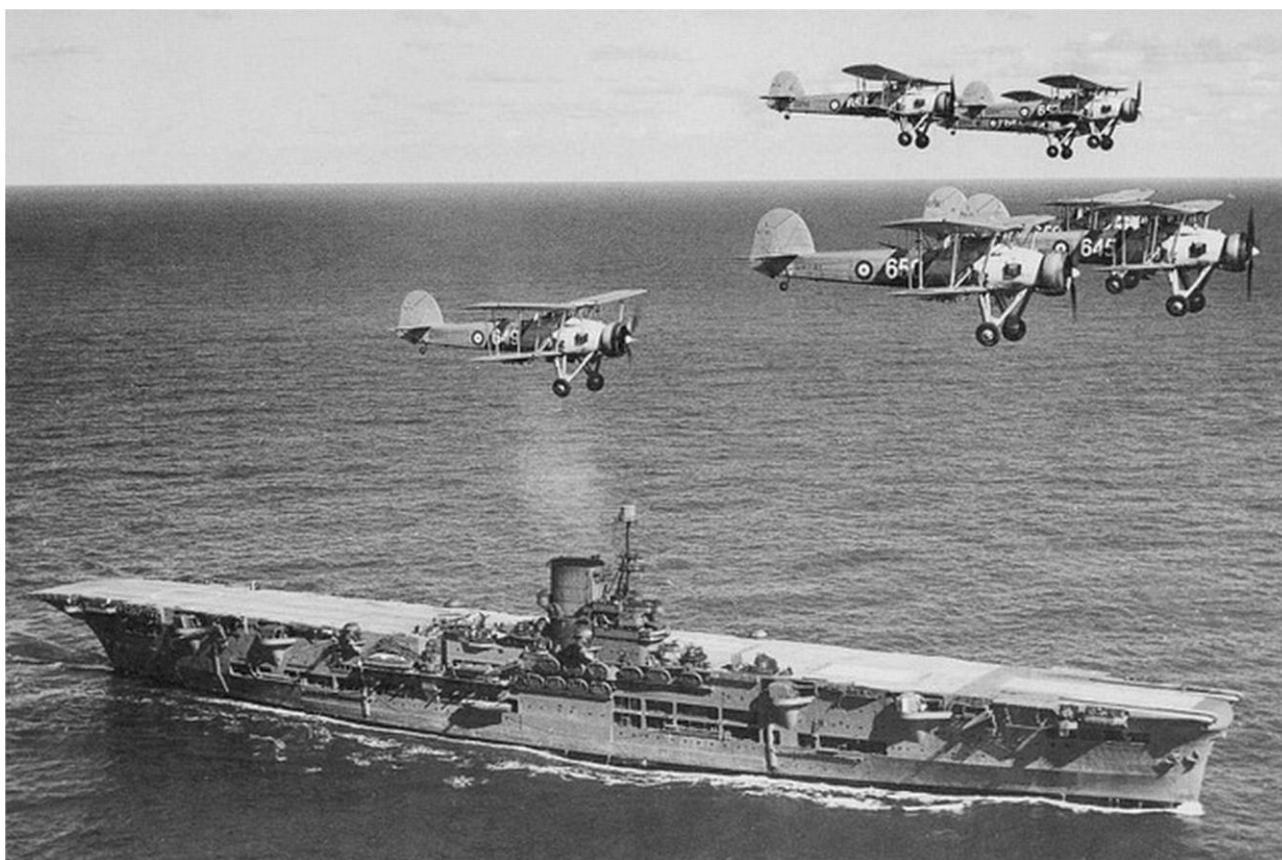
Al 31 maggio, tutta Creta era occupata e, a pensarci bene, tanto accanimento fu forse inutile; non seguirono azioni dell'Asse verso Suez ed il Medio Oriente, come paventava il Primo Ministro britannico ... Hitler stava già pensando all'attacco alla Russia, che sarebbe iniziato di lì a qualche settimana.

L'azione di truppe aviotrasportate e di paracadutisti su Creta, così tenacemente contrastata dai britannici, ebbe un effetto fortemente negativo sul Führer; aveva perduto la fiducia nella Divisione Paracadutata e sul generale Student; di operazioni militari con aviosbarchi, Hitler non ne volle più sentir parlare ed i fatti di Creta andarono a ridimensionare la figura del geniale comandante che aveva creato il corpo dei paracadutisti in Germania; d'ora in avanti, a quel generale della Luftwaffe verrà lasciato un ruolo oscuro, di secondo piano, perfino due anni dopo sulle pendici del Gran Sasso d'Italia, ma questo è un racconto prematuro.

La Guerra in Atlantico

Era preoccupato per la perdita della base aeronavale dell'isola di Creta il Primo Lord dell'Ammiragliato, Sir Winston Churchill, ma nel maggio 1941 tirò un gran sospiro di sollievo, quando, al largo di un fiordo norvegese, venne affondata la corazzata tedesca Bismarck, che era considerata una seria minaccia per il naviglio britannico in Atlantico.

Ancora una volta, i protagonisti dell'episodio furono gli incredibili Swordfish, partiti dalla portaerei Ark Royal della Marina di Sua Maestà britannica; immobilizzata dai siluri portati dai terribili biplani della Fairey, la Bismarck finì affondata a cannonate da altre unità inglesi.



portaerei britannica Ark Royal, sorvolata da una formazione di biplani aerosoliranti Fairey Swordfish -1941

La lezione era chiara: l'orgoglio della Kriegsmarine, cioè della marina da guerra germanica, la recentissima corazzata tedesca che aveva avuto ragione delle più potenti unità della Royal Navy, la Bismarck appunto, era stata messa fuori gioco da quindici vetusti, lenti biplani, che avevano potuto assestarle i colpi decisivi; ma, non dimentichiamo che avevano potuto farlo perché si trovavano in condizioni di assoluta supremazia aerea, in quel preciso momento ed in quello scacchiere d'operazioni.

Una volta di più, le teorie del generale Douhet e del colonnello Mitchell erano state confermate dai fatti: sul mare, le armi più efficaci non erano più le bordate dei cannoni di grosso calibro, ma proprio gli aeroplani!

Ma la guerra divampava, ormai, in tutto l'Atlantico; erano molto attivi i tedeschi Focke-Wulf FW 200 Condor, che operavano in stretto collegamento con i sommergibili della Kriegsmarine; i quadrimotori germanici davano la caccia ai mercantili inglesi ed erano proprio loro, gli FW 200, a segnalare ai



ricognitore oceanico tedesco Focke-Wulf FW 200 -1941

Come tutti i pattugliatori di tutte le aeronautiche in guerra, spesso i Condor si avvicinavano a bassa quota ai pescherecci d'alto mare per verificarne la nazionalità e, in questo modo, prestavano la loro pancia agli sguardi spaventati o incuriositi dei pescatori, ma anche alle macchine fotografiche dei lusitani maggiormente intraprendenti.

sommergibilisti dell'Amm. Karl Dönitz la posizione dei convogli alleati in navigazione; per essere più efficaci nei loro attacchi, le unità sottomarine dell'Asse si raggruppavano a formare i cosiddetti: *branchi di lupi*, come poi vedremo.

Nel frattempo, i Focke-Wulf FW 200 eseguivano talmente bene il proprio compito che all'Ammiragliato britannico venne il dubbio che potessero essere dotati di sistemi di rilevamento radar; è curioso il modo in cui gli inglesi si tolsero questa perplessità: offrirono un compenso ai pescatori portoghesi, appartenenti quindi ad un paese neutrale, che avessero portato le più belle fotografie scattate ad aeroplani, di qualunque nazionalità essi fossero, che li avessero sorvolati.



caccia imbarcati Grumman F4F Wildcat – 1942

Le istantanee più belle valsero due premi importanti: denaro per i marinai più fortunati e abili come fotografi e sollievo per l'Ammiragliato britannico, che non riconobbe sull'ala e sulla fusoliera dei Condor né antenne, né strani rigonfiamenti che facessero pensare a dei radar installati a bordo.



bombardiere americano imbarcato Vought SB2U Vindicator – 1942

Tuttavia, la tattica dei branchi di lupi, cioè il riunire più U-boot per un attacco congiunto alle navi di un unico convoglio, si dimostrò molto efficace, nonostante la presenza in Atlantico della portaerei americana Wasp con i suoi caccia Grumman F4-F Wildcat ed i bombardieri Vought SB2U Vindicator, armati con bombe di profondità, letali per i sommergibili.

Quando, poi, nel dicembre 1941, gli Stati Uniti entrarono direttamente in guerra

contro le potenze dell'Asse, i sommergibili della Kriegsmarine andarono ad aspettare i mercantili americani, direttamente a casa loro, colpendoli all'uscita dei porti atlantici degli Stati Uniti.

Si trattava principalmente di azioni notturne, a cui la guardia costiera americana non aveva la possibilità di reagire, dato che i sottomarini risultavano invisibili sia alle navi, sia ai ricognitori d'altura, che erano generalmente dei quadrimotori Boeing B-17, nelle loro prime versioni.

Però, le cose cambiarono già nel 1941, quando da parte inglese si rese disponibile un nuovo tipo di radar, che venne

subito installato sui grandi idrovolanti della Short, i Sunderland per la precisione; questi sistemi elettronici venivano denominati: A.S.V. o Air to Surface Vessels Radar e permettevano a quei quadrimotori a scafo centrale di scovare qualunque oggetto metallico, anche molto piccolo, che si trovasse sopra la superficie del mare, finanche la sommità del periscopio di un sommergibile.



idrovolante ricognitore a scafo centrale inglese Short Sunderland -1941



bombardiere quadrimotore americano Consolidated B-24 Liberator – 1941

Con il 1942 e con gli Stati Uniti in guerra, le cose migliorarono ulteriormente per gli Alleati, perché lo stesso sistema elettronico di scoperta e difesa venne installato sui nuovi quadrimotori americani Consolidated B-24, da cui presero origine, poi, i famosi bombardieri noti nei cieli di tutta Europa come: Liberator.

I B-24 costituivano una nuova generazione di aeroplani pesanti statunitensi; erano dotati di quattro motori Pratt & Whitney da 1200 CV di potenza ciascuno; il loro carrello retrattile era del tipo triciclo anteriore, cioè con le due ruote principali rientranti sotto le semiali o in gondole motore ed un ruotino anteriore, rientrante nel muso del velivolo; questa soluzione, ormai diffusa nei nuovi modelli d'aeroplano statunitensi, conferiva all'aereo una maggiore stabilità a terra e lo lasciava quasi orizzontale sulla pista, con il vantaggio per il pilota di una migliore visibilità, specialmente al momento del decollo.

Ma molto interessante è la conformazione dell'ala del B-24: alta, cioè posizionata quasi al di sopra della fusoliera e molto lunga e stretta, cioè con un elevato allungamento, come si dice in linguaggio aeronautico; senza entrare in argomenti tecnici, questo tipo di ala non consente agili manovre all'aeroplano, ma fa consumare poco carburante ai suoi motori.

Risultato: a pari quantità di benzina imbarcata, grande distanza percorsa o, più tecnicamente, grande autonomia! Il B-24, quando era integrato con serbatoi ausiliari, poteva percorrere in volo ben 4.500 miglia, quasi 7.000 chilometri!

Il binomio: radar inglese ASV e pattugliatore americano B-24 fu lo strumento vincente nella lotta ai sommergibili in Atlantico; gli U-boat apparivano sugli schermi dei radaristi anglo-americani e per i sottomarini dell'Amm. Karl Dönitz cominciarono i tempi difficili.



dirigibile americano Goodyear classe K a protezione antisommergibile di un convoglio alleato in Atlantico – 1942

Gli americani, poi, andarono a rispolverare perfino i dirigibili! Ancora quelle vecchie trappole del tipo *Blimp* utilizzati nella Prima Guerra Mondiale; questa volta però, erano riempite con elio ininfiammabile.

I nuovi dirigibili erano prodotti per la U.S. Navy dalla Goodyear e venivano dislocati sulle coste americane o erano trainati direttamente dalle portaerei in navigazione; la loro funzione era ancora la stessa di trent'anni prima: avvistare oggetti insidiosi immersi in mare e dare l'allarme.



bombardiere inglese bimotore Vickers Wellington dotata di anello metallico con funzione antimina magnetica - 1941

Ma anche contro le mine magnetiche, la R.A.F. trovò un antidoto efficace: su alcuni bimotori Wellington, venne installato un cerchio metallico di una quindicina di metri di diametro; percorso da una corrente elettrica, il cerchio induceva un campo magnetico capace di provocare l'esplosione della mina, nel momento in cui essa veniva sorvolata dall'aeroplano.



caccia Grumman F4F, con insegne della R.A.F. e denominato Martlet dai britannici

A tutte queste strumentazioni e contromisure elettroniche messe a punto dagli Alleati, anzi dagli inglesi principalmente, i tedeschi replicarono con altre apparecchiature, a cui agli anglo-americani risposero a loro volta con ulteriori strumenti di ricerca e scoperta ... e così via ...

Sta di fatto che, a partire dal 1942, nell'Oceano Atlantico i

sommergibili tedeschi ed italiani non giocarono più come il gatto col topo nei confronti dei convogli alleati, tanto più che gli inglesi cominciarono a far scortare i loro mercantili da delle piccole unità portaerei, con a bordo una ventina di caccia Grumman F4F Wildcat, che i britannici ribattezzarono *Martlet* e che avrebbero bombardato e mitragliato il sommergibile che si fosse osato emergere per colpire.

I bombardieri strategici di Sua Maestà

Se tedeschi, italiani e russi, chi per un motivo, chi per un altro, avevano accantonato l'idea di produrre dei bombardieri strategici, gli inglesi avevano solo rimandato il progetto, fino al momento in cui la loro aviazione da caccia non avesse salvato l'isola dagli Heinkel e dai Dornier della Luftwaffe.



quadrimotore da bombardamento pesante inglese Short Stirling -1941

Ora, la battaglia d'Inghilterra era stata vinta ed era arrivato il momento di pensare ai bombardieri pesanti, con i quali portare l'offesa aerea britannica nel cuore dell'Europa.

In Inghilterra, il primo moderno quadrimotore da bombardamento strategico pronto per la produzione in serie fu lo Short Stirling, che volò per la prima volta nell'agosto del 1940;

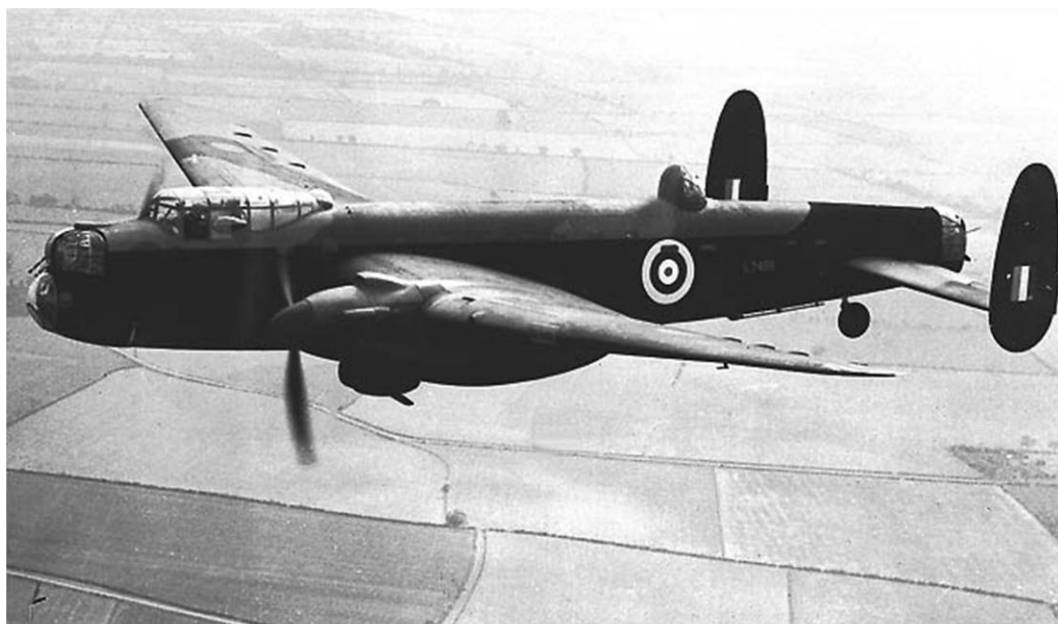
era un grande aeroplano lo Stirling; tuttavia, per essere un bombardiere a grande autonomia, aveva un'apertura alare stranamente modesta in confronto alle dimensioni della sua fusoliera; motivo: molto semplicemente, si era voluto che lo Stirling fosse abbastanza stretto per essere ricoverato negli hangar standard della R.A.F. del 1940 ... alle volte, per spiegarsi certe stranezze su come è fatto un aeroplano, si pensa a motivazioni tecnologicamente raffinatissime ed invece, anche per loro, si accettano compromessi molto banali.



quadrimotore da bombardamento pesante inglese Handley Page Halifax -1941

Ma, tornando ai nostri bombardieri della R.A.F., nel novembre 1940, fu la volta dell'analogo Handley Page Halifax e del bimotore pesante Avro Manchester; a dire la verità, quest'ultimo fu piuttosto deludente come prestazioni .

Ma il Manchester ebbe il merito di essere il progenitore del più famoso della triade dei bombardieri strategici inglesi degli anni quaranta: infatti, con quattro motori al posto di due divenne il prototipo di quell'Avro Lancaster, che, assieme all'Halifax ed agli altri due americani: il B-17 Fortezza Volante ed il B-24 Liberator, porterà il terrore nelle notti dei tedeschi, ed anche degl'italiani, dal 1942 in avanti.



bimotore da bombardamento inglese Avro Manchester -1941

Operazione Barbarossa

“il mondo trattiene il respiro, sta per avere inizio il grande balzo” sono queste le parole con cui qualcuno sintetizzò le giornate di metà giugno del 1941; e il *grande balzo* scattò il 22 dello stesso mese: quella mattina ebbe inizio l’Operazione Barbarossa, cioè l’attacco all’Unione Sovietica da parte della Germania di Hitler.



aeroplano da caccia sovietico Polikarpov I-16 - 1941
tenuti in considerazione presso l’Armata Sovietica e poi c’erano circa 500 ricognitori R. 5, decisamente superati come prestazioni, ma ancora validi nel proprio ruolo.

Completavano lo schieramento aereo sovietico i brillanti bimotori SB-2 di Tupolev, già conosciuti in Spagna e Finlandia e gli intramontabili quadrimotori TB-3 di Antonov e Tupolev, ormai relegati quasi esclusivamente a compiti di trasporto.

Forse non erano tutte moderne, ma le macchine su cui poteva contare l’aviazione russa erano un numero incredibile; alla metà del 1941, lo si valutava fra i 10.000 ed i 12.000 apparecchi, di cui tremila aeroplani da caccia, principalmente Polikarpov I-16 ed antiquati biplani I-15 ed I-153, stranissimo biplano quest’ultimo con il carrello retrattile.

Nella VVS, cioè nell’aviazione dell’U.R.S.S., erano presenti fra i 2.000 ed i 2.500 assaltatori, tanto



biplano sovietico da caccia Polikarpov I-153 – 1941
notare il carrello retrattile



bombardiere sovietico Tupolev SB-2- 1941

Ma un fatto molto importante e probabilmente sconosciuto ai gerarchi di Berlino fu che per il loro piano di espansione e sviluppo industriale, da anni ormai, i sovietici avevano dato inizio ad una colossale delocalizzazione degli impianti produttivi, associata alla costruzione di altri nuovi, tutti dislocati oltre gli Urali, finanche nell'aerea della base navale siberiana di Vladivostok, sull'Oceano Pacifico.

Per quanto molto impegnativa dal punto di vista logistico, questa scelta si rivelò vincente nella continuazione della guerra e, già nel 1941, permise un ritmo di produzione aeronautica molto elevato: 5.000 aeroplani nel solo primo anno!



bombardiere sovietico Petlyakov Pe-2- 1941

E poi, accanto ad una tipologia non modernissima di apparecchi presenti nella VVS, stavano per rendersi disponibili aerei nuovi e dalle caratteristiche d'avanguardia; avevano per padri dei giovani progettisti che si erano aggiunti recentemente allo ZAGI; si trattava di Semion Lavochkin, che, con Gorbunov e Gudkov disegnò i caccia LaGG ed il più affermato Vladimir Petlyakov che progettò uno dei migliori bombardieri bimotori del tempo: il Pe-2, oltre che il grande quadrimotore da trasporto e bombardamento Pe-8. Assieme a loro arrivò anche Sergej Ilyushin, che firmò il progetto di un aeroplano, anzi, di un'arma da guerra di grande successo per l'Armata Rossa: quell' Il-2, noto come *Shturmovik*, che andò a contrastare con efficacia l'avanzata delle divisioni corazzate tedesche dal 1942 in avanti.



Assaltatore ed aeroplano controcarro sovietico Ilyushin Il-2 Shturmovik - 1941

Di fronte a questo schieramento, la Luftwaffe disponeva di una forza agguerrita, ma molto più limitata: 3.000 aeroplani in tutto, di cui un migliaio di bombardieri veloci Dornier Do. 17 e Do. 217, Heinkel He 111 e Junkers Ju 88; ad essi si aggiungevano 500 bombardieri a tuffo Ju 87 Stuka, nella nuova versione B.

La caccia tedesca era rappresentata dai Messerschmitt; 500 monomotori Bf 109 ed un centinaio di distruttori Bf 110; completavano lo schieramento germanico ancora 70 ricognitori, principalmente i nuovi bicoda Focke-Wulf FW 189, qualche centinaio degli onnipresenti Junkers Ju 52 ed altri aerei da trasporto.



ricognitore tedesco bicoda Focke-Wulf FW 189 - 1941

Le operazioni sul campo, in pratica, furono una riedizione della Guerra Lampo Aerea già attuata nell'Europa settentrionale ed occidentale, ma su più vasta scala, come le pianure sterminate dell'Ucraina e della Russia consentivano e richiedevano.

Nelle prime giornate della battaglia, furono usati con grande successo i bombardieri in picchiata per distruggere i ponti, le strade ed i nodi ferroviari che avrebbero potuto consentire una reazione dell'esercito sovietico; agli stuka dettero man forte anche i Messerschmitt Bf 110 e perfino i caccia monomotori Bf 109, armati con una bomba sotto la fusoliera.

A questo primo attacco, seguì il consueto bombardamento a più ondate degli aeroporti, dei centri industriali e delle centrali elettriche ad opera degli Heinkel e dei Dornier; anche in Russia furono numerosi gli aerei distrutti al suolo.

Nel corso dell'Operazione Barbarossa, però, ci fu una novità rispetto alla più classica delle Blitz Krieg: subito dopo le incursioni, alianti tedeschi Gotha DFS 230 scendevano sull'aviosuperficie e dei genieri rimettevano in funzione nel più breve tempo possibile gli impianti aeroportuali, per permettere ai robustissimi Ju 52 di atterrare al più presto, carichi di armamenti e munizioni.

L'obiettivo era evidente: rifornire il prima possibile le colonne tedesche in avanzata ed impiantare nuove basi logistiche alle spalle delle truppe motorizzate germaniche; era molto importante accorciare il più possibile le linee di rifornimento agli attaccanti.

Le perdite sovietiche delle prime due settimane dell'operazione Barbarossa furono impressionanti: tremila e più aerei con la stella rossa messi fuori gioco, distrutti al suolo o abbattuti! Questa falcidia ebbe conseguenze molto negative anche per l'armata di terra sovietica, privandola di quel supporto dal cielo a cui gli strateghi di Mosca erano abituati da sempre e su cui facevano molto affidamento.

A peggiorare le cose per i russi, ci fu anche l'indisponibilità del radar, non ancora presente presso di loro; i sovietici non venivano informati dell'arrivo dei bombardieri della Luftwaffe, come era successo, invece, ai britannici durante la Battaglia Aerea d'Inghilterra.

Tuttavia, già in quel 1941, le fabbriche oltre gli Urali producevano più aeroplani di quanti non se ne perdessero al di qua degli Urali; alla lunga, questo significò la salvezza per l'Unione Sovietica.



bombardiere bimotore sovietico Petlyakov Pe-2 - 1942

Una considerazione personale che mi suggeriscono questi avvenimenti legati all'operazione Barbarossa, ma anche alla Grande Guerra come la vissero i russi; ricordiamoci che, nel solo inverno 1914-15, dopo le battaglie disastrose di Tannenberg e dei Laghi Masuri, i russi perdettero più di un milione di soldati, contro i già tantissimi, troppi 650.000 caduti italiani di tutta la guerra.

In quindici giorni: annientati 3.000 aeroplani ed i loro equipaggi, accerchiata una città come Leningrado, con i suoi tre milioni di abitanti e tenuta isolata per più di due anni, in cui un cittadino su quattro morì, letteralmente, di fame ... tutti questi eventi mi convincono che la Russia sia davvero il paese delle grandi tragedie, in cui le disgrazie assumono delle dimensioni bibliche, cosmiche ... forse la Cina ha vissuto catastrofi altrettanto smisurate (per esempio: un'esondazione del Fiume Azzurro, nel 1931, provocò la morte di alcuni milioni di contadini cinesi, si dice dieci per la precisione, senza che nessuno in Europa lo venisse a sapere), però la Russia è anche il paese dei più grandi trionfi, delle epopee che escono dalle dimensioni politiche, sociali, proprie delle nazioni dell'Europa occidentale che conosciamo; i trionfi russi non sono solo fatti che accadono alle persone, sono eventi che si calano nei sentimenti stessi degli uomini e donne che li hanno vissuti, entrano nella loro anima e ne diventano parte integrante.

La vittoria ed il trionfo contro Napoleone del 1812, sono penetrati nell'animo dei russi, come un evento positivo a tutto tondo, senza nessun'ombra; trionfò la nazione russa su quella francese, ma di più: per i russi, trionfò la civiltà contro la barbarie giacobina, trionfò la fede contro il disprezzo di Dio.



caccia Re 2000 dell'aviazione ungherese -1941

Anche la vittoria dell'8 maggio 1945 concluse una vera e propria epopea che è entrata nell'anima stessa del popolo russo, quasi a plasmarne il futuro. Secondo me, lo stesso effetto non lo vissero gli americani che, pure, decisero le sorti della guerra e neppure lo vissero con altrettanto trasporto gli inglesi, che ebbero la forza e la tenacia di resistere ad Hitler, senza cedimenti; per i popoli dei paesi alleati, la vittoria su Germania e Giappone, significò semplicemente la conferma della

loro indiscussa supremazia militare, economica, tecnologica e, a loro dire, anche morale ...

Ma le cose cambiarono già nell'autunno 1941; per i sovietici, nell'area di Kiev arrivarono i primi bombardieri veloci Pe-2 ed apparvero gli Ilyushin Il-2, scortati finalmente da caccia moderni Yak e MiG, all'altezza dei Messerschmitt.

Nel frattempo, però, il conflitto russo-tedesco si era allargato; gli aeroplani tedeschi erano affiancati da aerei finlandesi, principalmente caccia Fokker D. XXI di fabbricazione olandese e Fiat G 50 italiani; per gli alleati dell'Asse volavano gli ottimi caccia I.A.R. 80 ed i bimotori Savoia

Marchetti SM. 79B dell'aviazione rumena, i biplani Fiat CR 42 ed i caccia Reggiane Re 2000 con insegne ungheresi; di lì a poco sarebbero arrivati anche i nostri Macchi MC 200, completamente metallici, ed i trimotori da trasporto SM. 81 dello C.S.I.R., cioè del Corpo di Spedizione Italiano in Russia.



coppia di caccia italiani MC 200 dalla cellula completamente metallica- 1942

Ma nonostante la difficile situazione, come era accaduto con gli irriducibili aviatori francesi dell'Aéronavale l'anno precedente, questa fu la volta dei sovietici ad andare a bombardare Berlino; il fatto è poco noto, ma dimostra l'aggressività dei piloti russi che compirono quella missione in giorni in cui le divisioni corazzate tedesche dilagavano velocemente verso Est.



bombardiere sovietico bimotore DB-3F –1941

sovietici di quegli anni, non si conosca molto di lui.

L'8 agosto 1941, dall'isola di Esel, al largo dell'Estonia, da un campo erboso a ridosso del fronte, decollarono una quindicina di bombardieri russi DB-3F, noti anche con la sigla: Er-2; si trattava dei bimotori più veloci fra quelli disponibili nella VVS, capaci di volare a 445 Km/ora e dotati di una grande autonomia.

E non c'è da stupirsi per le prestazioni di prim'ordine di questo tipo di aeroplano, nonostante che, come per tanti altri aerei

Il DB-3F venne progettato alla fine degli anni trenta come versione militarizzata di un aereo civile; il suo progettista: Roberto Oros di Bartini, uomo dalla vita davvero movimentata, dall'Italia era emigrato in URSS nel decennio precedente, per seguire la sua fede politica; lì, a metà del decennio, l'ingegnere istriano aveva progettato un prototipo di aeromobile molto particolare, in cui si era tentato di utilizzare il più possibile

strutture in acciaio anziché in lega leggera ... se esiste un minerale assente nel territorio dell'Unione Sovietica è proprio l'alluminio.

Per questo motivo, l'aereo progettato da Oros di Bartini prese il nome di Stal-7 (da stal, come acciaio) e si trattava di un aeroplano avveniristico davvero: bimotores con ala di gabbiano rovescia, estremamente profilato aerodinamicamente e dalla velocità fuori dal comune.

Purtroppo per lo sfortunato Bartini, anche in Russia non gli mancarono guai e disavventure; anch'egli fu risucchiato dal vortice delle purghe staliniane del 1938, estromesso dal suo ruolo ed incarcerato; la versione militare della sua creatura si chiamò: Er-2 dal nome del suo giovane assistente Vladimir Ermolaev, che ebbe così involontariamente la paternità di un velivolo straordinario; tuttavia, questo aeroplano eccezionale fu più noto ancora come DB-3F, in cui quel *DB* nell'aviazione sovietica sintetizzava la dicitura: bombardiere a lungo raggio.

Ma, tornando al nostro racconto, quei DB-3F, in particolare, erano stati dotati di serbatoi supplementari che conferivano loro un'autonomia di 2.500 chilometri, sufficiente per raggiungere Berlino e fare ritorno alla propria base.

Sovraccarichi di benzina e bombe, volarono bassi sul Mar Baltico fino a raggiungere Stettino; qui furono scambiati per aerei della Luftwaffe di ritorno dal fronte e, nel cuore della notte, arrivarono indisturbati sull'obiettivo; sganciarono le loro bombe sulla capitale del Reich e, subito dopo, invertirono la rotta mentre la contraerea tedesca cercava inutilmente di colpirli.

Come rivelarono i titoli dei giornali berlinesi il giorno successivo, quella notte gli aeroplani russi furono scambiati per inglesi, tanto è vero che la caccia tedesca, decollata immediatamente dopo l'incursione, si diresse rabbiosamente verso Ovest, nel tentativo di riacciuffare quella temeraria squadriglia di bombardieri britannici che avevano osato violare la loro capitale.

Come quella del francese Jules Verne, anche l'incursione sovietica su Berlino ebbe un effetto più psicologico che materiale e perciò aveva avuto la sua importanza per il popolo russo.

Pearl Harbor

Gli ultimi mesi di quel 1941 furono cruciali anche per l'altra parte del mondo, quella che si affaccia sull'Oceano Pacifico.

Da anni, Stati Uniti d'America ed Impero del Sol Levante si contendevano la supremazia ed il controllo di



cartolina italiana del 1941 dedicata all'attacco di Pearl Harbor

Harbor e ci si tenne costantemente informati della consistenza della flotta americana presente nel porto, giorno dopo giorno, o alla fonda nella baia.

Per l'attacco, una squadra giapponese partì il 26 novembre; era composta da 432 aeroplani imbarcati su 6 portaerei, che arrivarono a circa 360 chilometri a Nord di Honolulu la notte del 6 dicembre 1941.

Alle ore 8,00 di mattina del 7 dicembre, apparve la prima ondata di bombardieri nipponici Nakajima B5N2 Kate con

quello sconfinato oceano; i giapponesi, in particolare, avevano già portato avanti una politica molto aggressiva di espansione territoriale, oltre che di influenza egemonica in Manciuria, sul confine con la Siberia sovietica e soprattutto in Cina, dove dal 1937 infuriava una guerra feroce.

Ma in questa contesa fra U.S.A. e Giappone, l'industria militare statunitense stava vivendo uno sviluppo prodigioso, con piani concreti per produrre numeri incredibili di aeroplani: più di 20.000 nel solo 1941.

Sulla base di queste considerazioni, se era vero che, per il controllo e lo sfruttamento dell'area del Pacifico, la guerra contro gli Stati Uniti d'America sarebbe stata inevitabile, l'Amm. Isoroku Yamamoto si convinse che era meglio agire ora piuttosto che poi e pianificò l'attacco a sorpresa di Pearl Harbor.

Il suo obiettivo era cancellare d'un colpo la potenza navale americana nel Pacifico; per questo motivo, fu approntato un modello in scala della baia di Honolulu e del porto di Pearl



caccia giapponesi Zero sul ponte di una portaerei - 1941

bombardieri a tuffo, aerosiluranti e caccia; in realtà, un radar U.S.A. aveva rilevato un intenso movimento di aerei in avvicinamento, ma quell'attività era stata attribuita ad una formazione di quadrimotori B-17 in arrivo dal continente e nessun caccia americano si era alzato in volo per andare loro incontro.

Furono quasi tutti distrutti a terra i nuovissimi Curtiss P-40 americani che avrebbero potuto intercettare la prima ondata della forza d'attacco; seguirono altri due assalti e, quando l'incursione ebbe termine, i danni per la U.S. Navy parvero davvero impressionanti: 8 corazzate affondate o danneggiate con altro naviglio minore, 188 aeroplani fuori uso e duemilaquattrocento morti fra i difensori ed oltre mille i feriti.



Immagine della distruzione della base aeronavale statunitense di Pearl Harbor – 7 dicembre 1941

Inevitabilmente, finirono abbattuti o danneggiati anche alcuni di quei quadrimotori B-17 che ebbero la disavventura di sopraggiungere all'Hickam Field di Pearl Harbor, proprio nel bel mezzo dell'attacco giapponese.

Però, particolare essenziale per i successivi eventi della Guerra nel Pacifico, dall'attacco a sorpresa si salvarono le due portaerei Lexington ed Enterprise, che non si trovavano in rada quel 7 dicembre 1941; si rivelarono molto utili per gli statunitensi già nei mesi successivi.

A fronte di questo sfacelo americano, il vantaggio della sorpresa consentì ai giapponesi di perdere a Pearl Harbor solo una trentina di aeroplani in tutto.

Due giorni dopo, precisamente il 10 dicembre, i bombardieri e gli aerosiluranti del Sol Levante misero a segno un altro colpo magistrale, questa volta non programmato, ma reso possibile da un fortuito avvistamento da parte di un ricognitore d'alto mare nipponico; un pattugliatore Kawanishi H6K5, intercettò una nutrita flotta inglese al largo della Malesia e le forze aeree giapponesi affondarono la recentissima corazzata britannica *Prince of Wales* con l'incrociatore *Repulse*; se occorreva, questo evento rappresentò un'ulteriore dimostrazione che, con l'arrivo degli aerosiluranti e dei bombardieri in picchiata, era proprio finita l'epopea delle grandi navi da battaglia!

Doolittle e Mitchell: una coppia di irriducibili

Dopo l'attacco proditorio di Pearl Harbor e l'affondamento della Prince of Wales, i giapponesi dilagarono quasi indisturbati in tutto l'Oceano Pacifico meridionale e nell'Oceano Indiano; le forze navali alleate si muovevano con estrema cautela, timorose che le squadre aeree con il disco rosso sulle ali le sorprendessero in alto mare.

Occorreva assolutamente compiere un'impresa che desse fiducia al popolo americano, scoraggiato dai recenti rovesci militari e, contemporaneamente, togliesse ai giapponesi ed ai propri governanti la tranquillità che derivava loro dalla presunta inviolabilità del proprio territorio.

L'azione preparata allo scopo, fu il bombardamento aereo di Tokyo, dopo soli quattro mesi dall'attacco di Pearl Harbor; si incaricò di pianificarla e di attuarla un colonnello dell'aviazione dell'esercito U.S.A., già eroe della guerra mondiale e noto per la sua audacia e caparbia determinazione; si chiamava James H. Doolittle.

L'aeroplano da bombardamento prescelto per andare a far visita all'Imperatore fu il North American B-25 *Mitchell*, un bimotore di ultima generazione, con un nome che evocava tutta la determinazione, per non dire la testardaggine, di quel colonnello Billy Mitchell che aveva preferito affrontare una corte marziale ed una retrocessione di grado, pur di non rinunciare alle sue convinzioni sull'opportunità di un'aviazione strategica per il proprio paese.



Il Col. James Doolittle mentre si prepara all'incursione su Tokyo - 1942

Furono davvero una bella coppia di mastini e di irriducibili *achiever*, come dicono gli americani, *testoni*, come diremmo noi, il colonnello Doolittle ed il bimotore Mitchell, che in quel mese di aprile del '42 compirono un'impresa memorabile.

Il motivo principale per la scelta del bimotore B-25 fu che quello era l'unico bombardiere medio americano in grado di decollare da una portaerei, grazie al suo moderno carrello tricycle anteriore; dopo un periodo intensivo di addestramento a decolli sempre più corti, i piloti di Doolittle e gli aeroplani furono imbarcati sulla portaerei Hornet, che

fece rotta verso il Giappone.

Se i Mitchell disponevano già naturalmente di una apprezzabile autonomia, per aumentarla ancora, furono dotati di ulteriori serbatoi, oltre a 500 kilogrammi di carico offensivo; all'alba del 18 aprile 1942, i B-25 decollarono dal ponte della Hornet e, indisturbati, arrivarono la sera nel cielo di una Tokyo illuminata come sempre; gli aviatori americani non ebbero difficoltà a sganciare le loro bombe e si diressero subito verso la Cina, dove, a carburante ormai agli sgoccioli, atterrarono su campi ancora sotto il controllo dell'armata alleata del generalissimo Chiang Kai Shek.



formazione dei bombardieri medi americani B-25 Mitchell sul ponte della portaerei Hornet - aprile 1942

In Giappone, l'evidenza della loro esposizione ad attacchi aerei avversari suscitò grande impressione e grande depressione nella popolazione civile ... Yamamoto vide con terrore l'avverarsi del suo incubo più spaventoso: il risveglio in preda a tutte le furie del gigante addormentato che lui non aveva saputo eliminare una volta per tutte, a Pearl Harbor.

Negli Stati Uniti, invece, grande soddisfazione! Dopo mesi di insuccessi e delusioni, finalmente una novità positiva; in quel momento, il popolo americano aveva proprio bisogno di prendere un po' più di fiducia in sé stesso.

Mar dei Coralli e Midway

Nell'area del Pacifico, i giapponesi puntavano decisamente ad una espansione verso Sud, se non addirittura ad uno sbarco sulle isole vicine all'Australia o sulle coste dell'Australia stessa, dove avevano addirittura effettuato un attacco aereo contro la base di Darwin.

Con questo spirito, nel mese di maggio, salpò una flotta nipponica comprendente 3 portaerei e diretta verso l'Oceania; purtroppo per loro, i marinai giapponesi non possedevano strumentazione radar, di cui erano invece dotati i loro colleghi americani.



un bombardiere a tuffo Douglas SBD Dauntless sorvola la portaerei americana Enterprise - 1942

Una squadra navale d'interdizione della U.S. Navy intercettò la flotta attaccante nel Mar dei Coralli a Nord-Est dell'Australia; la flotta americana comprendeva due portaerei: la Lexington, scampata al disastro di Pearl Harbor e la Yorktown e dette subito battaglia con i suoi bombardieri a tuffo Douglas SBD Dauntless, protetti dai nuovi caccia imbarcati Grumman F4F Wildcat.

Il 7 maggio 1942, gli americani affondarono la più piccola delle portaerei nipponiche: la Shoho, ma i caccia Zero ed i bombardieri in picchiata Aichi D3A Val misero fuori combattimento la statunitense Yorktown ed affondarono la portaerei Lexington; tuttavia, gli aviatori di venti aeroplani giapponesi non ebbero la possibilità di festeggiare la vittoria ... calate le ombre della notte, alla fine della battaglia non riuscirono a ritrovare la loro portaerei e finirono perduti in mare, tutti e venti.

Una battaglia dall'esito controverso quella del Mar dei Coralli, sbandierata come vittoria dai nipponici, che, di fatto, avevano affondato più navi di quanto avessero fatto gli americani; in realtà, strategicamente

parlando, si trattò di una vittoria degli Stati Uniti, in quanto lo scontro del Mar dei Coralli sbarrò definitivamente ai giapponesi la strada verso Sud e verso l'Australia, che costituiva il loro obiettivo principale; vi dovettero rinunciare per sempre!



aeroplano da caccia imbarcato della marina degli U.S.A. Grumman F4F Wildcat – 1942

Anche dal punto di vista storico, la *Coral Sea battle* è molto importante perché fu la prima, autentica battaglia navale in cui non si sparò un solo colpo di cannone; vi presero parte attiva solo le forze aeree ed i loro sistemi di trasporto: le ormai irrinunciabili navi portaerei.

Il tempo delle corazzate e delle grandi navi da battaglia con le poderose batterie di cannoni da 381 o da 420 mm. tramontò definitivamente quel 7 maggio 1942 ed entrò a far parte di un'epopea tanto affascinante e gloriosa, quanto passata per sempre.

La conferma di questa nuova verità arrivò solo un mese dopo, in uno scontro aeronavale fra i più importanti della storia moderna, una battaglia che prende il nome da un piccolo atollo sperduto in mezzo all'Oceano Pacifico, giusto a mezza strada fra l'America e l'Asia e per questo motivo chiamato: Midway.

C'era un aeroporto militare a Midway ed anche una base attrezzata per idrovolanti, che era stata utilizzata spesso da quei grandi Clipper che collegavano la California con la Cina e con l'Estremo Oriente.

Gli americani sapevano interpretare i messaggi cifrati giapponesi ed avevano capito che i nipponici erano intenzionati ad effettuare uno sbarco proprio lì; infatti, il 27 maggio 1942, era partita una imponente flotta della marina imperiale, comprendente alcune navi da battaglia, ma soprattutto le 4 portaerei: Akagi, Kaga, Soryu ed Hiryu, complete dei loro aeroplani ed accompagnate da alcune navi da trasporto con a bordo un contingente di 15.000 fanti, pronti per lo sbarco.

Gli statunitensi raccolsero sull'atollo di Midway 120 aeroplani di diversa tipologia, principalmente caccia Brewster Buffalo, superati in confronto ai nuovi aerei giapponesi, ma anche gli aerosiluranti Grumman TBF Avenger, i bombardieri a tuffo Douglas SBD Dauntless ed i nuovi caccia della U.S. Navy Grumman F4F Wildcat, tutti apparecchi di ultima generazione.

A questi aeroplani si aggiunsero quelli imbarcati sulle portaerei americane: la Hornet, l'Enterprise e la Yorktown, recentemente riparata dopo la battaglia del Mar dei Coralli.



Formazione di aerosiluranti imbarcate della U.S. Navy. Grumman TBF Avenger – 1942

Per l'osservazione, mentre i giapponesi si dovevano affidare totalmente ai loro ricognitori d'altura Kawanishi H6K5, gli statunitensi disponevano già del radar e videro chiaramente sui loro schermi tutto il dispiegamento della forza d'attacco nipponica; gli americani erano preparati a difendersi la mattina del 4 giugno 1942, quando fecero la loro apparizione su Midway i primi 36 bombardieri a tuffo Aichi Val, assieme a 36 bombardieri bimotori e 26 caccia Zero di scorta.

Senza entrare nella cronologia precisa degli scontri fra aerei ed aerei, fra aerei e navi, ad un certo punto sembrava che la battaglia volgesse a favore dell'Impero del Sol Levante, con la Yorktown danneggiata prima ed affondata poi.



ricognitore oceanico giapponese Kawanishi H6K – 1942

Ed invece accadde l'imprevisto: 37 tuffatori Dauntless, e poi altri ancora aerei americani, piombarono sulle portaerei giapponesi proprio nel momento in cui i loro aeroplani erano sul ponte di volo e stavano per essere riarmati di siluri e bombe per una seconda ondata d'attacco.

Fu il disastro! In pochi minuti, prive di copertura aerea, le portaerei Kaga, Akagi e Soryu, vennero affondate inesorabilmente.

Anche i trasporti giapponesi furono silurati ed il loro carico di soldati perduto per sempre; rimaneva la sola portaerei Hiryu, su cui gli aerei nipponici superstiti stavano appontando; anch'essa fu attaccata ed affondata dai caccia e dai bombardieri americani.

Alla fine della battaglia, la Marina Imperiale aveva perduto 4 portaerei ed i 250 aeroplani su di esse imbarcati; con le perdite pesantissime subite dai giapponesi, la battaglia di Midway segnò la fine dell'espansione sul mare dell'Impero del Sol Levante.

L'inverno russo e l'attacco estivo nel Caucaso - Stalingrado

Erano quasi arrivate a Mosca le divisioni corazzate germaniche, ma con l'inverno l'offensiva si arrestò; Mosca era salva! Anzi, in dicembre si verificò una prima controffensiva sovietica che ricacciò indietro i tedeschi di 500-600 chilometri verso Ovest.

In quell'occasione, davanti ai carristi del generale Guderian si presentarono per la prima volta i nuovi assaltatori sovietici Il-2 Shturmovik, che erano delle vere e proprie armi controcarro, dotati di un cannone da 20 o da 37 mm., mitragliatrici e razzi analoghi a quelli lanciati dalle rampe mobili Katiusha; gli Shturmovik erano anche pesantemente corazzati nella parte anteriore ed inferiore, dove avrebbero potuto essere colpiti dalle mitragliatrici dei carristi.

L'attacco sovietico fu accompagnato anche da azioni di paracadutisti, lanciati dai soliti quadrimotori TB-3; in quel contrattacco di dicembre, a questi vetusti quadrimotori cominciarono ad aggiungersi i primi ottimi bimotori Li.2, ottimi davvero perché altro non erano che gli americani Douglas DC-3, costruiti su licenza in U.R.S.S. e prodotti in migliaia di esemplari.

Ma anche gli aerei da trasporto tedeschi si dettero da fare in quell'inverno 1941-42; come sempre, furono gli Junkers Ju 52 ad incaricarsi di rifornire le divisioni germaniche sparse nella neve, specialmente quelle isolate e circondate, e ce ne furono ... per la prima volta, quella guerra d'inverno lasciò in bocca ai soldati della Wehrmacht l'amaro sapore della ritirata.



Hawker Hurricane appena giunti a Murmansk e destinati all'aviazione sovietica-1942

Ma, a differenza dei tedeschi, i russi avevano anche degli alleati che li sostenevano, principalmente gli inglesi, ed ora anche gli americani, che erano stati trascinati in guerra proprio pochi giorni prima; per aiutare un alleato ed alleggerire il suo fronte contro un nemico comune, inglesi e statunitensi organizzarono dei convogli di mercantili, composti da una trentina di navi ciascuno, scortate da alcune

formazioni della R.A.F. e dalla portaerei Victorious; dall'Islanda, questi convogli cercavano di scavalcare la penisola scandinava ed andare a raggiungere Murmansk o addirittura Arcangelo, sul Mar Glaciale Artico, per portare armamenti, veicoli corazzati ed autocarri per l'Armata Rossa in difficoltà.



Curtiss P-40 Tomahawk con insegne sovietica- 1942

Naturalmente, i regali più graditi a Stalin erano gli aeroplani; attraverso la rotta artica, ma anche attraverso la Persia, recentemente occupata da inglesi e russi, L'Unione Sovietica ricevette molte migliaia di aerei, di cui circa 3.000 Hawker Hurricane inglesi ed ancora più Curtiss P-40 Tomahawk, forse il caccia americano del tempo di guerra prodotto nel maggior numero di esemplari; si trattava di un'evoluzione del precedente P-36 e, stranamente per essere un caccia statunitense di inizio anni 'quaranta, era dotato di un

propulsore in linea, un Allison V-1710 da 1370 CV, anziché del classico motore stellare nord-americano.

Era armato a dovere il P-40: 6 mitragliatrici da 12,7 mm., già dai tempi in cui volava in Cina con le Tigri volanti di Chennault; non era velocissimo, né era adatto ad operare ad alta quota, ma era l'unico caccia

monoposto che gli americani potessero contrapporre ai Messerschmitt Bf 109 tedeschi, nel 1941.



caccia americano Bell P-39 Airacobra – 1942 (notare i collettori di scarico del motore in posizione centrale)

Ancora più numerosi dei P-40, dagli U.S.A. furono spediti in Russia i nuovi caccia Bell P-39 Airacobra; questo sì che era per davvero uno strano aeroplano! Anche lui montava un motore in linea anziché stellare, di nuovo un Allison V-1710, a 12 cilindri a V, ma, anziché installato nella parte anteriore del muso, come generalmente accade a qualunque monomotore che si rispetti, il propulsore del P-39 era piazzato in posizione centrale alla fusoliera, proprio alle spalle del seggiolino del pilota, che prendeva posto in cabina passando

attraverso una portiera laterale, come quella di un'automobile.

In compenso, la parte anteriore del P-39 era completamente libera e, quindi, il suo armamento poteva essere consistente e distribuito intelligentemente nel muso dell'aereo: un cannoncino da 20 o da 37 mm. facente fuoco attraverso il mozzo dell'elica e ben sei mitragliatrici; nel muso c'era davvero tutto lo spazio che si voleva, in quanto era unicamente attraversato da un lungo albero che portava il moto da dietro le spalle del pilota fino all'elica, all'estremità anteriore del velivolo.

Una configurazione, a dir poco, anticonformista, che rendeva insolita la manovrabilità del P-39; l'anticonvenzionale caccia della Bell non piacque gran ché ai tradizionalisti piloti americani.

Invece, dato che “a caval donato non si guarda in bocca”, forse è vero anche che “ad aeroplan in comodato non si critica il centraggio” per cui, per i piloti russi i P-39 andarono benissimo; anzi, le caratteristiche dell’apparecchio: armamento pesante con cannoncino, ottime qualità di volo a bassa quota, lo fecero apprezzare dai sovietici, che lo utilizzarono tantissimo in voli radenti contro i panzer di Guderian, come se si trattasse di un piccolo Shturmovik.



uno dei Bell P-39 forniti all'U.R.S.S. – 1942 (notare il portello d'ingresso in cabina di tipo automobilistico)

Ma non solo aiuti da inglesi ed americani ... i russi seppero aiutarsi molto bene anche da soli; da una fabbrica recentemente impiantata a Novosibirsk uscirono i primi nuovi caccia MiG, già dal dicembre 1941.

Nel corso del 1942, l'Unione Sovietica fu in grado di mettere in linea migliaia di nuovi aeroplani; solo di caccia più di mille e dei nuovi modelli LaGG-3 e La-5 di Lavochkin, Yak-7 e Yak-9 di Yakovlev, capaci di battersi alla pari con l'intramontabile BF 109 di Messerschmitt.

Ma l'inverno passò e, con la primavera, Hitler ed i suoi strateghi pensarono ad una nuova

offensiva; questa volta avevano messo gli occhi sul Caucaso per assicurare alla Germania il petrolio russo di Baku, così prezioso per lo sforzo bellico tedesco.

Goering riuscì a racimolare fra i 1.000 ed i 1.500 aeroplani, ma il suo problema più grande era corredarli di equipaggi adeguati; i grandi aviatori delle campagne europee e scandinave erano stati falciati in uno stillicidio continuo durato quasi tre anni e le scuole di volo non riuscivano a sfornare giovani piloti nella quantità e con la preparazione richieste dalla Luftwaffe.

Nel giugno del 1942, quando i tedeschi attaccarono, i primi aerei a muoversi furono gli instancabili Ju 87 Stuka ed anche gli altri Junkers, gli Ju 88, utilizzati sia nel ruolo naturale di bombardieri d'assalto, sia in quello, caparbiamente preteso dai capi della Luftwaffe, di bombardiere in picchiata, così innaturale per un cavallo da corsa come lui!

I sovietici erano in grado di opporre loro una forza aerea tripla (circa 4.000 aeroplani), ma commisero l'errore di inviarla al centro-nord di quello sconfinato fronte, a protezione di Mosca e Leningrado; le divisioni corazzate germaniche di Von Manstein dilagarono a Sud ed occuparono Sebastopoli e la Crimea;



briefing davanti ad una coppia di bimotori Pe-2 - 1942

deviarono, poi, verso Est, lungo il Volga, fino ad arrivare in settembre ad assestarsi nei pressi di Stalingrado.

Troppo lontano dalle loro basi! Già in autunno, i tedeschi cominciarono ad avere difficoltà di rifornimento, perché le strade e le ferrovie erano bersagliate continuamente dagli Shturmovik Il-2 e dai nuovi temibilissimi incursori bimotori Pe-2.

Al contrario, i russi rifornivano, anzi,

rinforzavano la loro guarnigione assediata di Stalingrado, grazie ai bimotori Li.2 ed ai Pe-8 o TB-7 che dir si voglia; in questo caso, si trattava di quadrimotori da bombardamento molto capaci, riconvertiti in aerei da trasporto.



quadrimotore da bombardamento e trasporto sovietico Pe-8 (o Tb-7) progettato dalla squadra di Tupolev / Petlyakov – 1942

Nello stesso momento, per soccorrere la VI armata accerchiata, i tedeschi poterono mettere in campo solo i loro residuali Ju 52/3m; fu un'ecatombe! Nei cieli fra Stalingrado e le basi più avanzate della Luftwaffe, i vecchi trimotori furono vittime predestinate dei nuovi caccia con la stella rossa, che ormai, potevano avere ragione anche dei Bf 109, che scortavano i lenti aerei da trasporto Junkers.

Oltre che l'arresto dell'avanzata tedesca verso Est, si dice che Stalingrado abbia rappresentato anche la tomba degli aerei da trasporto tedeschi, e questo accadde nel corso del disperato ponte aereo dell'inverno 1942-43.

Per sostenere la VI Armata del Gen. Friedrich Paulus occorrevano 500 tonnellate di viveri e munizioni ogni giorno; si sarebbe dovuto organizzare un ponte aereo gigantesco, ma furono racimolati solo 200 Junkers Ju 52 ed una sessantina di bimotori Ju 86, utilizzati normalmente come addestratori.



ricognitore tedesco d'alta quota Junkers Ju 86 – 1942



caccia tedesco Focke Wulf FW 190 – 1942

L'aeroporto più vicino a Stalingrado, utilizzabile come punto d'arrivo del ponte aereo, si rivelò quello di Pitomnik, dove i genieri tedeschi riuscirono a mettere in funzione un potente radiofaro che indirizzava gli aeroplani sull'aeroporto, anche in condizioni di nebbia persistente, così spesso presente in autunno nella valle del Volga.

Normalmente, i trasporti volavano scortati dai caccia Bf 109 e dai recenti caccia Focke-

Wulf FW 190, ma i rifornimenti che i tedeschi riuscivano a far pervenire a Pitomnik erano una esigua parte del necessario per la sopravvivenza degli assediati.

In definitiva, le perdite che gli Junkers subivano erano molto pesanti, specialmente nella fase finale del volo, quando si abbassavano di quota per impostare la manovra d'atterraggio; in quel momento, gli aeroplani da trasporto venivano bersagliati facilmente dall'attivissima artiglieria leggera sovietica.

Un vero stillicidio di aeroplani a Pitomnik! Le cose migliorarono un poco quando furono adattati al trasporto anche dei bombardieri Heinkel He 111, così veloci da riuscire a compiere anche due voli nella stessa giornata.

Nel frattempo, però, l'Armata Rossa avanzava sempre più verso Sud-Ovest ed i sovietici occuparono le piste normalmente utilizzate dai tedeschi come basi di partenza per il ponte aereo; si dovette ripiegare su altri aeroporti situati più a occidente, allungando il tragitto per Pitomnik; soprattutto, questa situazione costrinse gli aeroplani da trasporto tedeschi a volare senza la scorta dei caccia, la cui autonomia non era sufficiente a percorrere 300 o 400 chilometri in più.

La conseguenza più immediata di questa mancata protezione fu un pauroso aumento delle perdite dei trasporti della Luftwaffe; si dice che i piloti in viaggio verso Stalingrado seguissero i resti degli Junkers abbattuti, sparsi sulla neve, quasi ad indicare loro la strada; si racconta, anche, che le vicinanze e la pista stessa dell'aeroporto di Pitomnik fossero disseminate di carcasse di aeroplani e che questi fossero devastati dagli stessi soldati dell'armata di Paulus, alla ricerca di riparo dal gelo e di qualche cosa di utile per sopravvivere.



quadrimotore da trasporto tedesco Junkers Ju 290 – 1942



bombardiere tedesco Heinkel He 177 con 4 motori accoppiati in tandem e due eliche – 1943

A questo punto il Maresciallo Hermann Goering andò a ripescare addirittura il generale Milch, messo da parte due anni prima; il Ministro dell'Aria sperava in un miracolo del geniale fondatore ed organizzatore della Lufthansa.

E un mezzo miracolo Erhard Milch lo fece veramente! Riuscì a prelevare da altre flotte ben 300 quadrimotori fra Focke-Wulf FW 200 Condor distolti dall'Atlantico, e Junkers Ju 290; mobilitò anche sette esemplari di un nuovo bombardiere pesante, l'unico quadrimotore da

bombardamento strategico che avesse superato la fase di prototipo e che era, al momento, in valutazione presso i reparti della Luftwaffe; si chiamava Heinkel He 177.

Come logico, i quadrimotori di Milch erano molto capienti ed i rifornimenti migliorarono un poco, toccando in una sola giornata la punta di 300 tonnellate trasportate, più della metà del fabbisogno giornaliero necessario per la sopravvivenza della VI Armata della Wehrmacht.

Ma in gennaio anche Pitomnik fu occupata dai russi; rimase solo un piccolo campo d'aviazione a disposizione degli aerei della Luftwaffe; alla fine, il 1° febbraio 1943, il generale, anzi, il Feldmaresciallo Friedrich Paulus firmò la resa di ciò che restava della sua armata; la notte precedente, il Führer lo aveva promosso di grado, nella speranza di indurlo ancora una volta a non capitolare; ma, ormai, era troppo tardi.

Esistono racconti raccapriccianti a proposito degli aeroplani che lasciavano l'ultima aviosuperficie, ancora in mano tedesca, continuamente martellata dall'artiglieria sovietica.

Nel corso del decollo si vedevano rovesciarsi sulla pista innevata decine di figure nere che, aggrappate al carrello o addirittura ai puntoni dell'impennaggio tentavano di lasciare così quell'inferno di ghiaccio; in particolare, i sopravvissuti di Stalingrado raccontarono che proprio l'ultimo trimotore, quell'ultimo in cui non erano riusciti ad intrufolarsi, cominciò subito a fare fumo da un'ala e a piegarsi dall'altra parte, precipitando poco dopo, prima ancora di avere preso quota.



un trimotore tedesco Junkers Ju 52 sorvola le truppe assediate a Stalingrado – inverno 1942-1943

Questa è la vicenda, più umana che aviatoria, del ponte aereo di Stalingrado, durata dal novembre '42 al gennaio '43, in cui le perdite per l'aeronautica tedesca furono tali che la Luftwaffe smise di essere l'organizzata e potente forza aerea che era stata negli anni precedenti.

I numeri fanno paura: in quei due mesi e poco più furono perduti 262 trimotori Junkers, 165 bimotori Heinkel 111, 42 bimotori Junkers Ju 86, 9 quadrimotori Focke-Wulf FW 200, un quadrimotore Junkers Ju

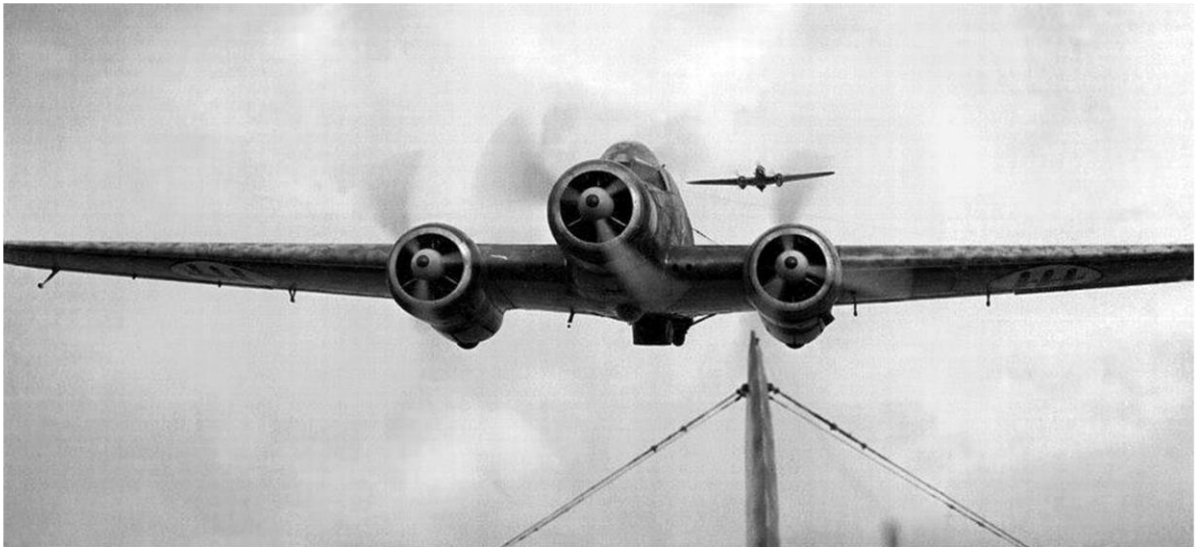
290 e tutti e sette gli Heinkel He 177, per un totale di quasi 500 apparecchi, perduti assieme ai loro equipaggi: circa 2.500 uomini.

In compenso, e ciò non è un fatto banale umanamente parlando, gli aerei da trasporto del ponte aereo di Stalingrado evacuarono dall'inferno bianco oltre 42.000 soldati feriti, ammalati, impazziti.

Africa Settentrionale - El Alamein e la Tunisia

A partire dal 1942, si incrementarono moltissimo gli attacchi a Malta da parte degli italo-tedeschi.

Contemporaneamente, da parte degli inglesi, si intensificò il traffico di naviglio destinato a portare materiali ed anche aeroplani all'isola, generalmente partendo da Alessandria d'Egitto o da Gibilterra; questi convogli in navigazione vennero spesso contrastati con efficacia dagli aerei dell'Asse, in particolare dagli SM. 79 della Regia Aeronautica e dagli Junkers Ju 88 e Ju 87B della Luftwaffe.



trimotore italiano da bombardamento Savoia Marchetti SM.79 –1942

Lo scontro navale più emblematico di questo periodo fu la cosiddetta Battaglia di Pantelleria, del luglio 1942, in cui, sotto l'azione dei nostri Ju 87B *Picchiatelli* e dei Savoia Marchetti SM. 79, di 17 piroscafi partiti da Gibilterra, solo 2 riuscirono ad arrivare, malconci, a La Valletta, il porto dell'isola di Malta; una vittoria per le nostre forze aeronavali, finalmente! Come giusto, l'impresa fu ampiamente sbandierata dalla nostra propaganda del tempo.



bombardiere-assaltatore tedesco Junkers Ju 88, in azione nell'Africa settentrionale - 1942



aeroplano da caccia italiano Macchi MC 202 Folgore – 1942

Ma il 26 maggio 1942, quest'attività volta a strangolare Malta si interruppe bruscamente; Rommel aveva deciso di attaccare di nuovo l'VIII Armata britannica in Marmarica ed alla preparazione dell'assalto parteciparono i cacciabombardieri Messerschmitt Bf 110 e gli ormai onnipresenti Ju 88, così come i nuovi caccia italiani Macchi MC. 202

Folgore e Reggiane Re 2001 Falco II°.

Per questi due ultimi monoposto italiani, si trattava di una riedizione dei caccia monoplani metallici Macchi e Reggiane, su cui era stato installato il motore in linea tedesco Daimler-Benz DB 601 da 1140 CV; le prestazioni migliorarono sensibilmente e mentre il Reggiane Re 2001 era



aeroplano da caccia italiano Reggiane Re 2001 Falco II– 1942

meglio armato con le sue 4 mitragliatrici, il Macchi MC 202 era più veloce e manovriero; in termini di velocità quest'ultimo poteva competere alla pari o quasi con gli Hurricane inglesi ed i Curtiss P-40 americani; suo unico punto debole rimaneva l'armamento insufficiente, limitato a due sole mitragliatrici da 12,7 mm.

Nel frattempo, anche i britannici si rinforzavano con l'arrivo dei primi cacciabombardieri Bristol Beaufighter, alcuni esemplari di questo velivolo erano dotati di un radar imbarcato e furono i protagonisti di continui attacchi notturni sulle basi aeree italo-tedesche della Sardegna e della Sicilia; a rafforzare la flotta aerea britannica in Nord-Africa, arrivarono anche i primi quadrimotori pesanti Handley Page Halifax ed i modernissimi Consolidated B-24 Liberator di fabbricazione americana.

Nonostante tutto questo e grazie ai suoi bombardieri veloci Ju 88 ed ai tuffatori Ju 87, il 20 giugno 1942 l'armata italo-tedesca riuscì ad espugnare la piazzaforte inglese di Tobruk, assediata da tempo ma mai capitolata; fu un brutto colpo per i britannici.

Alla fine dell'avanzata, ben all'interno dell'Egitto e con le linee di rifornimento per le sue divisioni ormai assottigliatissime, il futuro feldmaresciallo Rommel si arrestò di fronte alla depressione di Qattara, in pieno deserto, in una località il cui nome si trova stampato sui libri di storia: El Alamein.



cacciabombardiere inglese Bristol Beaufighter, dotato di radar installato a bordo – 1942

Nota importante per quanto si riferisce all'attività aerea nel Mediterraneo: nel 1942, anche in Sicilia furono installate le prime stazioni radar, a protezione del traffico aereo nel Mediterraneo e delle coste e delle città del Sud Italia.

Oltre che per la Regia Aeronautica, che aveva appena ricevuto i Macchi MC. 202, anche per i tedeschi migliorarono le macchine a disposizione; in quell'estate del '42, apparve una nuova versione del caccia Messerschmitt Bf 109: la serie G, dotata di un nuovo motore DB 605, sempre a 12 cilindri a V invertito, ma di oltre 1400 CV di potenza; questo nuovo propulsore conferiva al Bf 109 quella caratteristica sezione ovale al suo muso; il Bf 109G vantava prestazioni decisamente migliorate rispetto alle precedenti versioni.



caccia inglese Hawker Hurricane 2D, dotata di 8 mitragliatrici (notare i quattro fori per semiala corrispondenti alle posizioni delle mitragliatrici)

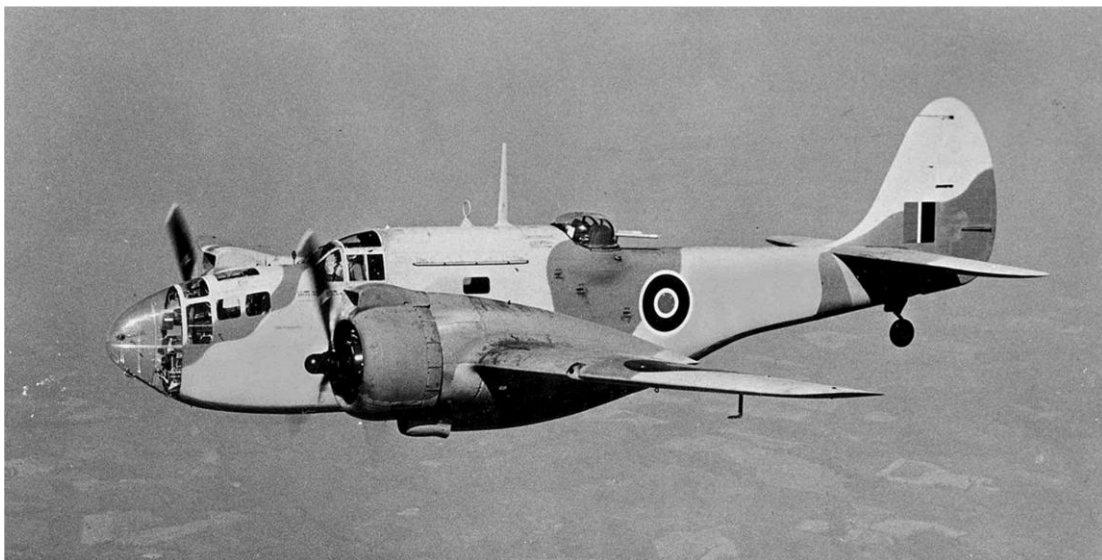
E proprio in Africa, questo nuovo caccia tedesco si dimostrò superiore ai suoi rivali di sempre: gli Hurricane, i P-40 ed anche gli Spitfire V; fra i piloti germanici che lo ebbero fra le mani se ne segnalò uno in particolare: il giovane capitano Hans Joachim Marseille, di soli 21 anni; morì giovanissimo il 30 settembre 1942.

Nel frattempo però, l'VIII armata britannica aveva ricevuto rinforzi in quantità attraverso il Mar Rosso: carri armati, autoblindo e veicoli d'ogni genere; adesso, alla

fine dell'estate fronteggiava le divisioni italo-tedesche esauste e rifornite a fatica attraverso le piste del deserto libico ed egiziano, continuamente bombardate e mitragliate dai cacciabombardieri inglesi.

In autunno, i britannici erano pronti a lanciare una nuova offensiva; per il controllo dei cieli avevano a disposizione circa 1.500 aerei inglesi ed americani di ultima generazione; per lo più, si trattava di Hurricane 2D, con 8 mitragliatrici, di Curtiss P-40 Warhawk a cui si aggiunsero i nuovi Spitfire V e poi gli assaltatori Bristol Beaufighter; questi ultimi erano utilizzati molto efficacemente anche come caccia notturni, in quanto erano dotati di radar ed erano in grado di individuare gli aeroplani in movimento anche nel cuore della notte; non li vedevano, ma ciò che volava attorno a loro diventava un puntino luminoso sul loro schermo.

Concludevano il vasto schieramento alleato ad El Alamein i bombardieri B-25 Mitchell e gli A-30 Baltimore americani.



bombardiere bimotore americano Martin A-30 Baltimore - 1942

A queste 1.500 macchine degli Alleati, gli italo-tedeschi potevano opporre solamente 700 aerei che andavano dai moderni e versatili Junkers Ju 88, ai Messerschmitt Bf 109G e Bf 110, sino agli obsoleti CR. 42 della Regia Aeronautica.

Nella notte fra il 23 ed il 24 ottobre 1942, l'artiglieria inglese cominciò a tuonare ed iniziò il bombardamento delle linee tenute dai fanti italiani e dai soldati dall'Afrika Corps; il più pesante cannoneggiamento che si fosse mai verificato in Africa: più di mille cannoni britannici rombarono per tutta la notte; alle prime luci dell'alba, le colonne corazzate britanniche travolsero le linee difensive italo-tedesche.

Il possesso dei cieli era indiscutibilmente dei britannici ed i caccia e gli assaltatori dell'Asse, a cominciare dagli stuka, si distinsero unicamente in disperate azioni di contenimento contro i carri armati, i blindati e le colonne anglo-australiane in avanzata.

Quella mattina, ad El Alamein iniziò una ritirata generale davanti all'VIII Armata del Maresciallo Montgomery; sarebbe stata sgomberata tutta la Libia, lasciandola definitivamente sotto il controllo degli inglesi.

Ma è proprio vero che le disgrazie non vengono mai sole ... un paio di settimane dopo l'inizio della battaglia nel deserto egiziano, un altro fatto negativo si aggiunse ad aggravare la difficile situazione dell'armata dell'Asse in Africa: l'operazione *Torch*, cioè: Fiaccola.

Per gli alleati non erano ancora maturi i tempi per combattere in Europa, ma lo erano per una presa di terra in Africa; con un comando congiunto anglo-americano, affidato al Generale statunitense Dwight D.



caccia inglese imbarcato Supermarine Seafire – novembre 1942

Eisenhower, l'8 novembre 1942, due corpi di spedizione sbarcarono sulle coste dell'Africa: un'armata americana prese terra ad Orano, in Algeria, ed una inglese ad Algeri direttamente.

Erano città, queste, che facevano parte delle colonie francesi sotto il controllo della cosiddetta Francia di Vichy, la repubblica presieduta dal Gen. Philippe Petain, collaborazionista con il regime nazionalsocialista di Hitler; lì, né tedeschi, né italiani erano presenti militarmente.

La forza da sbarco alleata era imponente: 12 portaerei fra americane ed inglesi, imbottite di nuovi aerosiluranti Albacore in sostituzione dei vecchi e terribili Swordfish ed altrettanto nuovi caccia Seafire e Sea Hurricane, che altro non erano che le versioni *imbarcate* dei due caccia che avevano vinto la Battaglia d'Inghilterra; questa era la forza aerea presente sulle portaerei inglesi, mentre, sulle americane si trovavano gli aerosiluranti Avenger, gli immancabili bombardieri a tuffo Dauntless e gli ormai onnipresenti caccia F4F Wildcat.



formazione di caccia imbarcati inglesi Hawker Sea Hurricane –1942

Il comando alleato temeva certamente la reazione dell'armata aerea della Repubblica di Vichy, tanto è vero che fece togliere dai Beaufighter l'ancora semisegreto sistema radar ASV per timore che un esemplare potesse cadere nelle mani degli uomini di Petain e, verosimilmente, finire in quelle della Luftwaffe.

Le operazioni dal cielo iniziarono con l'attacco agli aeroporti francesi da parte dei cacciabombardieri monomotori P-40 Warhawk e gli scontri con i caccia francesi presenti in Nord Africa non mancarono; specialmente attivi furono i Dewoitine D 520 ed i Bloch M.B. 151.



Il muso di un M.B. 151 della Repubblica di Vichy - 1942

Tuttavia, la reazione delle forze di Vichy, sia su terra che nei cieli, non fu molto convinta; probabilmente, i comandi militari dell'État Français, come si chiamava ufficialmente la repubblica di Petain, non erano del tutto decisi sul da farsi e non avevano ancora scelto veramente da che parte stare; ma l'incertezza durò poco: il 10 novembre le città di Orano ed Algeri furono occupate e l'Ammiraglio François Darlan, comandante delle forze francesi del Nord Africa, firmò la resa delle sue truppe, che, di fatto, passarono agli ordini degli Alleati.

E' naturale che, sospinti verso Ovest dall'avanzata inglese dell'VIII Armata britannica ed in attesa di uno scontro con le forze sbarcate in Algeria, le truppe italo-tedesche entrarono in Tunisia, ultimo lembo di terra d'Africa ancora conteso agli anglo-americani.

Ma non solo: visto l'atteggiamento disfattistico dei francesi, i tedeschi si impossessarono di tutta la Francia, anche di quella *non occupata* ed anche il nostro esercito varcò il confine e prese possesso della Costa Azzurra, compresa Nizza ed anche della Corsica, allo scopo di prevenire le conseguenze di un ulteriore ipotetico voltafaccia dei francesi.

Anche riguardo allo sbarco anglo-americano in Nord Africa, ho un ricordo personale che ci dà un po' il quadro di come nella nostra Milano si vivessero le giornate di quegli anni di guerra.

Un giorno, domandai a mio padre in quale occasione si fosse convinto che per l'Italia la guerra fosse irrimediabilmente e definitivamente perduta.

Lui rispose subito, senza pensarci un attimo: "Quando gli americani sbarcarono in Africa!"; naturalmente, faceva riferimento all'operazione Torch.

Non aveva avuto dubbi, mio padre; non quando gli inglesi si presero l'Etiopia, né quando i russi cominciarono a suonarle ai tedeschi a Stalingrado e nemmeno quando arrivarono le prime bombe su Milano, il mese prima. No! La convinzione dell'inevitabile sconfitta arrivò a mio padre quando gli americani sbarcarono in Africa.

Attenzione: analizziamo bene le parole del genitore: non usò il termine gli alleati, per quanto anche gli inglesi fossero sbarcati in Algeria; mio padre parlò di americani ... lui, fante diciottenne nel 1917, li aveva visti arrivare in Europa quando era al fronte, e, con tutto il potenziale economico ed industriale di cui erano

capaci, li aveva visti sconvolgere le sorti di una guerra che non si voleva sbloccare, neanche grazie all'Impero Britannico e a tutte le sue colonie.

Erano arrivati gli americani nel 1918, con i loro mezzi inesauribili, a cominciare dalle scatolette e dagli altri viveri conservati che avevano distribuito a profusione fra la gente degli stati dell'Intesa, sfamandola di fatto; nel 1918, erano stati loro, gli americani che, nonostante la sparizione dalla scena di una Russia ormai inconsistente, in un anno avevano deciso chi l'avrebbe vinta e chi l'avrebbe perduta quella guerra mondiale e loro non l'avrebbero persa di sicuro.

Ora, il quadro che si era prefigurato mio padre seguiva lo stesso copione; nel novembre 1942 gli americani continuavano ad occuparsi a tempo pieno dei giapponesi, ma avevano trovato il modo di mettere il naso negli affari dell'Europa, dato che l'Africa settentrionale era vista da Roosevelt e da Churchill, e mio padre l'aveva capito, come l'anticamera dell'Europa.

Gli americani cominciavano ad occuparsi di noi ... non c'è più niente da fare, non ce n'è più per nessuno, né per noi, né per i tenacissimi alleati germanici ... è solo questione di tempo, e speriamo che duri poco, a questo punto.

Mio padre non aveva più dubbi, né speranze!

Dopo l'occupazione della Tunisia da parte delle forze dell'Asse, si presentò il problema di rifornire i contingenti tedesco ed italiano, stretti fra l'armata anglo-americana ad Ovest, in Algeria e quella britannica a Est, in Libia; le rotte del Mediterraneo erano troppo pericolose, data la presenza costante della Royal Navy, con le sue unità di superficie ed i suoi sottomarini.



trimotori italiani Fiat G 12 utilizzati durante il ponte aereo fra Italia e Tunisia – dicembre 1942 / aprile 1943

In quell'inverno fra il 1942 ed il '43, si tentò un disperato ponte aereo che, dagli aeroporti delle nostre città del Sud e dalla Sicilia portavano armamenti e rinforzi alle truppe del Gen. Giovanni Messe, che era stato nominato comandante delle forze dell'Asse ancora presenti in Africa settentrionale, dopo il ritorno in patria del feldmaresciallo Erwin Rommel.

Il ponte aereo Italia-Tunisia vide impegnati soprattutto i nostri trimotori da trasporto Savoia Marchetti SM. 82 Marsupiale e gli onnipresenti Junkers Ju 52 della Luftwaffe, così come i nuovi trasporti italiani Fiat G 12; carichi di materiali, di fanti e bersaglieri, i trimotori dell'Asse sfidavano i caccia alleati che li attendevano sul mare, dopo essere decollati dalle basi maltesi ed africane, saldamente ormai in loro mani.

La Regia Aeronautica e l'aviazione germanica subirono perdite pesantissime; la giornata nera per gli aerei da trasporto dell'Asse fu il 18 aprile 1943, in cui, di un centinaio di Ju 52 partiti dall'Italia, solo 52 atterrarono in Tunisia, e per i nostri Savoia Marchetti e Fiat, per quanto più veloci dei trimotori Junkers, le cose non andarono molto meglio.



trimotori tedeschi Junkers Ju 52 incidentati durante il ponte aereo con la Tunisia – primavera 1943

Alla fine, l'8 maggio 1943, a Capo Bon, il generale Messe si arrese alle forze alleate.

Ed è questo un momento storicamente importante per tutti noi: con l'inizio del '43, si aprì una nuova fase di tutta la Seconda Guerra Mondiale; dopo le battaglie risolutive di Midway, Stalingrado ed El Alamein, ebbe fine l'espansione degli eserciti dell'Asse Roma-Berlino-Tokio ed iniziò il reflusso che si sarebbe concluso solamente due anni dopo in Piazzale Loreto, davanti al Reichstag e sotto l'ombrello atomico di Hiroshima.

I salti della cavalletta

Dopo la batosta di Midway, la potenza aeronavale del Giappone faceva ancora paura nell'Oceano Pacifico e la strategia che perseguirono gli americani in quella seconda metà del 1942, fu quella di non cercare uno scontro diretto con la marina imperiale giapponese, ma appunto, fu quella del *Salto della Cavalletta*.

Questa tecnica consisteva nell'avvicinarsi progressivamente all'arcipelago giapponese, occupando le isole del Pacifico una dopo l'altra, per installarvi sopra basi aeree e navali che permettessero di portare l'offesa americana sempre più vicina al Giappone e, infine, nel cuore stesso del territorio dei nemici.

A fiaccare le guarnigioni nipponiche sorpassate dalla cavalletta nei suoi balzi, ci avrebbe pensato l'aviazione americana, che, nel 1942, era in prorompente espansione e lo sarebbe stata ancora di più negli anni successivi.

Senza entrare nei particolari delle operazioni militari che accompagnarono questa strategia, va ricordato che il primo atto fu l'occupazione, molto contrastata per la verità, dell'isola di Guadalcanal, nell'arcipelago delle Salomone, già nell'agosto del '42.

Ma ciò che più è interessante è il ruolo giocato dalle portaerei statunitensi in quella campagna e, in particolare, dalle cosiddette portaerei *Kaiser*, volute e, quasi contro il parere degli ammiragli della U.S. Navy, commissionate ad un noto studio americano di ingegneria da Henry Kaiser, industriale americano dell'acciaio.



portaerei di scorta Kaiser (stazza: 6.700 tonnellate) – 1943

Solo in America potevano accadere cose come queste! Kaiser era convinto che, con un'ingegnerizzazione intelligente del prodotto, si potessero costruire in tempi brevi e a costi sostenibili, tutte le navi portaerei che servivano alla marina degli Stati Uniti.

Nacquero così le portaerei Kaiser; ne furono prodotte esattamente 50 nel solo anno 1942; le Kaiser erano tutte esattamente identiche: dislocavano solo 6.700 tonnellate, avevano un ponte lungo 150 metri, potevano trasportare 30 aeroplani ed avevano la possibilità di farli decollare, così come di farli appontare.

Ma queste piccole portaerei furono utilizzate spesso anche come navi da trasporto per gli aerei destinati alle piste di volo che, via via, erano rese disponibili sulle isole occupate progressivamente secondo la strategia del salto della cavalletta; in questo servizio, le Kaiser potevano portare fino a 90 aeroplani, fra hangar e ponte.

Contemporaneamente ai trasporti per gli aerei, gli americani misero a punto una nuova metodologia per l'approntamento, nel tempo più breve possibile, di campi di volo che chiamare: *aeroporti* sarebbe un eufemismo ... sulle isole man mano occupate se ne impiantarono più di uno.

Dopo lo spianamento portato avanti contemporaneamente da una batteria di escavatori, la superficie veniva ricoperta da particolari lastre di metallo, tutte uguali, sagomate e bordate in modo di poter essere unite ad incastro l'una con l'altra; queste *grelle*, alleggerite con fori, andavano a formare una superficie omogenea e liscia, una sorta di pista metallica, su cui far decollare ed atterrare gli aeroplani.

In questo modo fu costruito il campo di volo *Henderson Field* a Guadalcanal e lì, nel febbraio del 1943, fece la sua prima apparizione un nuovo aereo da caccia, che, assieme al Thunderbolt ed al Mustang, completa la triade dei caccia americani più famosi della Seconda Guerra Mondiale; si tratta del Chance-Vought F4U-1 Corsair!



aeroplano da caccia imbarcato americano Chance-Vought F4U-1 Corsair – 1943

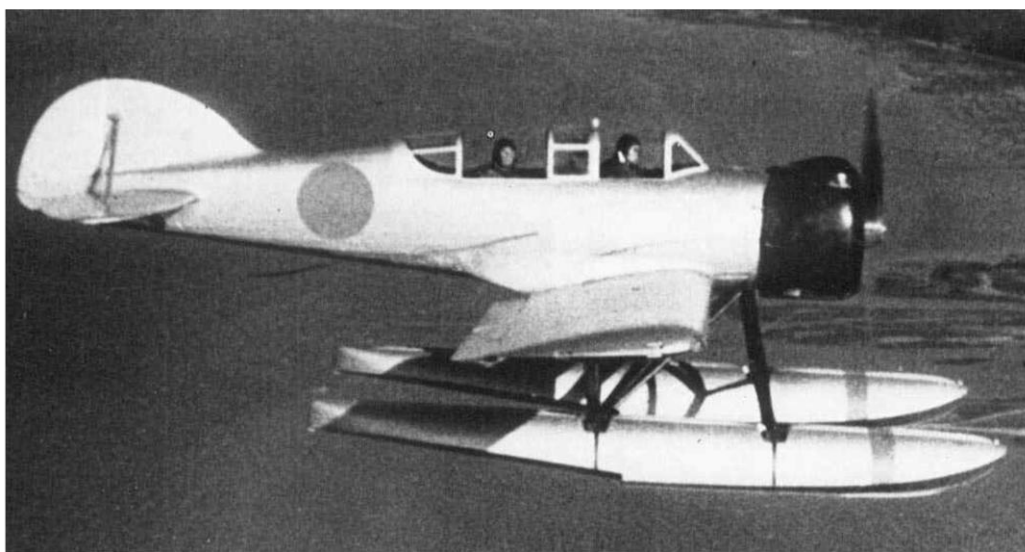
Il Corsair rimane inconfondibile per quella sua velatura a "W", come un'ala di gabbiano invertita; in quello stesso periodo, a migliaia di chilometri di distanza, ma con la stessa configurazione alare, volava da tempo un altro apparecchio molto noto: era lo Junkers Ju 87, il famoso Stuka della Luftwaffe.

Il Corsair era davvero qualche cosa di nuovo e di molto importante per l'aviazione della U.S. Navy; aveva un motore stellare Pratt & Whitney da oltre 2400 CV di potenza, superava la velocità di 650 km/ora ed aveva doti notevoli di salita e di quota operativa, che arrivava oltre i 10.000 metri; a questo si aggiunga che il Corsair era armato con 6 mitragliatrici da 12,7 mm. e che poteva portare una bomba da 900 kilogrammi e si capisce subito che per lo Zero giapponese sarebbe stato un avversario molto, molto temibile.

Ma il racconto degli eventi di quest'estate del 1942 nell'area del Pacifico, non sarebbe completo senza la descrizione di un avvenimento unico, anche se di nessun valore dal punto di vista militare: il bombardamento del territorio americano per mano dei giapponesi, l'unico bombardamento aereo subito dagli Stati Uniti D'America in tutta la sua storia.

L'evento è poco noto, ma è reale e fu attuato da un unico aeroplano nipponico; fu un fatto simbolico e, proprio per questo, dalla censura U.S.A. fu tenuto celato alla popolazione degli Stati Uniti, onde evitare l'effetto psicologico che avrebbe potuto avere sull'emotiva popolazione nordamericana.

Il protagonista di quest'avventura fu un piccolo idrovolante a galleggianti della marina imperiale giapponese, uno Yokosuka E14Y *Glen*; il velivolo, decomposto in: ala, fusoliera, scarponi ed impennaggio, venne trasportato a bordo del sottomarino nipponico I-25, dotato di una sorta di hangar stagno sul suo ponte.



Idrovolante Yokosuka E14Y Glen imbarcato sui sommergibili giapponesi classe I-20 - estate 1942

A poche decine di chilometri dalla costa dell'Oregon, il sommergibile emerse e l'idrovolante fu assemblato rapidamente; caricato con 4 bombe da 75 kilogrammi ciascuna, fu lanciato verso la terraferma.

Mentre sorvolava una di quelle sterminate foreste che contraddistinguono il continente nordamericano, l'idrovolante con i dischi rossi in fusoliera sganciò il suo carico offensivo e provocò un incendio, per altro domato rapidamente dai ranger.

Indisturbato, il pilota giapponese diede l'addio al meraviglioso paese dei nemici e fece rotta verso il mare, dove, riemerso, lo aspettava il sommergibile portaerei e assieme partirono, soddisfatti di aver compiuto una missione *molto onorevole*.

Primi bombardamenti alleati in Germania ed Italia

Non altrettanto simbolici ed *onorevoli* furono i bombardamenti effettuati sull'Europa in quella stessa estate del '42; nei primi mesi dell'anno, i piani americani di riarmo delle forze armate erano grandiosi; già in primavera, era presente una forza aerea nazionale di circa 21.000 aeroplani ed era prevista la costruzione di altri 49.000 velivoli; di essi, 14.000 erano destinati ad essere forniti alle nazioni alleate, principalmente al Regno Unito e all'U.R.S.S.

Inoltre, entro il 1944 era prevista la produzione di un nuovo bombardiere pesante a grande autonomia, con un raggio d'azione di 6.500 chilometri; assieme alla produzione di macchine, gli americani si preoccuparono di formare i piloti della futura imponente forza aerea statunitense, aprendo migliaia di nuove scuole di volo.

Infine, nella tradizione tutta americana di una pianificazione meticolosa, i militari ed i comandi dell'U.S.A.A.F., cioè dell'aviazione strategica degli Stati Uniti, individuarono 154 obiettivi fondamentali in Europa, tra cui fabbriche, porti, centrali elettriche, dighe ed altri manufatti che dovevano essere distrutti prima di dare l'assalto ai paesi dell'Asse; in questo stavano davvero attuando le teorie douhetiane della supremazia aerea e del bombardamento strategico.

Le forze aeree americane avrebbero potuto bombardare il cuore dell'Europa partendo da basi situate in Inghilterra, dove, nell'estate del 1942, avevano dislocato più di 800 bombardieri medi B-25 Mitchell e B-26 Marauder, oltre a circa 1.300 quadrimotori pesanti fra B-17 Fortezze Volanti e B-24 Liberator ed anche 1.300 aeroplani da caccia.



bombardiere medio americano Martin B-26 Marauder – 1943

Ma pure in Medio Oriente gli americani avevano delle basi da cui pensavano di poter intervenire a colpire l'Europa; lì si trovavano circa 800 caccia ed altrettanti bombardieri a grande autonomia; si trattava dei nuovissimi Boeing B-29 *Flying Superfortress*, Superfortezze Volanti.



quadrimotore americano da bombardamento strategico Boeing B-17 Fortezza Volante – 1943

Invece, alquanto differenti erano le finalità che si poneva il Bomber Command della R.A.F., equivalente inglese dell'U.S.A.A.F.; più che su obiettivi strategici ben selezionati, il Bomber Command perseguiva criteri di rappresaglia, mirando a spezzare il morale delle popolazioni delle nazioni avversarie; per questo, già nel 1942, gli inglesi portarono a termine numerosi attacchi diretti più sulle città ed i centri abitati dei paesi nemici che su obiettivi industriali.

Come già accennato, da tempo, la R.A.F. disponeva di bombardieri pesanti, come il Short Stirling ed il bimotore Avro Manchester, ma né l'uno né l'altro si erano dimostrati all'altezza delle aspettative; fra i bombardieri pesanti, però, c'era anche l'Handley Page Halifax; lui sì che era efficace per davvero.

Ma, proprio in quel 1942, due nuovi aeroplani si aggiunsero alle macchine del Bomber Command; si trattava di due velivoli eccezionali, che fecero la storia dell'aviazione della Seconda Guerra Mondiale ed erano: l'elegante e velocissimo bimotore De Havilland Mosquito ed il quadrimotore Avro Lancaster, che ereditava buona parte di struttura e componenti del fratello minore Manchester.



quadrimotore inglese da bombardamento strategico Avro Lancaster – 1942



cacciabombardiere inglese bimotore De Havilland Mosquito (la cellula è quasi completamente lignea) – 1942

Con questi nuovi bombardieri, già nel marzo gli inglesi andarono a colpire con bombe dirompenti ed incendiarie alcune città tedesche, come Lubecca, certamente più interessante dal punto di vista storico ed artistico che industriale.

La finalità della R.A.F. fu compresa al volo dai tedeschi e la ritorsione della Luftwaffe fu immediata, con l'operazione *Baedecker*, dal nome della diffusissima guida turistica della Germania; furono colpite Bath, Bristol ed altre città storiche dell'Inghilterra; tuttavia, nel 1942, i bimotori tedeschi erano ormai troppo pochi per incidere realmente sul morale della popolazione inglese.

Ma anche le perdite fra i quadrimotori ed i bimotori del Bomber Command risultarono insostenibili, al punto che Harris decise di sospendere gli attacchi diurni ed effettuare unicamente incursioni di notte.

Non la pensavano allo stesso modo i comandi dell'U.S.A.A.F.; gli americani confidavano molto nella potenza di fuoco delle loro torrette quadrate installate su Fortezze Volanti e Liberator e, soprattutto, sulla scorta dei nuovi caccia P-38, che avevano un'autonomia sufficiente per accompagnarli nelle loro missioni e riportarli felicemente a casa.

Il Lockheed P-38 Lightning era un aeroplano un po' particolare; si trattava di un cosiddetto: caccia pesante, cioè di un caccia bimotore, dotato di una elevata autonomia; il P-38, tuttavia, aveva una sua



cacciabombardiere americano bimotore e bicoda Lockheed P-38 Lightning – 1942

particolarità costruttiva: le gondole motore si allungavano all'indietro per diventare due travi di coda rastremate fino a sostenere un ampio impennaggio bideriva.

I due motori in linea Allison, da 1.425 CV ciascuno, conferivano al P-38 Lightning la notevole velocità di oltre 650 Km/ora, che lo metteva alla pari dei caccia germanici del tempo; naturalmente, la sua conformazione non gli consentiva la manovrabilità di un minuto Bf 109 o di un poderoso FW 190; tuttavia, l'apparire nel cielo del bicoda americano impensieriva sempre gli avversari, dal momento che il P-38 aveva una carlinga il cui muso era libero da qualsiasi apparato motore e conteneva, invece, un armamento poderoso, costituito da un cannoncino da 23 mm. e da 4 mitragliatrici da 7,7 e 12,7 mm.



cacciabombardiere americano monomotore Republic P-47 Thunderbolt – 1943

Poi, a scortare le squadriglie dei bombardieri americani, si presentarono anche i Republic P-47, che altro non erano che l'evoluzione, sempre più perfezionata, sempre più potenziata in CV ed armamento, di quel Seversky P-35 del 1936, che assomigliava tanto al nostro Reggiane Re 2000.



caccia americano monomotore North American P-51D Mustang – 1943

Alla fine, a scortare le Fortezze Volanti ed i Liberator americani ci si mise anche il caccia più apprezzato di tutti quelli della Seconda Guerra Mondiale, il North American P-51 Mustang, col suo inconfondibile tettuccio a goccia in plexiglas, dalla serie D in avanti.

E' proprio in questo clima che le attitudini delle forze aeree alleate di alternare bombardamenti diurni americani e notturni inglesi diventò una vera e propria strategia; nel 1943, nelle città tedesche, gli abitanti non potevano più riposare né dormire; i bombardieri statunitensi di giorno e quelli britannici di notte non davano tregua.

Ma ancora nel '42, fu Winston Churchill a sostenere che era arrivato il momento di aggredire il *molle ventre dell'Asse*, termine non proprio lusinghiero con cui indicava la nostra penisola; l'obiettivo delle incursioni aeree inglesi era chiaramente di portare sconforto e terrore nella popolazione del nostro paese, perché reclamasse al più presto l'uscita dell'Italia dal conflitto, a qualsiasi costo!

Una delle prime città della penisola a fare questa esperienza fu Milano; La mattina del 24 ottobre 1942, un centinaio di quadrimotori Avro Lancaster della R.A.F. lasciò le proprie basi in Inghilterra; volando molto bassi per eludere i radar tedeschi, i bombardieri inglesi attraversarono tutta la Francia, si impennarono a scavalcare le Alpi e, nel tardo pomeriggio, piombarono su Milano.

Bombardarono il centro abitato; poi, si dileguarono di nuovo verso Nord-Ovest, protetti dalle prime ombre della sera; troppo tardi si alzò in volo la nostra aviazione da caccia e insufficiente fu la reazione dell'artiglieria contraerea; soltanto i Bf 109 e gli FW 190 della Luftwaffe intercettarono con qualche successo i Lancaster sulla via del ritorno, nei cieli della Francia.



aeroplano da caccia tedesco Focke Wulf FW 190, con motore stellare BMW 801 – 1942

Il primo bombardamento di Milano ebbe un effetto psicologico terribile sulla gente, che solo in quel momento si era resa conto di essere totalmente alla mercé dei nemici e priva di reali protezioni dai bombardieri alleati; questo effetto di smarrimento e di paura che serpeggiava fra la gente era esattamente

l'obiettivo che si poneva il Bomber Command di Harris; i suoi aeroplani avevano colpito deliberatamente i quartieri più popolosi della città, risparmiando le industrie e le fabbriche dell'hinterland.

Particolare interessante: nei giorni successivi, i nostri giornali parlarono di attacco da parte di *bombardieri alleati*, quasi facendo intendere che fossero americani e non inglesi gli aerei che avevano bombardato Milano ... forse, non si credeva o non si voleva far credere alla gente che quegli aeroplani avessero percorso, indisturbati, un migliaio di chilometri sull'Europa prima di arrivare in vista della nostra città.

Meglio che la popolazione pensasse che fossero i quasi onnipotenti americani ad aver attraversato il Mediterraneo e che fossero stati loro, gli statunitensi, ad essere sbucati all'improvviso da Genova per piombare sulla metropoli lombarda in un battibaleno, prima che qualcuno se ne accorgesse.

Ma di quest'evento c'è un ricordo vivo anche nella mia famiglia; nell'ottobre del 1942, non ero ancora nato, ma avevo due sorelle a Milano in quel sabato pomeriggio del 24 ottobre. All'esplosione delle prime bombe, la nostra tata afferrò la più piccola di loro, la tenne stretta a sé e si buttò sul letto, piagnucolando con frasi del tipo " ... qui moriamo tutti ... " Le raggiunse la sorella più grande, quindicenne, che le scosse e con: "presto, presto, muoviamoci, andiamo nel rifugio!", costrinse sorellina e tata a scendere nella cantina insieme a lei.

In quel giorno, i miei genitori si trovavano fuori città, rientrarono a casa il prima possibile e si considerarono davvero fortunati a non aver avuto danni in quel frangente.

Anni dopo, mio padre mi raccontò che gli era ritornato alla mente un discorso, ascoltato di recente (di recente nel 1942) alla radio, in cui qualcuno d'importante, con la camicia nera, raccomandava agli italiani di "non attendere le ore 12!"; lì per lì, il messaggio era stato un po' ermetico, ma a quel punto, il mio babbo, come in casa lo chiamavamo all'emiliana, aveva capito bene il tono dell'invito e qualche giorno dopo, la famiglia Casella si trasferì, lasciò Milano; sfollarono, come si diceva allora in una località sul lago di Como; poi si spostarono a Sedriano, nel magentino, da cui, all'imbrunire, vedevano passare i quadrimotori della R.A.F., che per i miei erano inequivocabilmente delle Fortezze Volanti americane, in volo per venire a bombardare Milano, in quel tragico agosto del '43.



formazione di bombardieri B-24 in volo sull'Europa

Ma, per la verità, gli aerei statunitensi lo attraversavano davvero il Mare Mediterraneo; dall'Africa, per la precisione dalla non più nostra città libica di Bengasi, il 4 dicembre 1942, i Consolidated B-24 Liberator andarono a bombardare Napoli, dove si era rifugiata la nostra flotta, rimasta ormai a corto di carburante.

Dalla stessa base nordafricana, il 27 luglio 1943, i quadrimotori americani partirono per la loro prima incursione aerea sulla Germania.

Attacco al cuore dell'Europa

Non solo bombardieri pesanti facevano parte del Bomber Command della R.A.F.; come già accennato, c'erano anche i nuovi bimotori De Havilland Mosquito a volare sull'Europa.

Raramente nella storia dell'aviazione si incontra un modello d'aeroplano così versatile ed adatto a tutti i ruoli come il britannico Mosquito, capace di essere indifferentemente un bombardiere veloce, un assaltatore, perfino un caccia pesante; forse un altro aeroplano tuttofare fu il tedesco Junkers Ju 88, anch'esso bimotore, ma in più, il velocissimo Mosquito britannico poteva volare ad alta quota e per ore ed ore; era l'ideale anche come ricognitore fotografico.

Spesso il Mosquito venne utilizzato per fotografare il territorio dei paesi nemici il giorno precedente ed il giorno successivo a pesanti bombardamenti, con lo scopo di raccogliere informazioni sugli effetti dell'operazione aerea; si dice che, nel 1942 e '43, dei Mosquito abbiano compiuto dei raid fotografici sulla Germania e sull'Italia, partendo dall'Inghilterra ed atterrando nientemeno che a Malta; di ritorno, facevano una deviazione su La Spezia per tenere d'occhio la flotta italiana che si era trasferita laggiù, dopo il bombardamento di Napoli.



cacciabombardiere inglese bimotore De Havilland Mosquito – 1943

Questi voli i Mosquito li eseguivano senza armi a bordo, tanto elevata era la quota a cui volavano e, oltretutto, si muovevano tranquilli perché erano praticamente *impercettibili ed invisibili* ai radar tedeschi, data la loro cellula completamente lignea ... sì, è incredibile ma, ad eccezione di ciò che non poteva non essere di metallo come il motore, tutto il resto su quell'elegantissimo bimotore inglese era di legno e questo proprio per non essere individuato.

Di un'impresa leggendaria del tempo di guerra, simpatica una volta tanto, furono protagonisti i velocissimi bimotori De Havilland: un'incursione su Berlino un po' particolare, attuata il 30 gennaio del 1943; quel

giorno era una ricorrenza importante per il Reich ed alla radio della capitale avrebbero parlato i gerarchi più noti, per celebrare il decimo anniversario dell'ascesa al potere del Partito Nazionalsocialista.

Una squadriglia di Mosquito, che mai come allora si dimostrarono delle fastidiosissime zanzare, piombarono sull'emittente radio e la fecero a pezzi, lasciando i tedeschi ad ascoltare le solite marcette militari trasmesse da altre stazioni, al posto delle roboanti parole dei gerarchi.

Un altro fatto eclatante nella strategia douhetiana volta a colpire gli obiettivi strategicamente penalizzanti per l'avversario va sotto il nome di: Battaglia della Ruhr; nell'aerea industriale più sviluppata d'Europa, qual è l'azione *paralizzante* per eccellenza ai danni di fabbriche ed industrie, se non il privarle dell'energia elettrica?



bomba cilindrica anti-diga ,installata sotto il ventre di un Lancaster – 1943

Allo scopo, in Inghilterra furono approntate delle strane bombe cilindriche, che, sganciate secondo precise modalità negli invasi delimitati da dighe, rimbalzavano sull'acqua, fino ad immergersi e, esplodendo, provocavano il crollo del manufatto in cemento.

Il 16 marzo 1943, 19 Avro Lancaster armati con queste bombe, fecero crollare due importanti dighe della Ruhr; i danni furono ingenti, ma i tedeschi se l'aspettavano in qualche modo e ci misero solo un paio di settimane a ripristinare la fornitura di elettricità alle loro industrie della zona.

Un altro fatto ancora, molto noto questa volta, fu il bombardamento di Roma del 19 luglio 1943; fu attuato da dei B-17 Fortezze Volanti e B-24 Liberator statunitensi, provenienti dal Nord-Africa; furono attaccati i quartieri tiburtino e prenestino, accanto al nodo ferroviario di San Lorenzo; fu colpita anche l'omonima basilica e le vittime civili furono circa millecinquecento.

Si trattò di un attacco inatteso, perché nessuno si aspettava che si violasse la culla della Cristianità e l'effetto sulla popolazione della capitale fu di grande sgomento, oltre che di sorpresa; al papa Pio XII° che uscì dal Vaticano e, come vescovo di Roma, si presentò fra la gente del quartiere bombardato, giunsero le implorazioni più accorate perché si adoperasse per portare la pace nella città martoriata ... visibilmente e senza che ci fosse una risposta da parte delle autorità civili, il *fronte interno* italiano



Avro Lancaster mentre dissemina nell'aria striscioline di alluminio – 1943

registrava i suoi primi manifesti cedimenti.

E siamo arrivati ad una delle pagine più tragiche della Seconda Guerra Mondiale, l'operazione *Gomorra*, cioè il bombardamento aereo di Amburgo fra il luglio e l'agosto del 1943, ad opera del Bomber Command britannico; su insistenza di Churchill, l'obiettivo era cancellare la seconda grande città della Germania.

Già nella prima giornata dell'operazione, il 24 luglio del 1943, gli aeroplani della R.A.F. utilizzati nell'attacco furono addirittura 800, costituiti da quadrimotori Halifax, Lancaster, Stirling e bimotori Wellington; ma prima dell'azione vera e propria, con dei veloci bimotori, gli inglesi disseminarono nei cieli sopra Amburgo una miriade di striscioline di stagnola, che fecero impazzire i radar asserviti ai pezzi da 88 mm. della contraerea germanica, la famosa *FlaK*, che è l'acronimo di: *FlugabwehrKanone*, cioè: artiglieria contraerea.

Sugli schermi degli artiglieri tedeschi, ogni strisciolina era un puntino verde, come un puntino verde era un



Avro Lancaster durante il bombardamento di Amburgo – operazione Gomorra, luglio 1943

bombardiere in avvicinamento; i cannoni da 88 non sapevano più su che cosa puntare! Un'altra strategia nuova inaugurata dall'Air Maschall Arthur Harris fu il cosiddetto fiume di bombardieri: una sequenza ordinata ed allineata di aeroplani che giungevano sull'obiettivo con le bombe più adatte all'occasione: dirompenti piuttosto che incendiarie o al fosforo o, semplicemente, spezzoni; i bombardieri erano intervallati in tempi prestabiliti, in modo di arrecare il massimo danno possibile alla popolazione civile, tenendo conto dei tempi d'intervento dei pompieri tedeschi; attirati in un quartiere di Amburgo, non potevano intervenire in un altro nello stesso momento.

La mattina seguente, fu la volta dell'aviazione strategica americana che inviò i suoi B-17 e B-24 a bombardare l'area portuale della città, mentre i Mosquito fotografavano i quartieri bombardati per valutare gli effetti dell'incursione; tuttavia, gli americani non tentarono altre sortite; quel giorno, per mano dei caccia FW 190 della Luftwaffe, l'U.S.A.A.F. perdette 24 bombardieri dei 300 decollati.

Ma la giornata cruciale di tutta l'operazione Gomorra fu il 27 luglio, caldissima e priva di vento; la notte, circa 800 bombardieri della R.A.F. andarono a colpire i quartieri della città vecchia, con le sue case costruite principalmente in legno; i quadrimotori inglesi usarono principalmente bombe al fosforo e spezzoni incendiari.

Gli incendi divamparono rabbiosi e, per l'assenza di vento, si sfogarono unicamente in senso verticale; l'aria calda nelle strade saliva verso l'alto ed al suo posto si incuneava nelle vie l'aria circostante più fredda, che, riscaldandosi a sua volta, saliva ed altra aria fredda veniva risucchiata; il fenomeno, che potremmo definire di *convezione termica*, è lo stesso che si verifica nell'acqua che abbiamo messo a bollire in una pentola; il

tutto si accelerò incredibilmente, provocando nelle strade dei venti infuocati, che spiravano ad oltre 200 km/ora; di persone che ne vennero aspirate non si trovò più nulla, se non delle masse carbonizzate.

A questo fenomeno così spaventoso, secondo solo a quello di Hiroshima e Nagasaki, fu dato il nome di: *Tempesta di Fuoco*; ma non era finita lì: il 29 luglio, seguì un'ultima incursione notturna inglese e nei giorni successivi solo i Mosquito volarono sopra Amburgo per fotografare ciò che era rimasto della città.

Ed era rimasto davvero ben poco; in dieci giorni di attacchi continui, si erano avvicendati sulla seconda metropoli del Reich ben 3.095 bombardieri anglo-americani, avevano sganciato oltre 3.000 tonnellate di bombe ed avevano provocato la morte di settantamila persone; *senza tetto* erano più di due milioni.

E' amaro ammetterlo, ma in soli sei anni, da Guernica ad Amburgo, l'*Arte* di uccidere le persone con gli aeroplani si era fatta molto *raffinata*.

Tuttavia, mentre l'obiettivo principale del Bomber Command era terrorizzare le popolazioni delle nazioni nemiche, per gli americani dell'U.S.A. Air Force continuavano ad essere prioritari gli obiettivi più strategici, quelli da cui dipendeva la sopravvivenza stessa dei nemici, prime fra tutti le loro fonti energetiche.

Il petrolio della Germania hitleriana veniva da Ploesti, in Romania. E dopo altre incursioni su fabbriche di cuscinetti a sfere e di aeroplani, per l'U.S.A.A.F. arrivò il momento di pensare al bombardamento degli impianti petroliferi rumeni; il 3 agosto 1943, lo attuarono 177 B-24 Liberator di base a Bengasi; dalla Libia alla Romania è un bel viaggio e si passa sopra la Grecia ed i Balcani, ancora saldamente in mano ai tedeschi, che avevano disseminato di stazioni radar le coste sotto il loro controllo.



bombardieri americani B-24 Liberator, durante il bombardamento degli impianti petroliferi di Ploesti – 1943

Quando i quadrimotori americani giunsero su Ploesti, i difensori erano pronti a riceverli con le armi di cui disponevano: cannoni antiaerei da 88 mm. e mitragliere pesanti; nonostante questo, i bombardieri americani riuscirono a mettere a segno il loro carico offensivo, distruggendo circa il 40% degli impianti petroliferi rumeni, ma le perdite che gli attaccanti subirono furono davvero pesanti.



caccia rumeno I.A.R. 80 – 1943

Sulla via del rientro, verso Est e sulla Russia, vennero intercettati dai Messerschmitt della Luftwaffe e dagli I.A.R. 80 rumeni; 56 dei 177 Liberator furono abbattuti ... una percentuale troppo elevata per riprovarci un'altra volta.

Ma spostiamoci di nuovo nello scacchiere del Mediterraneo; dopo la resa degli italo-tedeschi in Tunisia, gli alleati decisero che il prossimo passo sarebbe stato l'occupazione della Sicilia, come premessa per

l'eliminazione definitiva dell'elemento più debole del Patto Tripartito, cioè l'Italia.

Nelle basi nordafricane recentemente conquistate, gli anglo-americani raccolsero le forze aeree per la futura operazione *Husky*; si trattava di circa 4.000 aeroplani, metà dei quali erano rappresentati dai bombardieri strategici americani B-17 Fortezze Volanti e B-24 Liberator, a cui si aggiunsero successivamente degli Handley Page Halifax britannici, affidati ad equipaggi australiani e neozelandesi.

Ma grosse novità si ebbero a proposito dei caccia e dei cacciabombardieri; si resero disponibili delle nuove versioni del P-47 Thunderbolt, precisamente il P-47D, riconoscibile per il nuovo tettuccio a goccia in plexiglas dall'ottima visibilità a 360°, dotato di un nuovo motore Pratt & Whitney, a doppia stella di 18 cilindri, con una potenza di oltre 2.500 CV e dall'armamento formidabile.



Cacciabombardiere P-47 D Thunderbolt – 1943



formazione di caccia North American P-51D Mustang – 1943

Data la sua notevole autonomia, che lo rendeva ideale come caccia di scorta per i bombardieri pesanti, venne utilizzato ampiamente anche come cacciabombardiere, portando un ordigno esplosivo di oltre 1.000 kilogrammi di peso; il P-47D era efficientissimo anche come assaltatore, grazie alle sue 8 mitragliatrici da 12,7 mm.

Per l'operazione *Husky*, furono trasferiti in Africa anche i North American P-51D Mustang; il Mustang, e il nome sta a sottolinearlo, avrebbe voluto essere un vero cavallo selvaggio e dà l'impressione di essere stato progettato, sì negli Stati Uniti, ma nello spirito del più puro caccia intercettore all'inglese: pulito ed

agile, elegante come uno Spitfire.

E dello Spitfire montava lo stesso motore in linea, un Rolls Royce Merlin, 12 cilindri a V da 1.500 CV, che non era certo un propulsore di scuola americana.

Il P-51 precedette di una ventina d'anni un altro oggetto con lo stesso nome: Mustang, nato anch'esso per muoversi velocemente sulle strade, questa volta.

Si trattava di un'automobile degli anni sessanta, una cabriolet della Ford, pensata per essere offerta agli yankee che desideravano guidare una scoperta più compatta ed essenziale delle loro strabordanti decappottabili e che avesse comportamento su strada e linee più inglesi che americane; lo stesso spirito, forse, era alla base dei progettisti del mitico P-51 Mustang.

Inoltre, anche dal punto di vista aerodinamico il progetto del caccia North American era molto avanzato! Chi avesse la pazienza di osservare con attenzione la velatura del Mustang, si accorgerebbe che la sua ala presentava un profilo un po' diverso da quello degli altri caccia prodotti fino a quel momento, Spitfire compreso; le semiali del Mustang erano davvero piuttosto sottili e già preannunciavano i *profili laminari*, che, senza entrare in argomenti tecnici, sono ottimi per mantenere la vena fluida aderente alla superficie superiore dell'ala anche con velocità da 600 km/ora in su.

Contemporaneamente al Mustang, solo il capolavoro dell'ingegnare tedesco Kurt Tank, l'FW 190 della Focke-Wulf accennava a questa caratteristica e dopo di loro quasi tutti gli aerei di elevate prestazioni adottarono tale soluzione per le loro semiali.



cacciabombardiere pesante tedesco Messerschmitt Me 210 – 1943

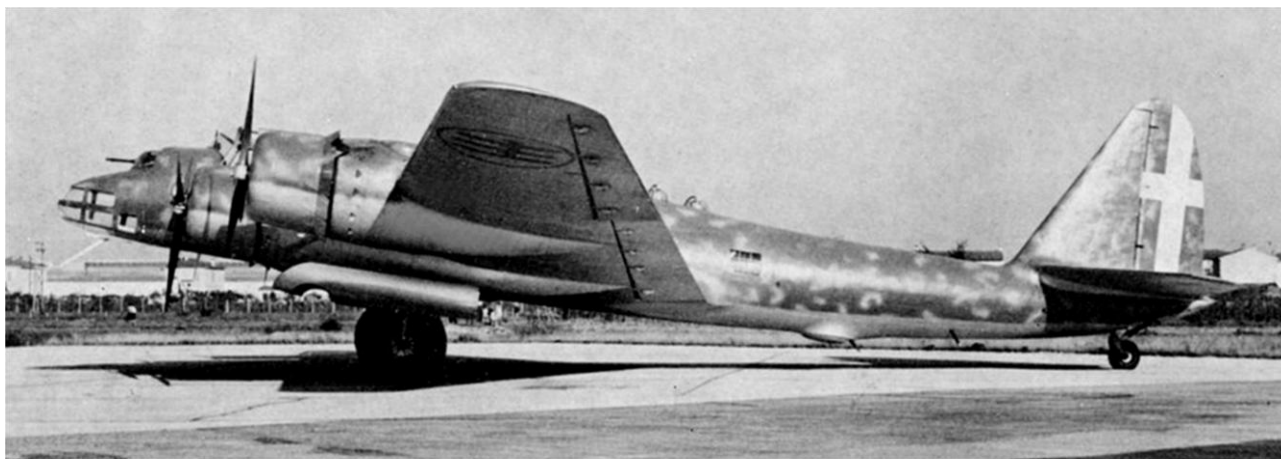
Come il P-47, anche il P-51 Mustang venne utilizzato come cacciabombardiere con un carico offensivo di lancio. Eh, sì! Se è vero che, all'occorrenza, si può utilizzare un cavallo da corsa per trainare un carrettino, allo stesso modo, quando ci si trova in condizioni di indiscussa supremazia aerea, si può anche usare un caccia perfetto per portare una bomba.

Ma non solo gli americani, anche gli inglesi avevano in serbo qualche cosa di nuovo per l'operazione Husky: inviarono nelle basi alleate del Nord-Africa l'ultima versione del loro Supermarine Spitfire, lo Spitfire IX, migliorato come prestazioni e come autonomia.

A questi furono affiancati gli efficacissimi caccia bicoda Lockheed P-38 Lightning, che possedevano un'autonomia adeguata per scortare i quadrimotori e, nello stesso tempo, potevano essere utilizzati per l'attacco al suolo.



bombardiere medio italiano Cant Z 1018 Leone - 1943



bombardiere pesante italiano quadrimotore Piaggio P. 108 - 1943



i caccia italiani delle serie 5, rispettivamente: Macchi MC. 205 Veltro, Reggiane Re 2005 Sagittario e Fiat G. 55 Centauro

A questa forza aerea, gli italo-tedeschi potevano opporre solamente 1.300 aeroplani: 800 tedeschi e 500 italiani.

Nello scacchiere del Sud Europa, come aerei da caccia la Luftwaffe poteva schierare gli affidabilissimi Focke-Wulf FW 190 ed i Messerschmitt Bf 109G; come bombardieri veloci ed assaltatori, l'aeronautica germanica disponeva di aeroplani che erano delle evoluzioni di modelli precedenti, in genere più performanti dei loro predecessori; è il caso dei Messerschmitt Me 210 e degli Me 410, che avevano preso il posto del Bf 110 *Zerstörer* sulle catene di montaggio; anche i nuovi Dornier Do. 217 avevano sostituito le *matite volanti* Do. 17.

Rimanevano, poi, presenti in gran numero i versatissimi Junkers Ju 88.

Molto diversa era la situazione della Regia Aeronautica, ormai ridotta a mezzo migliaio di macchine dei tipi più disparati; spariti i BR.20 della Fiat, fra i bombardieri esistevano ancora i gloriosi, ma superati, trimotori S. 79, che venivano usati anche nel ruolo di aerosiluranti.

Mentre stavano entrando in linea i nostri primi bombardieri moderni completamente metallici, i Cant Z 1018, c'era anche qualche esemplare dell'unico quadrimotore strategico terrestre prodotto in Italia in quegli anni: il Piaggio P. 108; ma più numerosi fra i bombardieri della nostra aeronautica erano ancora i tedeschi Junkers Ju 88 ed Ju 87 Picchiattelli.

Non era molto diversa la situazione della caccia della nostra aviazione; accanto ai Macchi MC 202, già in linea da un paio d'anni, c'erano dei Messerschmitt Bf 109G e perfino dei caccia francesi, acquisiti dopo l'ingresso del nostro esercito nella Francia non occupata, precisamente dei Dewoitine D.520.

Tuttavia, nell'aeronautica italiana, i modelli più interessanti erano quelli della triade dei cosiddetti caccia della *serie 5*, vale a dire il Macchi MC. 205 Veltro, il Reggiane Re 2005 Sagittario ed il Fiat G. 55 Centauro, che erano l'evoluzione degli originali MC. 200, Re 2000 e G. 50, naturalmente potenziati come armamento e rimotorizzati con dei Daimler Benz DB 605 da 1475 CV; questi propulsori erano anche prodotti in Italia dalla Fiat, su licenza Daimler Benz.

Erano aeroplani capaci di giocarsela alla pari, o quasi, con i contemporanei caccia alleati, ma troppo tardi arrivarono e troppo pochi furono! Non ebbero la possibilità di influire in modo significativo sugli eventi dello sbarco in Sicilia.

Le operazioni militari ebbero inizio l'8 maggio 1943 con il bombardamento dell'isola di Pantelleria, che Churchill aveva definito: una portaerei naturale in mezzo al Mediterraneo; in realtà, sull'isola era stato scavato un ampio hangar in caverna, ma di aerei a Pantelleria c'erano soltanto quattro Macchi MC. 202; com'era prevedibile, l'11 maggio 1943 la guarnigione italiana si arrese.



aliante americano Waco - 1943

Lo sbarco in Sicilia fu la più imponente operazione anfibia tentata fino allora; vi presero parte 3.000 navi alleate, fra cui due portaerei britanniche; il 9 luglio l'operazione Husky ebbe inizio e per la prima volta gli inglesi impiegarono delle truppe aviotrasportate, eseguendo un massiccio aviosbarco.

Furono 137 i grandi alianti tipo Waco, di fabbricazione statunitense, utilizzati dai britannici; trainati in volo da altrettanti Handley Page Halifax, presero terra in Sicilia, accompagnati da una divisione di paracadutisti americani; questa fu trasferita a bordo dei bimotori da trasporto C-47 Dakota, cioè dei

diffusissimi Douglas DC-3 adattati al trasporto di paracadutisti.

Nota singolare: per la prima volta in Sicilia, alcuni soldati americani vennero dotati di piccoli tubi lanciarazzi per impiego individuale come arma controcarro; erano quelli che ancora oggi conosciamo come *bazooka*!

Tuttavia, errori ed imprecisioni nei lanci misero in discussione il successo dell'aviosbarco e la tenuta stessa della testa di ponte alleata nei pressi di Gela fu in pericolo; risolse la situazione l'attività incessante dei

cacciabombardieri americani P-47 Thundebolt e dei bicoda P-38 Lightning che attaccarono con successo i veicoli corazzati della Wehrmacht, chiamati a contenere l'espansione della testa di ponte.



bimotori da trasporto americani Douglas C-47 Skytrain (Dakota nella nomenclatura inglese) - 1943

La battaglia in Sicilia continuava da due settimane, quando a Roma gli eventi precipitarono: nella notte fra il 24 ed il 25 luglio 1943, il Gran Consiglio del Fascismo dimissionò Benito Mussolini da Capo del Governo; il giorno seguente, l'ex-Duce venne arrestato ed il Re Vittorio Emanuele nominò il Gen. Pietro Badoglio come Primo Ministro e Segretario di Stato del Regno.



La corazzata Roma colpita da una bomba teleguidata tedesca lanciata da un Dornier Do. 217 – 9 settembre 1943

Ma: “la guerra continua” comunicò alla radio Il nuovo Capo del Governo ed il 13 agosto il comandante delle forze armate germaniche in Italia, il Feldmaresciallo dell’Arma Aerea Albert Kesselring riuscì a far evacuare dalla Sicilia i suoi 60.000 soldati, completi di equipaggiamento.

Però gli Alleati incalzavano; volevano al più presto la resa dell’Italia, sia per eliminare la resistenza che ancora l’esercito italiano poteva opporre agli Alleati, sia, soprattutto, per impedire l’assistenza che le nostre forze armate potevano fornire ai reparti della Wehrmacht, presenti nella penisola.

E’ per queste finalità che il mese di agosto 1943, dal punto di vista della guerra aerea, venne contrassegnato da ripetuti e feroci bombardamenti sulle città industriali e popolose del Nord Italia; furono colpite Torino, Genova, Milano, dove i Lancaster e gli Halifax inglesi distrussero indiscriminatamente aree industriali e centri abitati, come l’elegante quartiere Crocetta a Torino ed il centro storico di Milano con i suoi palazzi settecenteschi ed ottocenteschi; ne fece le spese anche il Teatro alla Scala, tempio della musica unico al mondo.

E puntuale, dopo lo sbarco in Calabria dei primi contingenti dell'VIII Armata del generale Montgomery, arrivò la resa incondizionata dell'Italia, che spaccò di fatto in due il nostro paese.

Di ciò che restava della Regia Aeronautica, circa 400 aeroplani riuscirono a prendere la strada del Sud ed andarono a costituire il primo nucleo della *Forza Aerea Cobelligerante*, schierata dalla parte degli Alleati; l'8 settembre 1943, anche la Regia Marina ricevette l'ordine di dirigersi a Malta e consegnarsi agli inglesi, ma i tedeschi non si fecero sorprendere; essi disponevano di un'arma nuova: una potente bomba volante teleguidata, con cui avevano già affondato recentemente due corazzate alleate.

Il 9 settembre, i Dornier Do. 217 della Luftwaffe intercettarono la flotta italiana in navigazione ed una di quelle bombe volanti, guidata alla perfezione, si infilò nel fumaiolo della nuovissima corazzata Roma; l'esplosione fu letale e la grande nave da battaglia italiana affondò in pochi minuti.

Ma un altro evento militare importante connotò quel fatidico 8 settembre: lo sbarco alleato a Salerno, cioè l'operazione: *Avalanche*, che vuol dire valanga.

Anche a Salerno, gli Alleati seguirono lo stesso copione di Gela ed anche in questo caso furono i cacciabombardieri e gli assaltatori americani ed inglesi a risolvere la situazione; nel territorio italiano già in mano alleata, era stato allestito un campo di volo utilizzando quelle *grelle* traforate già impiegate nelle isolette del Pacifico.

In condizioni di schiacciante supremazia aerea, da lì decollavano di continuo Spitfire IX inglesi e Mustang americani che svolgevano il ruolo di vera e propria artiglieria alata, bersagliando con grande efficacia i corazzati tedeschi, con razzi e cannoncini.



caccia inglese Spitfire IX - 1943

Ma ci fu un altro fatto straordinario di quei giorni, così convulsi e densi di avvenimenti; l'evento risale al 12 settembre 1943 ed ebbe conseguenze molto importanti per la storia stessa del nostro paese: la liberazione di Mussolini da Campo Imperatore.

Dopo un mese e più di soggiorni in diverse località segrete, l'ex-Duce era stato portato lassù, a 1.800 metri d'altezza, nell'hotel della stazione sciistica sul Gran Sasso d'Italia; il luogo della detenzione doveva essere segreto ed una guarnigione dei nostri Carabinieri era incaricata della sorveglianza dell'ex Primo Ministro.

Ma, si sa che in Italia i segreti sono sempre come quelli di Pulcinella e gli ex-alleati germanici conoscevano alla perfezione il luogo dove veniva custodito Mussolini e decisero di prelevarlo.

A liberare l'ex-Duce ci pensarono i paracadutisti di Kurt Student; il pomeriggio del 12 settembre, una coppia di alianti scese sulle pendici del Gran Sasso e ne uscirono i paracadutisti della Luftwaffe; contemporaneamente, atterrò un piccolo aeroplano tedesco del tipo che noi oggi definiremmo: STOL (Short Take Off and Landing) cioè con spazio d'atterraggio e decollo particolarmente brevi.

Quello strano velivolo aveva un'ala alta rettangolare e veniva fabbricato dalla ditta tedesca Fieseler con la sigla: Fi 156 *Storch*, cioè Cicogna; era davvero una macchina straordinaria quel Fi 156, capace di atterrare e decollare in meno di cento metri.

Quel pomeriggio, dal Cicogna uscì un corpulento ufficiale delle SS; si chiamava Otto Skorzeny e fu uno dei protagonisti della preparazione dell'offensiva delle Ardenne, attuata nell'anno successivo; lo sbarco sul Gran Sasso fu fulmineo, meglio che ad Eben Emael, nel maggio del '40.



il monoplano tedesco Fieseler 156 Storch della liberazione di Mussolini – 12 settembre 1943

A Campo Imperatore non si sparò un colpo; i carabinieri non fecero in tempo a reagire o si chiese loro di non farlo ... non lo sapremo mai; dopo una mezz'ora, Mussolini, Skorzeny e l'abilissimo pilota del Cicogna ripartirono con il piccolo Fi 156 e l'ex-Duce, di lì a qualche giorno avrebbe fondato la *Repubblica Sociale Italiana*, quella che a tutti noi è nota come Repubblica di Salò, dalla località del lago di Garda dove insediò i suoi ministeri; ma questa è un'altra storia, che va al di là dei fatti dell'aviazione.

Soltanto dispiace che a prendersi tutto il merito dell'operazione fu, immeritatamente, quell'inquietante personaggio che fu il maggiore Skorzeny; fece di tutto per atteggiarsi a protagonista dell'azione, mentre fu il Gen. Kurt Student a pianificare l'operazione lampo ed i suoi paracadutisti ad attuarla; ma, si sa che lo sfortunato generale della Luftwaffe era caduto in disgrazia dopo il contrastato aviosbarco di Creta, mentre Skorzeny delle Waffen SS, era un astro nascente fra gli eroi del nuovo Walhalla hitleriano.

Con l'autunno, la nuova repubblica fascista era stata costituita e le operazioni militari ebbero una sosta, ma non quelle aeree.

Ora, gli sforzi degli Alleati sembravano puntare su azioni più tattiche in Italia, con azioni mirate e circoscritte; ma l'obiettivo importante, quello davvero strategico persisteva ed era ben chiaro in quegli ultimi mesi del '43: ostacolare il più possibile i rifornimenti per le divisioni tedesche attestatesse sulla *linea Gustav*, che attraversava orizzontalmente la penisola, dalla costa tirrenica, a Sud di Roma, fino a Pescara, sull'Adriatico.

In condizioni di assoluta superiorità aerea, fu un continuo andirivieni di bombardieri medi americani B-25 Mitchell, quelli che avevano fatto visita all'Imperatore di Tokyo, due anni prima e B-26 Maurader che andavano a colpire ponti, nodi ferroviari del Centro-Nord Italia; da parte dei Mosquito inglesi e dei Thunderbolt americani si eseguivano anche semplici azioni di mitragliamento contro autocarri, carretti e a tutto ciò che si muoveva sulle strade e nei campi.

I nostri connazionali si erano abituati a quelle incursioni aeree alleate e chiamavano, non certo affettuosamente: *Pippo* i protagonisti di quelle incursioni, di solito crepuscolari; esse avevano luogo principalmente sulle nostre strade fuori città e nelle campagne.

L'obiettivo essenziale era raggiunto: l'Italia centrale risultava paralizzatas; solo nel cuore della notte ci si poteva azzardare a trasportare qualche cosa con un camion, o anche semplicemente con una bicicletta.



Bombardiere medio americano B-25 Mitchell - 1943

E, dopo tutta quella preparazione, il 22 gennaio 1944, fu attuato il terzo sbarco in Italia, a Nettuno questa volta e fu subito occupata la cittadina laziale di Anzio; la speranza degli Alleati era di aggirare la linea Gustav e di arrivare rapidamente a Roma.

Ma anche questo sbarco fu molto contrastato dalla Wehrmacht, che poté schierare i nuovi carri armati Tigre e Pantera ed anche ci fu l'intervento di una squadriglia di aerosiluranti SM. 79, inquadrati nella neonata *Aeronautica Repubblicana* della Repubblica Sociale di Mussolini, che andò ad attaccare le navi alleate impegnate nello sbarco.

Ancora una volta, furono i cacciabombardieri assaltatori P-38 Lightning ed i P-47 Thunderbolt a risolvere la situazione a vantaggio degli Alleati; oltretutto, con altri bombardieri medi, gli anglo-americani effettuarono

il 30 gennaio 1944 un pesante bombardamento dell'aeroporto di Udine, città ormai inglobata nel Reich tedesco, distruggendo al suolo ed in volo oltre un centinaio di caccia Bf 109, Bf 110 e FW 190.

140 aerei tolti di mezzo in un solo giorno era un fatto davvero grave per la Luftwaffe e, soprattutto, era un risultato molto utile per i marines americani, impantanati nelle sabbie di Nettuno.

Invece, assolutamente inutile fu il bombardamento del borgo e dell'abbazia di Cassino, attuato nel mese successivo; vi parteciparono circa 700 bombardieri pesanti alleati; l'operazione non fu risolutiva dal punto di vista militare, dal momento che la linea Gustav non crollò, nonostante la distruzione totale del Monastero voluta dal generale neozelandese Bernard Freyberg.



l'abbazia di Montecassino dopo il bombardamento alleato – febbraio 1944

Assieme all'abbazia, fu demolito un patrimonio storico e culturale più che millenario, custodito fra le mura fondate da San Benedetto a Montecassino, a dimostrazione una volta di più, che chi possiede il potere ed ha anche la forza per esercitarlo con la violenza, quasi mai detiene la saggezza per gestirlo con intelligenza.

La douce France – Operazioni Overlord e Anvil

Nella tarda primavera del 1944, era ormai maturo il tempo per l'apertura di quel secondo fronte in Europa che, da tempo ormai, Stalin reclamava.

Lo sbarco nel Nord della Francia prese il nome di operazione *Overlord* ed il comandante in capo delle Forze alleate che vi parteciparono, fu il generale americano Dwight Eisenhower.

Oltre a 5.000 navi, Eisenhower aveva a disposizione una forza aerea mai vista prima per un'unica operazione militare: circa 13.000 aeroplani, fra inglesi e statunitensi, di cui 2.500 bombardieri pesanti quadrimotori, 1.600 bombardieri medi bimotori, ben 5.400 apparecchi da caccia e cacciabombardieri, 2.400 aeroplani da trasporto e varie centinaia di altri aerei più piccoli da collegamento.

Gli aeroplani alleati appartenevano a diverse forze aeree ed esibivano diverse insegne nazionali, dalle stelle bianche in campo blu degli statunitensi ai dischi colorati sovrapposti dei britannici; allo scopo di distinguersi immediatamente dagli aerei della Luftwaffe, sulle fusoliere degli aerei alleati furono dipinte delle strisce verticali bianche e nere, che rimasero presenti per tutta la durata dell'operazione.

Alla formidabile forza aerea anglo-americana, si aggiungevano 260 alianti, per sbarcare a ridosso delle future teste di ponte delle truppe scelte aviotrasportate.

Come sempre accade in questi attacchi a sorpresa, il primo atto fu un'azione aerea, finalizzata alla distruzione di oltre cento stazioni radar tedesche, dislocate sulle coste della Francia settentrionale; l'attacco a sorpresa ebbe luogo il 5 giugno 1944.

Il giorno successivo, il 6 giugno, fu il fatidico *D day*, in cui ebbe inizio l'operazione anfibia sulle coste della Normandia; anche in quell'occasione l'aviazione alleata non rimase inattiva: si divertì a disseminare nel cielo sopra la costa normanna migliaia o milioni delle solite striscioline di stagnola, che accecarono i residuali radar germanici e impedirono alla Luftwaffe di avere chiara visione di quello che stava succedendo.

Inoltre, gli aeroplani tedeschi al momento disponibili nel Nord della Francia, erano solo 300, di cui circa la metà aerei da caccia; inizialmente, essi furono tenuti a terra, in quanto l'alto comando germanico aveva ritenuto l'operazione alleata in atto un'azione diversiva; ci si attendeva da un momento all'altro la notizia dello sbarco, quello vero, nei pressi di Calais.



coppia di caccia tedeschi Focke Wulf FW 190 – estate 1944

Solo due FW 190 si alzarono in volo, quasi per iniziativa personale dei piloti; nei giorni successivi, gli aerei della Luftwaffe furono richiamati nei luoghi dei combattimenti, ma la supremazia nei cieli rimase saldamente nelle mani degli Alleati.

E questa fu una fortuna, dal momento che, una volta di più, i lanci delle forze paracadutate furono piuttosto imprecisi e gli aviosbarchi degli inglesi si fecero piuttosto drammatici perché ostacolati da dei pali

conficcati nel terreno; non erano proprio il massimo della tecnologia contraerea, ma questi elementi si rivelarono piuttosto efficaci; i soldati li battezzarono gli *asparagi di Rommel*, dal nome del noto feldmaresciallo tedesco cui era affidata la difesa del cosiddetto Vallo Atlantico.

La situazione sul campo si era fatta difficile per gli anglo-americani, ma venne risolta una volta di più dai cacciabombardieri e dagli assaltatori; gli statunitensi avevano a disposizione il formidabile Thunderbolt e gli inglesi gli affiancarono un nuovo caccia pesante della Hawker, che aveva sostituito sulle linee di montaggio il leggendario Hurricane.

Questo nuovo apparecchio si chiamava: *Typhoon*, cioè Tifone ed era motorizzato con un potente propulsore in linea Napier Sabre a 24 cilindri ad H, che gli conferiva delle prestazioni di prim'ordine, confrontabili con quelle del suo pari ruolo americano.



cacciabombardiere inglese Hawker Typhoon – 1944

Anche il Typhoon era potentemente armato: 4 cannoncini da 20 mm. e, soprattutto, 8 razzi simili a quelli del Thunderbolt americano.

Tempi duri per i panzer! Typhoon e Thunderbolt avevano gli strumenti per distruggerli; con i loro missili perforanti riuscivano perfino a farli sollevare da terra, con tutte le loro quaranta tonnellate e a farli ricadere rovesciati a pancia all'aria.

inoltre, sia gli inglesi, sia gli americani avevano dotato i loro assaltatori di apparecchiature radio che li collegavano con le forze di terra in avanzata; queste richiedevano l'intervento dei cacciabombardieri per azioni mirate e precise, oggi diremmo *chirurgiche*: un cannoncino nemico che impediva il passaggio agli autoveicoli su di un ponte, un carro armato che minacciava una ridotta alleata e così via.

Insomma, i cacciabombardieri fornivano un supporto tattico *on demand* alle forze di Eisenhower; anche i Thunderbolt ed i Typhoon erano diventati una vera e propria artiglieria alata al servizio degli anglo-americani.

Alla fine di luglio, soprattutto grazie a quella coppia di poderosi cacciabombardieri inglesi ed americani, le vie per il Belgio e per Parigi erano spianate.

E il resto della Francia, il Sud del paese? Gli americani avevano pensato anche a quello, con l'operazione: *Anvil*, che vuol dire incudine; il 14 agosto 1944, una forza congiunta statunitense e della Francia Libera di De Gaulle prese terra a Cannes, in Costa Azzurra, con lo scopo di distogliere forze germaniche dal Nord del paese; per inciso, ... la vigilia di Ferragosto, su una delle più belle spiagge del Mediterraneo ... chissà che faccia avranno fatto i bagnanti, ammesso che ce ne fossero, e che faccia avranno fatto i marines, che, invece, c'erano di sicuro.

Chi non c'era proprio era la Wehrmacht! Con i loro corazzati ed i pochi aerei rimasti, i tedeschi erano talmente impegnati attorno a Parigi che non intervennero quasi in Provenza e lo sbarco franco-americano non incontrò particolare resistenza; anche gli Alleati preferirono non distogliere i loro aerei dal Nord della Francia.



cacciabombardiere imbarcato americano Grumman F6F Hellcat – 1944

Però gli americani potevano intervenire ugualmente con una loro forza aerea, dal momento che avevano delle navi portaerei anche nel Mediterraneo e così, i velivoli utilizzati nell'operazione *Anvil* furono tutti aerei imbarcati: ai ben noti Wildcat, si aggiunse un nuovo caccia della U.S. Navy, il Grumman F6F Hellcat, discendente diretto del diffusissimo F4F, di cui riproponeva la configurazione generale, ma con un più performante motore Pratt & Whitney a 18 cilindri in doppia stella ed un armamento potenziato: 8 mitragliatrici da 12,7 mm..

Insomma, l'Hellcat era un caccia imbarcato dalle caratteristiche molto brillanti e, finalmente, con un carrello più ortodosso di quello del suo predecessore; le ruote dell'F6F si ritraevano nelle semiali, anziché in fusoliera come nel caso del vecchio Wildcat.

In Oriente si continua a combattere

Il Col. Claire Chennault era presente in Cina con le sue Tigri Volanti già da un paio d'anni; i suoi volontari pilotavano dei Curtiss P-40 Tomahawk, su cui erano dipinte delle facce di squali con una vistosa dentatura ed avevano sempre avuto la meglio sui caccia giapponesi A-5M e Ki-27, con carrello fisso.



un Curtiss P-40 Tomahawk delle Tigri Volanti – Cina, 1942

Ma le cose cambiarono all'improvviso nel 1941, quando apparvero, nei cieli cinesi, i nuovi caccia nipponici A-6M Zero dalle prestazioni decisamente superiori a quelle dei P-40 delle Tigri Volanti; per fortuna, i piloti americani non si lasciarono scoraggiare e riuscirono a sfruttare le notevoli qualità di *incassatore* del P-40 e la providenziale corazzatura del seggiolino del pilota.

Però, all'inizio del 1942, l'armata di terra giapponese aveva interrotto la strada che, attraverso la giungla birmana, metteva in comunicazione l'India con la Cina; non restava che un solo modo per portare alla Cina i rifornimenti degli Alleati e Claire Chennault lo seppe mettere in pratica alla perfezione.

Attuò un lunghissimo ponte aereo che costeggiava sul lato Sud la catena dell'Himalaya; era lungo 800 chilometri e sorvolava territori impervi e desolati a quote elevatissime; per questo motivo, tale rotta venne chiamata: *la gobba*; fu l'inarrestabile C-47 Dakota il primo aeroplano a percorrerla; poi, il bimotore Douglas fu affiancato anche dal quadrimotore tuttofare Boeing B-17.

Questo ponte aereo si rivelò essenziale per le successive operazioni belliche in Estremo Oriente; nel maggio 1944, infatti, sugli aeroporti cinesi in mano agli Alleati comparvero i primi bombardieri strategici, anzi *superbombardieri* strategici americani Boeing B-29 *Flying Superfortress* o Superfortezze Volanti.

Si trattava di giganteschi quadrimotori, con una potenza complessiva di 8.800 CV grazie a 4 motori Wright a 18 cilindri in doppia stella, dotati di turbocompressore che consentiva loro di volare a quote superiori ai 10.000 metri, ad una velocità di 550 Km/ora, con un carico offensivo di 5 tonnellate di bombe.

Il B-29 aveva un'autonomia incredibile: 9.200 km.; inoltre, come già il B-24 e a differenza del più datato B-17, la nuova Superfortezza Volante utilizzava un carrello tricycle anteriore; infine, i B-29 erano armati con torrette telecomandate con mitragliatrici da 12,7 mm. ed un cannoncino da 20 mm. nella coda ... Insomma, il B-29 era forse l'aeroplano che Giulio Douhet aveva sempre sognato.



bombardiere strategico americano Boeing B-29 Flying Superfortress (Superfortezza volante) – 1944

Certo è che, dalla Cina, i B-29 avevano la possibilità di arrivare sull'arcipelago giapponese e fare ritorno alle loro basi; perciò, proprio per sostenere l'operatività di un tale gigante, era essenziale percorrere la rotta della Gobba; ed infatti, la prima incursione delle Superfortezze Volanti sulle isole giapponesi non tardò ad arrivare: il 10 maggio 1944, i B-29 andarono a bombardare le acciaierie imperiali di Yawata, nei pressi di Kyoto.

Ma ormai, a causa degli attacchi aerei americani, tutto il Giappone era paralizzato e, allo scopo di accelerare il più possibile l'avvicinamento al territorio metropolitano dei nipponici, gli americani puntarono a quelle isole su cui aeroporti già esistenti potevano essere strappati agli aeroplani con i dischi rossi sulle ali; quelle piste sarebbero diventate nuove basi per gli aerei statunitensi destinati ad attaccare più in profondità il territorio giapponese.

In questa strategia, si inquadra l'attacco americano a Saipan, nelle isole Marianne, in cui vennero distrutti al suolo ben 170 aeroplani giapponesi; era il 24 febbraio 1944; successivamente, la base aerea fu occupata da una forza da sbarco americana.

Pochi mesi dopo, invece, ebbe luogo una battaglia navale non molto nota, ma fu quella a cui parteciparono più navi portaerei di tutta la storia della marineria e dell'aviazione: la Battaglia del Mar delle Filippine.

Le due flotte più imponenti mai viste in mare, si scontrarono il 16 luglio 1944; oltre a 5 navi da battaglia, le forze giapponesi comprendevano altrettante portaerei pesanti e 4 leggere, con a bordo circa 200 caccia Zero, aerosiluranti e bombardieri a tuffo, per un totale di 420 aeroplani.

Le fronteggiavano 7 portaerei pesanti ed 8 leggere americane, accompagnate da diverse corazzate con una forza aerea circa doppia rispetto a quella nipponica, comprendente 200 aerosiluranti Avenger, 120 bombardieri in picchiata Dauntless ed i nuovissimi pari ruolo Curtiss A-25 Helldiver; completavano lo schieramento statunitense ben 450 caccia imbarcati Grumman F6F Hellcat, finalmente superiori agli Zero Mitsubishi, come prestazioni ed armamento.



bombardiere a tuffo imbarcato americano Curtiss A-25 Helldiver – 1944

Pesantissime furono le perdite giapponesi, fra cui più della metà furono bombardieri ed aerei da caccia finiti in mare dopo l'affondamento delle loro portaerei madri; decisamente più contenute le perdite degli statunitensi: 130 aeroplani in tutto.

Di nuovo, il 16 ottobre 1944 una poderosa flotta americana si presentò all'imboccatura del Golfo di Leyte; la fronteggiavano due formazioni navali nipponiche comprendenti le corazzate Yamato e Musashi, le più potenti navi da battaglia al mondo, ma sulle portaerei giapponesi trovavano posto solo un centinaio di aeroplani della marina imperiale; ormai, la disparità fra le forze aeree in campo era schiacciante.

Ma la Battaglia del Golfo di Leyte è ricordata perché registrò un fatto inatteso, un evento assolutamente nuovo: prima uno, poi un altro, alla fine parecchi aeroplani giapponesi si schiantarono sul ponte delle portaerei americane, danneggiandole seriamente; gli aerei nipponici si precipitarono anche sulle navi minori, riuscendo ad affondarle, come nel caso di numerosi cacciatorpediniere.

Per la verità, era già accaduto che piloti di diverse aviazioni in guerra, convinti di non avere più scampo, puntassero deliberatamente il proprio aeroplano contro un obiettivo importante degli avversari, ma si era sempre trattato di casi isolati, per non dire disperati.

Ma questa volta, no! Questa volta era diverso! I piloti giapponesi non erano psicologicamente in quella condizione e quegli attacchi erano preordinati; non si trattava nemmeno di un unico aviatore esaltato; erano due, tre, tanti i piloti che compivano quello stesso gesto suicida.



attacco kamikaze di uno Zero giapponese contro la corazzata Missouri – ottobre 1944

vita per amore della Patria e per l'Onore dell'Imperatore.

E' al di là della nostra comprensione! E' vero che c'era il Paradiso degli Eroi ad attenderli, ma queste logiche trascendenti, permeate di una cavalleria quasi medioevale, sembravano riemergere da un lontano, profondo passato ancestrale ... eppure, sono fatti accaduti poco più di settant'anni fa, in uno dei paesi più industrializzati del mondo!

I marinai americani non lo sapevano, ma a Leyte, quel 21 ottobre 1944, avevano assistito al primo attacco *kamikaze*, che la storia ricordi.

Vento divino, significa quella parola ed i piloti kamikaze erano una squadra di volontari giovanissimi, che l'Ammiraglio Ohnishi aveva reclutato per compiere quelle missioni senza ritorno.

Una tazza di sakè e via! Su un aeroplano imbottito di esplosivo contro una nave nemica, decisi a sacrificare la propria



gruppo di giovani piloti kamikaze in procinto di partire per una missione suicida – ottobre 1944

Resistenze in Europa – Market Garden e Herbstnebel

Liberata la Francia, le forze corazzate alleate erano ormai sopraggiunte ai confini naturali del Reich.

Per iniziativa del Primo Ministro britannico, venne ideata e pianificata una nuova operazione di aviosbarco, che doveva portare le truppe alleate in Olanda; l'obiettivo era chiaro: piegare definitivamente la Germania entro l'anno 1944.

L'operazione venne denominata: Market Garden, con chiaro riferimento ai Paesi Bassi, come terra dei tulipani; l'aviosbarco era previsto fra le cittadine di Arnhem e Nijmegen, nella tarda estate del 1944; si sarebbe trattato di un unico attacco da parte di forze d'invasione tutte aviotrasportate, a cui avrebbero partecipato contingenti britannici, statunitensi e polacchi; sarebbe stato il più gigantesco aviosbarco mai tentato sino allora, più massiccio ancora di quello di Creta, effettuato dai tedeschi tre anni prima.

Quando Market Garden scattò, il 17 settembre 1944, gli Alleati misero in campo una forza aerea più che adeguata: circa 4.600 aeroplani, di cui 900 cacciabombardieri-assaltatori, tipicamente Typhoon, Lightning e Thunderbolt.

Ma, nei primissimi giorni dell'operazione, furono gli aeroplani da trasporto i più impegnati: ben 1.500 apparecchi, quasi tutti Douglas C-47 Dakota, utilizzati sia per il lancio di paracadutisti, sia per i rifornimenti alle truppe a terra.

Furono paracadutati anche piccoli autoveicoli, come jeep alleggerite; appesi ad un paracadute, vennero lanciati anche degli strani cilindri, lunghi un paio di metri e del diametro di una cinquantina di centimetri; essi contenevano una piccola motocicletta, con ruote molto minuscole; a quegli inconsueti motoveicoli era stato affibbiato il nome di *Scooter*.



*motocicletta inglese a ruote piccole paracadutabile
Excelsior Welbike – settembre 1944*

Guarda un po' ... anche le nostre Vespa e Lambretta avevano dei progenitori, nati già allora per essere dei veicoletti pratici, particolarmente utili anche sul campo di battaglia.

Lo scooter veniva chiuso nel suo cilindro paracadutabile, già col pieno fatto e con manubrio e sellino ripiegati; bastava rimetterli in posizione, dare un colpo al pedale d'avviamento e via! Il portaordini era servito e poteva svolgere al meglio il suo servizio.

Contemporaneamente, altri mezzi come camionette e cannoni controcarro presero terra su degli alianti, accompagnati da fanti ed artiglieri completamente equipaggiati.

Furono nientemeno che 600 i veleggiatori utilizzati in Market Garden, fra i quali gli Wako americani, gli Horsa inglesi ed i grandi Hamilcar, lunghi 21 metri e capaci di trasportare 8 tonnellate di materiali; su di essi prendeva posto un tank leggero o una coppia di quei cingolati Bren, sempre presenti nell'esercito britannico.



alante inglese Hamilcar, nel momento in cui un carro leggero lascia la sua fusoliera – settembre 1944

Tuttavia, nonostante la preparazione ed il dispiegamento di mezzi, Market Garden ebbe un esito sfortunato: soldati ed armamenti furono paracadutati in posizioni sbagliate, se non addirittura in bocca al nemico; e poi ci fu un'inattesa reazione tedesca, molto decisa e puntuale.

E proprio grazie al dominio incontrastato del cielo, ancora una volta furono i cacciabombardieri a giocare un ruolo determinante; nonostante questo prezioso supporto, agli Alleati vennero a mancare gli armamenti pesanti, trattenuti in Inghilterra dalle mutate condizioni meteorologiche che si erano fatte proibitive per il decollo degli aeroplani.



installazione di razzi controcarro su di un cacciabombardiere britannico Hawker Typhoon - 1944

Sotto la protezione degli immancabili P-47 Thunderbolt e Typhoon, il 26 settembre 1944, 2.400 anglo-polacchi e 10.000 americani rientrarono dietro le linee tenute dalle forze di Montgomery; purtroppo, l'operazione Market Garden si era risolta con un nulla di fatto! La guerra si sarebbe protratta ancora nel 1945.

Tanto più che i tedeschi non avevano nessuna intenzione di arrendersi in quell'inverno; anzi, in dicembre diedero vita ad una nuova offensiva, l'ultima della Wehrmacht sul fronte occidentale: *Herbstnebel* era il suo nome, che significa: nebbia d'autunno; quest'operazione militare, nota anche come *Offensiva delle Ardenne* venne attuata sul confine fra Francia, Belgio e Germania.

Herbstnebel fu un'operazione dallo svolgimento decisamente anomalo, secondo i canoni classici della strategia militare ed in questo consiste la sua unicità; a dire il vero, più che nella storia dell'aviazione, Herbstnebel dovrebbe essere annoverata nella storia della *non aviazione*!

Ed ecco i fatti: tradizionalmente, tutti i generali del mondo aspettano la bella stagione per lanciare le proprie offensive, fidando su di un terreno solido per far correre i loro carri armati e su di un cielo terso per utilizzare al meglio i propri aeroplani.

Ma per Herbstnebel non fu così! Nell'autunno del 1944, i generali tedeschi sapevano che i tank anglo-americani erano molti di più dei loro panzer e bisognava impedire loro di muovere al contrattacco; anche i cieli erano degli Alleati e bisognava evitare che i loro aeroplani volassero a proprio piacimento.

Nella futura Herbstnebel c'era un solo particolare che avrebbe avvantaggiato la Wehrmacht: oltre che essere più potenti, i panzer tedeschi di ultima generazione, i *Pantera*, i *Tigre*, i *Tigre Reale* ed i semoventi *Elefant* per intenderci, montavano cingoli molto larghi, ad imitazione di quelli del carro sovietico T-34, che era stato progettato per muoversi agevolmente sulla neve.



carro armato tedesco Panther (1944) – notare il cingolo particolarmente largo

Al contrario, i tank inglesi, così come gli *Sherman* ed i *Lee* americani, utilizzavano cingoli stretti, ideali per viaggiare nel deserto e sulle strade dell'Europa; risultato: dopo abbondanti nevicate, i carri amati anglo-americani affondavano nel terreno innevato e con una fitta nebbia sugli aeroporti della Francia e delle isole britanniche, gli aerei alleati non potevano decollare.

Era quello il momento pazientemente atteso; il 16 dicembre 1944, i generali tedeschi lanciarono il loro attacco sulle Ardenne; nell'attesa, c'era stata una meticolosa preparazione; si arrivò anche ad addestrare dei soldati della Wehrmacht capaci di parlare un americano *fluente*, per essere spediti, con uniformi U.S.A., a sabotare le attività degli Alleati ... una sorta di rinnovata V° Colonna.

Per inciso, in quello stesso sabato in cui i carri armati con la croce nera andavano di nuovo all'attacco, ad 800 chilometri di distanza, al Teatro Lirico di Milano per la precisione, Benito Mussolini incontrava i suoi camerati più irriducibili e ribadiva loro la volontà incrollabile di "difendere la valle del Po con le unghie e con i denti, in attesa che tutta l'Italia ritorni ad essere repubblicana ...".

Ma non solo: l'ex-duce rivelò ai suoi fedelissimi una nuova strabiliante verità: l'esistenza delle armi segrete dei camerati germanici; erano bombe volanti, erano razzi balistici inintercettabili, erano aeroplani di nuova concezione dalla velocità sbalorditiva e poi, c'era una bomba ormai in fase di sperimentazione, una bomba dalla potenza distruttiva mai vista, inimmaginabile; tutti quegli strumenti avrebbero capovolto le sorti sfavorevoli della guerra.

Quando poi, nel pomeriggio, si diffuse la notizia dell'offensiva tedesca in atto sulle Ardenne, il pubblico del teatro s'infiammò e fu un delirio di euforia e di rinnovato entusiasmo ... , fu quello l'ultimo inebriante bagno di folla per Mussolini.



Junkers Ju 52 con mimetizzazione invernale ed insegne svizzere, analogo a quelli usati durante l'operazione Herbstnebel 1944

Ma, tornando ai fatti di quel dicembre, grazie ad un centinaio di Junkers Ju 52, recuperati da Stalingrado e ricondizionati, alle spalle delle linee alleate, fu lanciata una divisione di paracadutisti della Luftwaffe, mentre i *Panther* ed i *Tiger* avanzavano; alla fine, i tedeschi riuscirono a sfondare le linee americane e a chiudere in una sacca una divisione statunitense, immobilizzata dalla neve nei pressi di Bastogne, in Belgio.

Ma, se è vero che i sogni svaniscono all'alba, è anche vero che l'illusione di Hitler di arrestare l'avanzata degli Alleati durò solo una settimana.

Già il 20 dicembre, sull'Inghilterra la nebbia diradò e ricominciarono i voli regolari anglo-americani, la cittadina vallona ed il contingente americano là intrappolato vennero riforniti dal cielo con gli immancabili C-47 Dakota dell'U.S.A.A.F.; fu un lavoro estenuante, ma per fortuna degli yankee, quel ponte aereo durò solo pochi giorni.

Infatti, il 23 dello stesso mese, tutta l'aviazione alleata era in piena attività e di lì a poco anche i carri armati con la stella bianca sarebbero arrivati a liberare Bastogne.

L'operazione Nebbia d'Autunno costò cara alla Luftwaffe: circa 250 aeroplani perduti nei giorni successivi alla ricomparsa dell'aviazione alleata nei cieli delle Ardenne.

1945 - Ultime operazioni aeree in Europa

Nell'ultimo scorcio della guerra, per i tedeschi arrivarono macchine rivoluzionarie, con l'effetto più di creare l'illusione che di realizzare concretamente un capovolgimento del corso del conflitto, ma questo è un argomento prematuro.

Invece, fu con aeroplani tradizionali, molto normali nella configurazione e nella motorizzazione, che si consumò l'ultimo atto del bombardamento a tappeto sulle città europee, forse anche il più tremendo di tutti: il bombardamento di Dresda del febbraio 1945.

In quel mese, la splendida città barocca a qualche centinaio di chilometri a Sud di Berlino, si era riempita di profughi che, dalla Prussia e dalla Sassonia, si erano riversati in città, fuggendo davanti all'avanzata dell'Armata Rossa; si calcola che fossero circa tre milioni i tedeschi presenti in quei giorni nel capoluogo sassone.



bombardiere strategico americano B-17 in volo ad alta quota - 1945

Nella notte fra il 14 ed il 15 febbraio, tre ondate successive di bombardieri inglesi attaccarono la città con bombe incendiarie e al fosforo sui vecchi quartieri centrali, costruiti principalmente in legno.

All'alba del giorno successivo comparvero i B-17 dell'U.S.A.A.F., con altre bombe ad alto potenziale e, a giorno fatto fu la volta di una formazione di P-51 Mustang americani, che, fra i fumi degli incendi e le macerie delle case, mitragliarono tutto ciò che si muoveva.

Nonostante la stagione invernale, la temperatura al suolo raggiunse i 1.000 gradi e si ripeté quel fenomeno di fiamme e di venti roventi chiamato *Tempesta di fuoco*, che i tedeschi avevano già sperimentato ad Amburgo un anno e mezzo prima.

E la Luftwaffe? Ormai, l'aviazione tedesca poteva fare poco ... aveva scarsi aeroplani e ancora meno benzina per farli volare.

Alla fine di quelle due orrende giornate, a Dresda le vittime furono oltre centomila, come la popolazione di una delle nostre piccole città; perfino in Inghilterra la distruzione del gioiello dell'arte barocca in

Germania fu giudicato un puro atto di crudeltà sulla popolazione civile inutile e vergognoso.



caccia americano P-51D Mustang – 1945



le rovine di Dresda dopo il bombardamento alleato – febbraio 1945

Dopo Dresda, seguirono ancora altri bombardamenti su Berlino, ma in marzo, sia il Bomber Command inglese, sia il comando dell'U.S.A.A.F. sospesero i raid sulla Germania. Che cosa era successo? Un ripensamento sull'inutilità di uccidere ancora donne e bambini, anche se appartenenti ad una nazione nemica?

No! Semplicemente, in quel marzo 1945, nei cieli della Germania i quadrimotori alleati fecero la conoscenza di qualche cosa di nuovo, di mai visto, di ancora assolutamente ignoto, a cui le Fortezze Volanti non sapevano come opporsi ... ma era troppo tardi per i tedeschi ed il numero di quei loro oggetti volanti sconosciuti agli Alleati era troppo esiguo per incidere su una situazione militare irrimediabilmente compromessa.

Ma anche a Est la situazione stava precipitando dopo Stalingrado; già nel 1943, la VVS, cioè l'aviazione dell'Unione Sovietica, aveva preso il sopravvento sulla Luftwaffe; la forza aerea russa riusciva a mantenere contemporaneamente in linea 10.000 - 15.000 aeroplani, contro i 2.000 – 2.500 che la Germania riusciva a destinare al fronte orientale.

Ma, a differenza di quanto avvenuto in passato, la superiorità aerea russa non era solamente un fatto numerico; finalmente, i nuovi caccia La-5, La-7, Yak-3 e Yak-9, soprattutto, montavano propulsori da 1.500 CV che li facevano volare a 550 km/ora.



monomotore da caccia sovietico Lavochkin La-5 – 1943



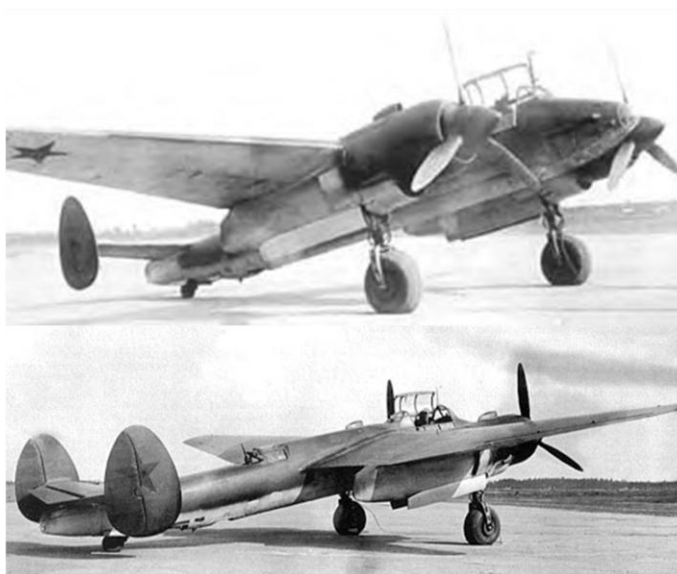
monomotore da caccia sovietico Yakovlev Yak-9 – 1944

Nei due anni successivi, le potenze dei motori dei caccia sovietici aumentarono fino a superare i 2.000 CV e le velocità si incrementarono anch'esse fino ad arrivare a 640 Km/ora e più; queste prestazioni li misero alla pari dei Focke-Wulf FW 190, che incontravano nel cielo e li resero confrontabili, come prestazioni, con i contemporanei caccia anglo-americani.

Nel 1944, poi, arrivò in linea un nuovo bombardiere veloce russo: il Tupolev Tu-2, dalle linee molto eleganti e profilate, dotato di due

motori da 1.800 CV ciascuno, capaci di farlo volare a 530 Km/ora, come i caccia più veloci e con un'autonomia di 1.300 Km.

Tuttavia, su tutti i loro aerei, anche quelli di ultima generazione, i sovietici non avevano installate apparecchiature radar di nessun tipo e nemmeno avevano impiantato stazioni di copertura elettronica a difesa delle loro popolate città; non disponevano proprio di apparecchiature di quel tipo, perché la tecnologia nazionale non era ancora arrivata a produrle e gli alleati anglo-americani non avevano dischiuso loro le conoscenze tecniche necessarie per fabbricarle.



bombardiere bimotore veloce sovietico Tupolev Tu-2 - 1944

Sembra di poter concludere che, tra anglo-americani e russi, la situazione fosse già del tipo: alleati sì, ma amici no!

Ma anche in quei due ultimi anni di guerra, la VVS non trascurò il ruolo a cui la predestinavano le sue sconfinite steppe pianeggianti; con gli Il-2 Shturmovik ed i suoi successori Il-10, l'aviazione da assalto



bimotore sovietico da trasporto Lisunov Li-2 – anni 40

sovietica svolse il suo compito di artiglieria volante con mitragliamenti, con attacchi con bombe e razzi ai danni di blindati, treni e colonne corazzate germaniche.

Come sempre in Unione Sovietica, anche la cooperazione attiva con le forze di terra fu tenuta molto in considerazione; dal 1943, utilizzando principalmente i bimotori da trasporto Li-2, copia russa prodotta su licenza del Douglas DC-3 americano, i sovietici effettuarono spesso lanci di paracadutisti e guastatori alle spalle delle linee tedesche; il loro obiettivo principale era impedire i rifornimenti alle divisioni della Wehrmacht in ritirata.

A proposito di questa situazione sul fronte orientale, avevo uno zio che era un giovane tenente d'artiglieria e parlava correntemente il tedesco; per questo, nella primavera del '43, era stato selezionato per un corso d'aggiornamento ed inviato a Stettino, oggi in Polonia ma allora in Prussia Orientale (Germania), per imparare a gestire il radar associato alle batterie dei cannoni contraerei tedeschi da 88 mm., di cui era dotata anche la nostra artiglieria.

Lo zio entrò in confidenza con un pari grado della FlaK, la contraerea germanica, la quale, assieme al corpo dei paracadutisti, apparteneva all'aviazione tedesca anziché all'esercito, com'era normale in tutte le forze armate del resto del mondo. Questo testimonia, una volta di più, lo strapotere politico del ministro dell'aviazione e capo della Luftwaffe Hermann Goering.

Un giorno, mentre erano soli, a mezza voce, il tenente tedesco domandò a mio zio: "Sai che differenza c'è tra Hitler ed il sole?"; mio zio non seppe dare la risposta e, allora, l'amico della FlaK, sicuro di non essere udito da nessuno, concluse: "mentre il sole tramonta ad Ovest, Hitler tramonta ad Est".

E questo ce la dice lunga sul fatto che, nonostante tanti plateali giuramenti di fedeltà assoluta, di certezza incrollabile nell'immane vittoria, già due anni prima della disfatta, in Germania si incominciava a temere il peggio, anzi a perdere le speranze ... ma guai a manifestarlo, si finiva in galera o fucilati.

E proprio in quell'ultimo scorcio della guerra nacque una nuova specialità tutta russa del trasporto aereo: il supporto, nei territori dell'Europa orientale, alle unità partigiane che operavano alla spalle del nemico; ma gli aerei da trasporto sovietici dettero grande sostegno non solo alle unità clandestine in patria, ma anche alle formazioni partigiane di Tito, in Jugoslavia.

Nei Balcani, assieme a materiali e rifornimenti, furono paracadutati anche ufficiali dell'Armata Rossa ed esperti di guerriglia; il loro compito era guidare le unità partigiane in azioni di sabotaggio ai danni degli occupanti tedeschi, con operazioni a sorpresa che fossero efficaci e fruttuose.

A proposito di Tito, c'era una leggenda metropolitana che girava in Croazia una cinquantina d'anni fa; la voce popolare sosteneva che il Maresciallo Tito che vedevamo spesso in televisione anche noi in Italia, non fosse, in realtà, il vero, l'autentico Josip Broz, detto Tito.

La voce voleva che il vero Tito, quello croato, fosse rimasto ucciso nel corso del micidiale bombardamento tedesco sul suo rifugio montano, nel 1942.

Per non lasciare i partigiani comunisti privi del loro capo carismatico, continuava la diceria, Stalin avrebbe inviato un sosia, forse russo o forse serbo, a sostituirlo e, perciò, il Tito che riemerse miracolosamente incolume dopo il bombardamento della Luftwaffe, sarebbe stata un'altra persona e non il vero Josip Broz, croato.

A provarlo, ci sarebbe il comportamento dei familiari: moglie e figli lasciarono immediatamente il redivivo Tito e questo è un fatto storicamente provato.

E poi, me lo confidò un'amica croata, c'è il fatto che, nel dopoguerra, il nuovo Tito ebbe sempre un atteggiamento protettivo nei confronti della comunità serba in contrapposizione a quella croata, dischiudendo ai serbi tutte le porte della Pubblica Amministrazione, dell'Università e della Ricerca, dei Comandi Superiori delle Forze Armate e così via, escludendone sistematicamente la comunità croata, a cui il Tito originario apparteneva.

Davvero leggende metropolitane? Chi può dirlo? Quello che è certo che già cinquant'anni fa, le varie etnie della Jugoslavia non si amavano alla follia ...



Immagine del palazzo del Reichstag tedesco dopo la caduta di Berlino – 2 maggio 1945

Per concludere, nei primi mesi del 1945, sul fronte orientale europeo, si verificarono continuamente tanti piccoli episodi di incursioni aeree e di combattimenti fra aeroplani; essi accompagnarono l'avanzata dell'Armata Rossa del maresciallo Georgi Zhukov fino alla capitale del Reich e si conclusero con il sanguinosissimo scontro finale: la Battaglia di Berlino ... poi, il 30 aprile 1945, Hitler si suicidò nel bunker sotto la Cancelleria ed il 2 maggio la bandiera rossa sventolava sul Reichstag.

In Oriente, bagliori più accecanti del sole

Come già anticipato, nel 1945 le città del paese del Sol Levante divennero un obiettivo a portata di mano per i grandi quadrimotori americani B-29; era un aeroplano talmente maestoso e terribile nello stesso tempo, da sembrare *un oggetto venuto da un altro mondo*, come ebbe a definirlo una signora giapponese che aveva visto bombardare la sua città dalle superfortezze volanti.



bombardiere strategico americano Boeing B-29 Flying Superfortress – 1944

Infatti, già il 24 novembre 1944, il Gen. Curtis LeMay che comandava l'U.S.A.A.F. nell'aerea del Pacifico, fece effettuare il primo bombardamento aereo di Tokyo, dopo quello di Doolittle dell'aprile '42.

Come era nelle abitudini degli americani, si trattò di un'incursione diurna, ma i risultati dell'azione furono deludenti: non tutti i B-29 fecero ritorno alla loro base, a causa dell'accanita reazione dei caccia nipponici basati sull'isola di Iwo Jima, giusto a metà strada fra la base di partenza delle superfortezze volanti a Saipan e l'arcipelago giapponese.

Come era stato contemporaneamente per i tedeschi, nell'anno 1944 la produzione aeronautica giapponese aveva conosciuto punte straordinarie di produttività: 2.700 aeroplani costruiti nel solo mese di settembre! Insomma, i caccia coi dischi rossi sulle ali erano ancora temibili nei primi mesi del '45 ed Iwo Jima ed i suoi aerei erano tuttora una spina nel fianco dell'aviazione strategica statunitense.

Da parte americana si decise l'occupazione della base giapponese; il 17 febbraio 1945 ebbe inizio un'operazione anfibia gigantesca; nonostante il dispiegamento formidabile di forze U.S.A., ci vollero settimane per avere ragione della irriducibile guarnigione giapponese; la nota immagine dei marines che issano la bandiera stellata celebra il successo americano, conquistato, però, a ben caro prezzo.

Certo che la disponibilità di nuovi aeroporti, a solo 1200 chilometri dalle coste giapponesi, cambiò ancora una volta la situazione a vantaggio degli statunitensi; ora, Tokyo era davvero un obiettivo molto realistico per i B-29 di LeMay.

Nella notte, questa volta nella notte come facevano gli inglesi, fra il 9 ed il 10 marzo 1945, i quadrimotori americani furono di nuovo su Tokyo, sganciando le loro bombe incendiarie da un capo all'altro della città. Fu una carneficina! La capitale nipponica, fatta di legno, stoffa e carta, bruciò completamente; a Tokyo, quella notte la temperatura superò i 700 gradi.

Ma altrettanto tremendo fu l'effetto che quel bombardamento notturno produsse sulla popolazione civile; nella convinzione che tutto fosse perduto, per i sopravvissuti di Tokyo, la conseguenza più immediata fu un assenteismo totale dagli uffici, dalle fabbriche, anche da quelle d'importanza strategica, fatto incredibile per un popolo disciplinato come quello giapponese.

Da un giorno con l'altro, l'operosissimo Giappone smise di lavorare!



cacciabombardiere imbarcato americano Grumman F6F Hellcat – 1945

Anche sul mare le cose peggiorarono rapidamente in quei primi mesi del 1945; la flotta era ormai ridotta ad una manciata di portaerei e qualche nave da battaglia; gli unici ad impensierire ancora gli ammiragli americani erano gli aviatori suicidi, i kamikaze; per le loro azioni, la Marina Imperiale aveva accantonato 4.000 aeroplani; i piloti kamikaze avevano il compito di difendere il Giappone fino alla morte; lo avevano giurato e lo avrebbero fatto e non solo in senso figurato.

Come ultimo atto preparatorio al balzo finale sulle coste giapponesi, gli americani pensarono ad uno sbarco sull'isola di Okinawa, a 700 chilometri da Tokyo, con i suoi cinque aeroporti; da Okinawa e da Iwo Jima, si sarebbero tenuti completamente sotto scacco tutti i cieli dell'Impero del Sol Levante.

L'operazione anfibia ebbe inizio il 1° aprile 1945 ed anche questa volta la resistenza dei soldati nipponici fu estremamente tenace; contro le forze navali americane furono i kamikaze gli ultimi disperati protagonisti da parte giapponese: circa 1.900 furono gli attacchi dei piloti suicidi, di cui 350 andati a segno; i kamikaze affondarono diverso naviglio minore e danneggiarono seriamente una decina di portaerei americane; da parte loro, gli statunitensi non affondarono gran ch , anche perch  i giapponesi non avevano pi  gran ch  da farsi affondare.

Alla fine, anche ad Okinawa il cannone smise di tuonare; le preziose basi aeronavali erano state prese in carico dall'U.S. Navy e dall'aviazione strategica U.S.A. e finalmente, i generali e gli ammiragli a stelle e strisce si diedero alla pianificazione del grande balzo, l'ultimo: l'attacco al territorio metropolitano giapponese.

Nel frattempo, la guerra in Europa era finita ed anche il Regno Unito era pronto a partecipare allo sbarco in Giappone, che sarebbe stata l'operazione anfibia più imponente mai tentata prima.

La forza navale destinata all'operazione era incredibile: 90 portaerei americane e 42 inglesi, con una decina di migliaia e più di aeroplani imbarcati ... mai vista prima d'ora una cosa del genere! Ad essi si aggiungevano alcune migliaia di quadrimotori da bombardamento strategico, dislocati nelle basi recentemente strappate ai giapponesi.

Di questa massa d'aeroplani, circa il 50% era rappresentato da caccia e da cacciabombardieri P-51 Mustang, Chance Vought F4U Corsair ed anche Supermarine Seafire inglesi; erano disponibili anche i nuovi caccia imbarcati della Grumman: i minuti F8F Bearcat; molto interessante fu un nuovo caccia-assaltatore pesante, bicoda e molto potentemente armato: il Northrop P-61 *Black Widow*, cioè: Vedova Nera, che, verniciato di scuro come dice il nome, era utilizzato principalmente per attacchi notturni.



cacciabombardiere imbarcato americano Grumman F8F Bearcat – 1945

Particolare interessante: dal momento che i giapponesi avevano ben pochi obiettivi per i siluri americani, alcuni aerosiluranti Grumman TBF Avenger, vennero riconvertiti in ricognitori dotati di un radar particolare, studiato appositamente per la ricerca e l'interdizione degli aerei kamikaze!

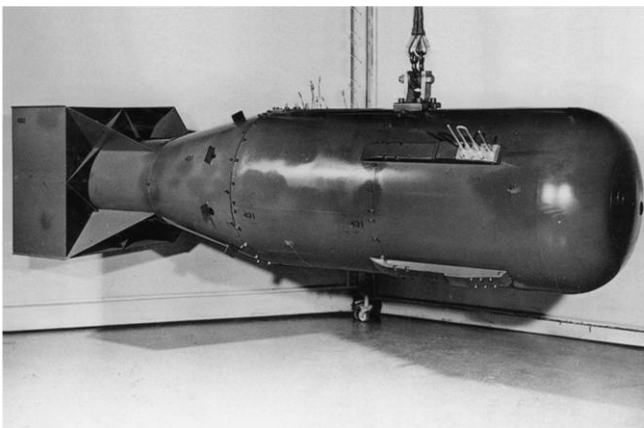
Tuttavia, il destino è sempre dietro l'angolo: mentre proseguivano alacremente i preparativi per l'operazione anfibia, i tempi correvano; il 12 aprile 1945 si spense il Presidente degli Stati Uniti d'America Franklin Delano Roosevelt e prese il suo posto il senatore Harry Truman.

L'ex-Vicepresidente era stato informato dello sviluppo, praticamente concluso, della bomba a fissione nucleare, realizzata all'interno del progetto segretissimo: *Manhattan*.



cacciabombardiere pesante notturno americano Northrop P-61 Black Widow – 1945 (notare l'installazione radar a prua)

Il 16 luglio 1945, a Los Alamos, l'ordigno nucleare fu testato; per la potenza realmente sprigionata, la prima esplosione atomica della storia lasciò sconcertati sia i generali, sia gli scienziati stessi che avevano progettato e costruito la bomba.



l'ordigno Little Boy, lanciato su Hiroshima – 6 agosto 1945

Il Presidente Truman, dette l'assenso! Il 6 agosto 1945 fu la data che cambiò il futuro del mondo: il B-29, denominato *Enola Gay*, sganciò la prima bomba atomica, dal nomignolo di *Little Boy*, sulla città giapponese di Hiroshima; si superarono i 6.000 gradi di temperatura e le vittime furono subito 80.000; altri 200.000 sarebbero periti negli anni successivi per malattie e disturbi provocati dall'esposizione alle radiazioni nucleari.

Il 9 agosto, un altro B-29 sganciò un secondo ordigno nucleare su Nagasaki ed anche qui fu un'ecatombe.

Ma nei giorni compresi fra le due esplosioni nucleari, l'8 agosto 1945 per la precisione, anche l'Unione Sovietica dichiarò guerra all'Impero Giapponese e, travolgendo un esercito nipponico ormai inesistente, occupò la Manciuria e la parte settentrionale della penisola coreana.

Il mondo non ci fece molto caso in quei momenti così drammatici, in cui si susseguivano, uno dopo l'altro, eventi epocali che stavano ridisegnando il futuro del mondo, ... la gente non se ne accorse, appunto, ma erano state poste le premesse per una nuova guerra terribile, una guerra che, di lì a cinque anni, avrebbe sconvolto l'Estremo Oriente e avrebbe fatto temere a tutti un nuovo conflitto mondiale.



Il B-29 Enola Gay dell'U.S.A.A.F., al rientro dal lancio della bomba nucleare Little Boy su Hiroshima – 6 agosto 1945

Il 15 agosto, alla radio, L'imperatore del Giappone Hiro Hito comunicò al suo popolo che la guerra era perduta e confessò che la sua non era una natura divina.

Il 2 settembre 1945, sulla corazzata statunitense Missouri, alla presenza del Generale americano Douglas Mc Arthur, i plenipotenziari giapponesi firmarono l'atto di resa incondizionata del loro paese.



i plenipotenziari nipponici firmano la resa del Giappone sulla US. Ship Missouri - 2 settembre 1945

L'immane tragedia, la Bufera, era finita, ... ma la pace era ancora lontana.