

Victor Tatelman: un pilota di B-25 nel Pacifico

Dopo essere stati assegnati al teatro del Pacifico, Victor Tatelman e gli altri piloti ed equipaggi del 499th Squadron scoprono nuovi livelli di impiego in cerca del nemico.

di Richard R. Bender – Traduzione di EAF51_Bear

Non appena scivolò sopra la linea degli alberi, ed allineò il mirino delle 8 calibro 50. sul muso del suo North American B-25C Mitchell con la pista dell'aeroporto di Wewak, in Nuova Guinea, il LT. Vic Tatelman fu sorpreso di vedere file efile di bombardieri Mitsubishi G4M "Betty", bombardieri in picchiata Yokosuka D4Y "Judy" e Mitsubishi A6M "Zeke" allineati ala contro ala lungo l'asfalto. Che rara opportunità! L'unica cosa che gli rimaneva da fare era allinearsi con il bersaglio e premere il grilletto, raffica dopo raffica. Non c'era il tempo di controllare i risultati o di curarsi della AAA. Doveva solo continuare a sparare! Il suo co-pilota, LT. Willie Graham sganciò le bombe parafag ad intervalli, mentre il bombardiere *Dirty Dora*, passando sopra quelle "sitting ducks" completava una specie di doppio attacco che lasciava il caos sul terreno dietro di loro.

I Giapponesi a Wewak furono sorpresi a terra il 16 Ottobre 1943, pagando cara la decisione di non disperdere sulla pista gli aerei appena arrivati. Il punteggio finale fu di 82 aerei nemici distrutti, perdite che consentirono agli americani di concludere con successo un raid su Rabaul due giorni più tardi. Tutti i membri del 499th Squadron "Bats Outa Hell" (pipistrelli dell'inferno) e del 345th Gruppo "Air Apaches" rientrarono alla base quel giorno, a Port Moresby, Nuova Guinea, dove gli specialisti di terra trovarono nei loro aerei un sacco di buchi da rappazzare, dovuti ai Danni della AAA.

Non molti hanno sentito parlare di Victor Tatelman, che fu decorato con numerose Air Medals, due DFC (Distinguished Flying Crosses) e un Purple Heart in quasi 120 missioni di combattimento alla guida di un bombardiere B-25 Mitchell.

Tatelman divenne pilota della Army Air Force nel Giugno 1942, insieme ai suoi compagni del corso 42F al West Coast Training Command, a Stockton, California. Quale neo sottotenente, lui e molti dei suoi compagni furono inviati a Williams Field, a Chandler, Arizona, per imparare a far volare i cadetti sui bombardieri Beechcraft AT-11. In ogni volo portava cinque cadetti, ognuno dei quali doveva fare pratica di sgancio bombe su target. Dopo sei mesi era annoiato da quel lavoro, e fece domanda di essere assegnato in zona di operazioni, assolutamente incurante del fatto che tale richiesta avrebbe azzerato la carriera fin lì maturata.

Nel Novembre 1942 Tatelman fu trasferito alla Columbia Army Air Field a Columbia, S.C., dove si stava organizzando un nuovo Bomber Group. Lì i piloti furono assegnati al 498th, 499th, 500th e 501st squadron, che dovevano formare il nuovo 345th Bomb Group. Al 345th Group, l'assegnazione di piloti ad diversi squadron era una procedura semplice: i piloti erano chiamati in una grande stanza con quattro grandi tavoli, e veniva loro chiesto di dividersi equamente sui 4 tavoli. Il tavolo scelto da Tatelman divenne il 499th Squadron.

Nei primi due mesi a Columbia i piloti si concentrarono sul familiarizzarsi con il bombardiere Mitchell, così come nel fare pratica con i bombardieri ed i navigatori. Quindi il gruppo fu trasferito a Walterboro, S.C, dove l'enfasi fu posta sul volo in formazione e sulle operazioni di bombardamento in quota tra 8,000 e 10,000 piedi.

Dopo di che si spostarono alla base aerea di Hunter, a Savannah, GA, dove ricevettero i loro nuovi aerei e furono quindi mandate oltre oceano. Molti anni dopo Tatelman ricordò che alla partenza da Savannah, nella eccitazione di dirigersi verso la West Coast sulla strada verso il combattimento, egli dimenticò di estrarre i 10 gradi di flap che tutti i B-25 necessitano obbligatoriamente per il decollo. Non appena cominciò a rullare sulla pista se ne ricordò. Un rapido movimento della mano sui flap, ed essi furono in volo, diretti a Mather Field, Sacramento, California. Qui furono apportate le ultime modifiche al B-25. Tutti gli equipaggiamenti invernali furono rimossi, gli equipaggi indossarono le tute di volo invernali, e le livree furono tropicalizzate.

Dopo che i serbatoi supplementari furono installati nel vano bombe al San Francisco's Hamilton Field, il 499th partì per Hickam Field, a Oahu. Tatelman ricorda che lasciò Hamilton con il carburante che gli dava una autonomia di 12 ore e 45 minuti, e che il volo di trasferimento durò 12 ore e 15 minuti fino all'arrivo a Hickham. Dei 16 equipaggi del 499th decollati, solo 14 raggiunsero Hickham. Lo Squadron aveva già perso un ottavo della sua forza, ed i sopravvissuti erano soltanto a mezza strada rispetto alla zona di operazioni.

Erano passati solo 15 anni dal giorno in cui Lindberg aveva attraversato l'oceano Atlantico, e poco tempo dopo il "Pineapple Derby" di Dole provocò parecchie morti quando un gruppo di temerari aviatori tentarono di volare dalla California alle Hawaii. Nel 1942 questa trasvolata era ancora una sfida notevole. Quelli che sopravvissero all'avventura raccontarono che non appena la terra ferma scomparve dalla vista i loro motoristi divennero scorbutici, ed i navigatori ebbero l'impressione che le loro isole di destinazione si stessero riducendo di dimensione. Il 499th fu il secondo gruppo di bombardieri B-25 ad attraversare il Pacifico e l'Army Air Force aveva ancora molto da imparare. Dopo Oahu, le fermate successive furono Christmas Island, seguita da Samoa; Fiji; New Caledonia; Brisbane, Australia; e finalmente una pista a Reed River, vicino a Townsville, Queensland, Australia. Alla fine il viaggio del 345th Bomb Group verso il Pacifico durò due settimane. A Reed River essi attesero che gli specialisti di terra, che viaggiavano in nave, arrivassero a Port Moresby, Nuova Guinea. Quindi si spostarono a Port Moresby, misero in funzione il campo, e si prepararono a combattere.

Atterrarono a Buna, sulla costa Nord della Nuova Guinea, nell'autunno 1942. Il 354th, faceva ora parte della Fifth Air Force del Gen. George Kennedy. La loro base a Port Moresby era in una posizione ideale, solo 100 miglia da Buna, attraverso la catena montuosa che divideva la Nuova Guinea. Le truppe a Buna, in maggioranza fanteria Australiana, avevano il compito di spingere i Giapponesi fuori da Salamaua e di occupare Lae. Poiché non era disponibile una spiaggia per costituire un punto di rifornimento, le truppe dovevano essere rifornite dall'aria, ed il 354th ebbe questo incarico. Non passò molto tempo, ed il 345th divenne conosciuto, dall'intero 5th Bomber Command come i "Biscuit Bombers." Non appena le truppe di terra cominciarono l'avanzata, i B-25 ricominciarono a lanciare bombe invece che biscotti, con Salamaua, Lae e Finchhaven come target primary.

A quel punto un tipo creativo chiamato Paul I. Gunn effettivamente cambiò il modo con il quale Tatelman e gli altri piloti operavano nel Pacifico. Gunn, da molti conosciuto come "Pappy", aveva gestito una linea aerea nelle Filippine, e il suo lavoro fu interrotto quando i Giapponesi occuparono le isole. Egli quindi offrì i suoi servizi al Generale Douglas MacArthur, ed il Generale Kennedy lo nominò responsabile per la manutenzione degli aerei di tutta la Fifth Air Force. Gunn sviluppò molte buone idee, prima fra tutte quella di riconfigurare i B-25 come bombardieri a bassa quota. Egli credeva che sarebbero stati molto più efficaci nel supporto al suolo se avessero operato a livello degli alberi, e convinse Kennedy e MacArthur a provare.

Dopo sei settimane di operazioni di bombardamento a quote medie, i B-25 furono modificati secondo i suggerimenti di Gunn. Il muso del bombardiere fu rimosso, e rimpiazzato con un armato di 8 mitragliatrici fisse calibro .050, comandate dal pilota. Fu anche installato un congegno di sgancio bombe.

Il 499th Squadron, ora conosciuto come "Bats Outa Hell," si assunse con entusiasmo il nuovo ruolo di bombardieri a bassa quota, e Tatelman, così come anche gli altri equipaggi, impararono a fare buon uso delle nuove armi. L'aereo di Tatelman, un B-25-C Serial No.41-12971, era già stato battezzato *Dirty Dora* quando cominciò ad usarlo le prime volte in missione. L'aereo era stato trasferito dal 38th Bomb Group ed era stato ricevuto dal 499th Squadron a metà del 1943.

A causa di un colpo di fortuna, Tatelman venne a sapere come Dora ebbe il suo nome. Era abitudine della Fifth Air Force che ogni equipaggio avesse una settimana di licenza a Sidney, Australia, ogni sei settimane. A quei tempi Sidney era stata svuotata dai giovani, mandate a combattere in Nord Africa, nella campagna del Field Marshal inglese Bernard Montgomery contro il Field Marshal Tedesco Erwin Rommel e la sua *Afrika Korps*. Come conseguenza gli aviatori in libera uscita erano popolari presso le donne in Australia. Durante una licenza a Sidney, Tatelman incontrò il pilota del 38th Bomb Group che aveva battezzato l'aereo in origine. Egli spiegò che quell Mitchell aveva preso il nome di una giovane donna che si era accompagnata a lui durante una settimana di licenza a Sidney. Sembra che la vera Dora avesse un temperamento molto sensuale e, in certi momenti, si mettesse a gridare le peggiori oscenità. Da qui il nome "Dirty Dora" ("Dora volgare").

Nell'Ottobre 1943, Dobodura, nel lato Nord della Nuova Guinea, era stata occupata dalle forze di MacArthur, ed era stata rafforzata da potenti difese. Ora Rabaul, nella parte nord della Nuova Britannia, era nel raggio di azione dei B-25 della Fifth Air Force. Rabaul era il maggiore punto di forza giapponese nel Pacifico meridionale, poichè da lì le loro forze aeree minacciavano le forze americane nelle Isole Salomone, nella Nuova Guinea, e in mare.

Durante l'anno precedente, Rabaul era stata bombardata più o meno regolarmente dai Boeing B-17 Flying Fortress del 19th Bomb Group e dai Martin B-26 Marauder del 22nd Bomb Group. La missione non era mai stata condotta da più di una dozzina di aerei, ed i danni provocati al nemico raramente erano stati gravi. Le missioni di ricognizione segnalavano regolarmente più di 100 aerei giapponesi pronti al combattimento nell'area di Rabaul.

La missione del 18 Ottobre 1943 era stata pensata per distruggere le forze aeree nemiche a Rabaul. Il piano era di inviare due gruppi di Consolidated B-24 Liberator con scorta di caccia per simulare un attacco alla città di Rabaul, per indurre i caccia giapponesi ad alzarsi in volo per intercettarli. I B-24 sarebbero arrivati e avrebbero bombardato tutto eccetto i due aeroporti della zona. Quindi, quando gli aerei giapponesi fossero stati in rifornimento sulle piste, due gruppi di B-25 sarebbero arrivati a livello degli alberi e li avrebbero bombardati, attaccando anche qualsiasi bombardiere giapponese sorpreso a terra.

Il 17 Ottobre il 345th Air Apaches si spostò a Dobodura, dove i loro aerei furono preparati per una sortita all'alba del giorno seguente. I 36 aerei del 345th, si incontrarono sopra Buna con 18 B-25 del 38th Bomb Group e tre squadroni di caccia Lockheed P-38 Lightning, quindi fecero rotta per Kabanga Bay, il punto iniziale di attacco. Al progredire della missione il tempo peggiorava. Il fronte di nubi di fronte a loro appariva compatto fino a 12.000 piedi. Il Lieutenant Colonel Clinton U. True, il mission leader, entrò nella coltre nuvolosa. Tutti gli aerei serrarono la formazione, in modo da non perdersi di vista. True si abbassò di quota per scendere sotto le nubi, e

quando il commando inviò l'ordine di tornare indietro, egli non lo ricevette, o forse lo ignorò completamente. Quando i bombardieri emersero sotto le nubi, sembrava che nessuno si fosse perso, ma i piloti dei bombardieri scoprirono che la loro copertura aerea aveva invertito la rotta a causa delle condizioni atmosferiche. Il Colonnello True proseguì. Non appena arrivarono sulla costa, gli aerei del 38th Group si diressero verso i propri bersagli, e Quattro squadron del 345th si misero in posizione di attacco, con il 499th ed il 500th arretrati, mentre il 498th ed il 501st procedevano per primi..

Tatelman si diresse verso il lato ovest della pista di Ropopo, aprendo il fuoco sul bersaglio non appena esso gli apparve in vista. La reazione della contraerea era pesante ma poco accurata. Il fumo dai bersagli colpiti dal 498th e dal 501st dopo il loro primo passaggio oscuravano la zona dell'obiettivo, ma nel contempo fornivano a Tatelman protezione dal fuoco antiaereo. Non appena i piloti del gruppo di Tatelman si lasciarono la pista alle spalle e attraversarono la spiaggia, videro quello che sembrava un ferry boat nella baia, e tutti quanti lo attaccarono. Quindi i B-25 del 345th furono intercettati da uno sciame di Zeke della Marina Imperiale lanciati dalle portaerei. Fortunatamente per i piloti e gli equipaggi del 499th, lo squadron più avanzato attirò la maggior parte del fuoco nemico. Ma il 499th non era ancora fuori dal bosco. I Mitchell furono attaccati da 15 Zekes, tre dei quali furono abbattuti dai mitraglieri di bordo dei B-25. Sorprendentemente tutti e nove gli aerei del 499th tornarono indenni a Dobo-dura.

Le forze alleate in nuova Guinea alternativamente spinsero indietro i Giapponesi, o li tagliarono fuori impedendo loro di essere riforniti. All'inizio del Maggio 1944, le truppe Alleate erano pronte ad occupare su Yalau Plantation, a sud di Madang, sulla costa Nord. Yalau era l'unica spiaggia utile per effettuare uno sbarco, ma era dominata dal villaggio di Dumun, una piazzaforte giapponese. Era fondamentale riuscire a stendere un velo fumogeno tra il villaggio e la spiaggia poco prima dell'inizio dello sbarco.

Tatelman, promosso Capitano, ed alla sua cinquantunesima missione, guidava il flight destinato a sganciare bombe al fosforo bianco su Dumun per garantire lo schermo fumogeno. Decollando prima dell'alba, egli guidò il suo flight in volo strumentale all'interno di una perturbazione per oltre un'ora, sbucando in un'area di bel tempo proprio di fronte alla spiaggia di Yalau. Poiché era in anticipo di cinque minuti, decise di picchiare sotto il banco di nubi basso a sud-est, e di attaccare il villaggio. Pensò che lo poteva fare in modo sicuro virando a Nord, lontano dalle montagne, ritornando poi sul target. Riuscì a distrarre le truppe giapponesi a Dumun con i suoi passaggi di mitragliamento fino alle 07:25, quando (secondo quanto dice la citazione della Distinguished Flying Cross) *"Egli piazzò le sue bombe con grande accuratezza sul villaggio, e riuscì ad obliterare totalmente qualsiasi visione del nemico sulla zona di sbarco di Yalau, distante due miglia. Le sue bombe misero a fuoco il villaggio, che fu totalmente distrutto. Il nemico più tardi ammise che le perdite dovute al mitragliamento ed all'attacco successivo furono ingenti. Il resto delle forze nemiche abbandonò l'area"*

Al termine della missione Tatelman aveva concluso il suo turno di combattimento. A causa della sua laurea in ingegneria, fu scelto per una missione speciale. Gli fu data una pistola calibro.45 ed una valigetta gli fu assicurata al polso con una catena, ed egli divenne un corriere. Gli fu detto di presentarsi ad un certo ufficio al Pentagono da lì ad una settimana. Non appena lo fece, si trovò coinvolto in un impegnativo programma di addestramento della durata di tre mesi sui radar e sulle contromisure in posti come Wright Field, Massachusetts Institute of Technology, IBM e le installazioni a Boca Raton e Orlando, FLA. Una delle principali preoccupazioni degli Americani era sapere se il Radar Wurtzburg, sviluppato in Germania come sistema a supporto della

artiglieria contraerea, fosse stato ceduto anche ai Giapponesi. Una maggiore accuratezza della contraerea Giapponese sarebbe stata una brutta sorpresa nel teatro del pacifico, e le autorità americane volevano prendere le necessarie contromisure. Tatelman fu istruito su chaff, rope, window e su tutte le contromisure elettroniche utilizzate per il jamming degli apparati nemici che avrebbero potuto essere necessarie in determinate situazioni.

Al suo ritorno nel pacifico, Tatelman divenne un membro della Sezione 22 (Intelligence) del Comando di MacArthur, di stanza nelle Filippine. Il suo compito era tenere i briefing ai piloti dei bombardieri pesanti, e di istruire gli equipaggi sulle contromisure da utilizzare contro le installazioni antiaeree supportate da sistemi di puntamento radar. Il capitano si accorse ben presto che gli equipaggi non erano per niente preoccupati della accuratezza del fuoco AAA. La cosa che li preoccupava era il fatto che i Giapponesi sembravano sempre sapere da dove essi arrivavano. Sembrava essere impossibile cogliere il nemico di sorpresa. Sembrava che i Giapponesi avessero sviluppato un radar di localizzazione avanzata delle formazioni nemiche.

Ricordandosi che la Bell gli aveva mostrato un apparato per dirigersi sulle emissioni un radar, il capitano Tatelman propose ai suoi capi di richiedere tale apparecchiatura, di andare a cercare i radar giapponesi, e di distruggerli. La sua proposta fu approvata e Tatelman fece installare l'apparato su un B-25, equipaggiato in modo da installare l'indicatore di direzione nella cabina di pilotaggio, adattata per un solo pilota. Nel giro di due settimane la nuova apparecchiatura fu installata sull'aereo a Biak, insieme a due nuovi motori, un muso dotato di otto mitragliatrici, rastrelliere per i razzi sotto le ali, ed un nuovo nome: *Dirty Dora II*.

Gli esperti civili che avevano lavorato con Tatelman per installare l'apparato sul *Dirty Dora II* effettuarono alcuni voli sul B-25 per tararlo e verificare che esso funzionasse a dovere. Essi divennero così interessati al progetto che si offrirono volontari per volare nelle missioni di guerra come tecnici di bordo, e quindi continuarono a volare con Tatelman nelle missioni operative.

Dal punto di vista pratico, Tatelman fece in modo di farsi assegnare temporaneamente, insieme al suo equipaggio ed al *Dirty Dora II* al 499th Bats Outa Hell per quanto riguarda la sussistenza, la base operativa e la manutenzione del velivolo, cose alle quali egli non avrebbe avuto accesso in quanto membro della Sezione 22 di Mac Arthur. Gli obiettivi erano assegnati dal Bomber Command, in genere nelle aree dove gli equipaggi dei B-25 avevano avuto sospetti che i Giapponesi li stavano aspettando, e quindi sospettavano che essi avessero a disposizione un sistema di avvistamento avanzato. Tatelman avrebbe volato nell'area interessata in cerca di segnali radar. Se ne avesse trovato uno, non avrebbe seguito l'emissione fino alla sorgente, dove avrebbe attaccato la stazione radar con bombe, razzi ed i cannoni di bordo. Durante le 20 missioni che Tatelman portò a termine partendo dalla base di Clark Field, egli ed il suo equipaggio distrussero otto radar, e portarono persino a casa le prove fotografiche dei loro attacchi.

Tatelman si guadagnò la seconda DFC per aver ideato, proposto e portato a termine le missioni di distruzione dei radar, e un Purple Heart per una ferita ad una gamba riportata durante il sorvolo di una isola occupata dal nemico a nord di Luzon.

After that mission he recalled hearing a "pop" and seeing a hole open up in the right wall of the cockpit. Later, when he reached into the knee pocket of his flying suit for a cigarette, he found the pocket full of blood. Whatever had made the hole in the cockpit wall had also grazed his knee -- fortunately, without doing any severe damage. On one of those early radar-busting missions, a ground control unit in northern Luzon asked for help in taking out a tank that was holding up the infantry advance. They located the tank behind a barn, and Tatelman circled the tank while a

waist gunner raked it with his .50-caliber machine gun, setting it on fire and putting it out of the fight. Using the waist gun saved nose gun ammunition for later use on a radar station. Tatelman got a commendation from the ground commander for that action.

All'inizio di 1945 gli alleati avevano ottenuto la totale superiorità aerea nel Pacifico e il 499th aveva cominciato a bombardare il territorio giapponese. Tatelman chiese ed ottenne di essere di nuovo trasferito al 499th e rimase in servizio per il resto della guerra come flight leader. Dopo il cessate il fuoco del 15 Agosto 1945, aveva totalizzato 119 missioni di combattimento. Chiaramente non fu soltanto un pilota aggressivo, ma anche un pilota fortunato.

Dopo il cessate il fuoco ai Giapponesi fu richiesto di mandare gli inviati dell'imperatore presso il Comando del Generale Mac Arthur a Manila per accordarsi sui termini della resa, che avrebbe dovuto essere firmata a bordo della *Missouri*, nella baia di Tokio, il 2 Settembre 1945. Essi volarono a Manila a bordo di due bombardieri Betty disarmati, dipinti di bianco, e con croci verdi dipinte sulle ali e sulla coda. Sopra a capo Sata Misaki (la punta meridionale di Kyushu) essi si incontrarono con due bombardieri B-25, che li scortarono a Ie-Shima, dove essi atterrarono alla base americana, furono poi trasferiti su due Douglas C54, che li portarono in volo a Manila. Uscirono lo staff di Mac Arthur, e discussero i termini della resa. La sorta dei B-25 fu fornita dal

345th Bomb Group, e furono pilotati dal maggiore Major Jack McClure del 498th Squadron e dal Maggiore Wendell D. Decker del 499th Squadron – Un onore particolare per i piloti dei B-25. L'incontro con i Betty il 19 Agosto ed il volo di scorta fino a Ie Shima fu senza incidenti. Ad un certo punto le negoziazioni ebbero una battuta di arresto, perché gli Americani chiesero ai Giapponesi di lasciare le spade fuori dalla sala riunioni. La cosa fu risolta quando si accordarono sul fatto che tutti i partecipanti lasciassero i loro cappelli e le loro armi fuori dalla sala, ed i negoziati poterono quindi riprendere speditamente.

Il giorno successivo, quando gli inviati ritornarono a Ie Shima, si scoprì che uno dei Betty non era in grado di volare. L'altro bombardiere giapponese, con a bordo metà degli inviati, fu scortato indietro fino al Giappone, mentre gli altri inviati dovettero attendere che il bombardiere fosse riparato. Il secondo aereo giapponese fu scortato indietro in Giappone il giorno seguente da Victor Tatelman. In realtà il primo Betty finì il carburante e fu costretto ad un ammaraggio di emergenza in vista del Giappone, poco lontano da Tokio. Fortunatamente nessuno rimase ferito. Il secondo Betty giunse senza danni a destinazione il giorno seguente.

Tatelman fu trasferito alla Riserva della Air Force Reserve nel 1947, così poté completare il ciclo di studi come ingegnere aeronautico. Ricevette la laurea giusto in tempo per essere richiamato in servizio attivo nel 1951. Durante la Guerra di Korea volò con i Lockheed F-80 Shooting Star e con i North American F-86 Sabre, nei reparti di supporto aereo alle operazioni di terra. Alla fine del conflitto decise di proseguire la carriera nella Air Force. Dopo una prestigiosa carriera, Tatelman andò in pensione come Tenente Colonnello, dopo aver servito al Pentagono ed in altri numerosi incarichi.