

Bombe su Barhein

18 Ottobre 1940 – La cronaca del più lungo volo di formazione da bombardamento effettuato alla maggiore distanza dalle basi di partenza nel teatro mediterraneo durante la seconda guerra mondiale.

Tratto dal volume “Seguendo la Bandiera – Vita di un pilota” del Generale di S.A. Paolo Moci – GAE, Giorgio Apostolo Editore, 2001

* * *

“...In una breve visita con Muti al ministero dell’Aeronautica, incontrammo un colonnello del Gabinetto del ministro, che ci propose di andare a bombardare il centro petrolifero delle isole Bahrein (Bahrain). Fece vedere una carta del Medio Oriente, e dandogli un’occhiata mi resi conto che queste isole distavano da Rodi, nostra base, intorno ai 2.500 km. Lui disse che suggeriva questo bombardamento perché Haifa risultava inattiva dopo i nostri attacchi. Quando Muti poi me ne parlò, gli feci presente che con i nostri aerei - per i loro limiti di autonomia - non avremmo mai potuto raggiungere queste isole, e che forse con gli S.82, in sovraccarico di benzina al decollo, poteva essere possibile. Ma la cosa era tutta da verificare. Muti, al quale piacque l’idea, ne parlò subito con Pricolo; questi, favorevole, promise di mettergli a disposizione quattro S.82 se il volo fosse risultato fattibile e insieme decisero che sarei stato io a studiare il problema.

Andai subito a Guidonia, dove ero di casa, e con il colonnello ingegnere Torre, capo del servizio tecnico, esaminammo le possibilità offerte dal S.82. Concludemmo che, con un sovraccarico al decollo di tre tonnellate circa, rispetto ai valori massimi stabiliti dalla ditta, il volo sarebbe stato possibile. In queste condizioni avremmo avuto l’autonomia sufficiente per partire da Rodi, bombardare la raffineria delle Bahrein, ed atterrare poi a Massaua, in Africa Orientale. A Rodi non avremmo potuto rientrare come autonomia di volo, e per questo ci orientammo a fare scalo a Massaia, ben più vicina. L’autonomia comunque, specie per i gregari (a causa del loro maggior consumo provocato dalla continua variazione del regime dei motori per mantenere la formazione) era appena sufficiente. Per questa ragione feci fare un esame statistico dell’andamento dei venti in quell’area e in quella stagione. Era chiaro che se per ipotesi noi avessimo avuto venti contrari per tutta la durata del volo, per la nostra bassa velocità di crociera (volavamo sui 280-290 km/h) sarebbe bastato un vento contrario di 30 km/h per impedirci di raggiungere Massaua. Saremmo finiti, in questo caso, in pieno deserto arabico.

Dopo una quindicina di giorni mi giunse a Rodi, dove mi trovavo, lo studio del nostro servizio meteorologico: prevedeva venti favorevoli oppure assenza di vento. La notizia mi tranquillizzò molto. In ogni caso, oltre ai problemi di autonomia, era da tener presente anche la possibilità di qualche avaria a qualcuno di noi. Per questo decisi di prevedere, fermo a Massaia, un altro S.82, da chiamare via radio nel caso di un nostro atterraggio forzato nell’ultimo tratto del volo sul deserto arabico. La ricerca sarebbe stata facilitata dalla continua trasmissione radio del velivolo sceso nel deserto, essendo l’aereo dislocato a Massaua dotato di radiogoniometro. Feci anche un cifrario da usare in questi collegamenti, ma molto semplice, perché l’intercettazione nemica non preoccupava molto, giacché tutta l’operazione si

sarebbe risolta in poche ore.

Il centro sperimentale prese in carico quattro S.82 e provvide all'installazione dei serbatoi supplementari. Quando ormai era tutto pronto, il nostro capo di Gabinetto, generale Urbani, in una mia visita a Roma, mi convocò e mi disse molto semplicemente che quel volo non si doveva fare. *"Il volo - disse - presenta troppi rischi, e Pricolo, il nostro capo di Stato Maggiore, non vuole assumersene la responsabilità, per la presenza a bordo di Muti, segretario del Partito, in quanto, in caso d'insuccesso, per l'Aeronautica le conseguenze sarebbero pesanti e disdicevoli."* In breve, il generale Pricolo si tirava indietro e da Urbani mi faceva dire che avrei dovuto far capire a Muti che il volo per ragioni tecniche non era possibile.

Come carattere, però, né allora né mai mi sono prestato a certi raggiri. Risposi che io, dopo aver detto che il volo era possibile, perché avevo studiato attentamente la questione, mi sarei trovato in estrema difficoltà nel dire il contrario. Pricolo allora diede l'incarico al generale Bernasconi, dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, di esaminare quanto avevo preparato per questo volo e giudicarne la fattibilità o meno. Andai da Bernasconi con tutta la documentazione necessaria, rimanemmo insieme un paio d'ore, e infine, da quel gentiluomo che era, concluse dicendo che la preparazione era corretta e che il volo era possibile. Detto questo volle andare dal capo di Gabinetto, generale Urbani, in mia compagnia, per comunicargli il suo responso positivo. Urbani che, con Pricolo, desideravano che Bernasconi avesse trovato qualche appiglio per bocciare la mia preparazione, lo interruppe subito dicendo: *"Va bene, va bene, Eccellenza; grazie, grazie di tutto, ma non ti occupare più della faccenda"*. Avevo capito benissimo che aria tirava, ma non potevo farci niente. In fondo erano stati loro, il Gabinetto e lo stesso Pricolo che avevano promosso l'iniziativa e non io, che cosa volevano dunque da me? Erano loro, così pensavo, che dovevano spiegare a Muti le motivazioni politiche contrarie alla missione e non chiedere a me di fare affermazioni disoneste.

Non si parlò più di questo volo per una decina di giorni, finché Pricolo dette nuovamente il via libera all'operazione. Seppi successivamente che Pricolo fece presente a Mussolini le sue preoccupazioni, e qualche giorno dopo ebbe la seguente risposta: *"Non preoccupatevi, Pricolo; Muti e i suoi uomini pensano di poter fare questo volo, lasciateli fare"*. Non ho mai saputo se Muti nei suoi incontri con Mussolini abbia parlato del volo, e comunque come e perché Mussolini rispose in quei termini a Pricolo. Mi resi invece conto gradualmente che tutta la responsabilità era finita sulle mie spalle, ma non me ne preoccupai molto.

Frattanto a Rodi riprendemmo le nostre missioni di bombardamento su obiettivi della costa del Mediterraneo orientale e sulle navi inglesi in movimento. In una di queste missioni contro le installazioni portuali di Haifa, con il Cant Z.1007-bis (avevamo ceduto gli S.79 e avuto in cambio i Cant) Castellani, in fase di rientro, prima si attardò e poi fu perso di vista. Come nel caso di Atti, anche per Castellani purtroppo non potevamo fare nulla, non avendo un sufficiente margine di autonomia, essendo l'obiettivo molto lontano dalla nostra base. Indugiare in zona voleva dire per noi esaurire la benzina e finire in acqua prima di poter raggiungere Rodi.

Appena a terra però presi un S.79 e andai, con Zanetti, alla sua ricerca. Volammo fino a notte inoltrata, c'era una bella luna e una ricerca contro luna sul mare poteva dare frutto, ma di Castellani nessuna traccia. Sapemmo in seguito che nella fase di tiro il suo velivolo fu gravemente colpito e danneggiato dall'artiglieria contraerea nemica. Finì in Siria, dove fu internato. Anche altri aerei della formazione furono colpiti dalla contraerea ma in parti non vitali delle strutture.

Il 5 settembre il nostro aeroporto fu attaccato per la prima volta: sei aerei, partiti da

una portaerei, lanciarono in mezzo al nostro accampamento e nel decentramento dei nostri velivoli bombe incendiarie, completando l'opera con raffiche di mitragliatrici. Realizzarono la sorpresa, e i danni fortunatamente furono meno pesanti di quanto temetti in un primo tempo, girando fra le tende, dopo il brusco risveglio: un sottufficiale gravemente ferito e diversi feriti leggeri. Quattro nostri aerei danneggiati resi inutilizzabili per molte settimane.

Qualche settimana dopo con i quattro equipaggi della missione del Golfo Persico rientrammo a Ciampino, mentre il gruppo continuava ad operare da Rodi contro i soliti obiettivi. I capi equipaggio furono abilitati alla condotta dell'S.82. In particolare approfondimmo la nostra preparazione nell'uso di tutte le installazioni di emergenza (battellino ecc.).

Il 14 decollammo da Ciampino per Rodi, volendo essere pronti a partire dopo un paio di giorni, con la luna piena. L'aeroporto di Gadurrà, dove noi eravamo, aveva una bella e lunga pista che finiva direttamente sul mare e di solito noi decollavamo in quella direzione, cioè senza ostacoli subito dopo il decollo. La partenza in direzione opposta era pur sempre possibile, ma subito fuori del campo da quel lato c'erano colline che rappresentavano un muro difficilmente superabile con velivoli a pieno carico. Era necessario, cioè, fare una virata di 180° appena messo il velivolo in aria, per guadagnare così rapidamente il mare. Nel caso nostro (a conti fatti avevamo un sovraccarico di 2,6 tonnellate) una virata del genere avrebbe rappresentato serie difficoltà di manovra, e qualche rischio non trascurabile.

Il mattino successivo ci alzammo per preparare la partenza nel pomeriggio, ma avemmo un'amara sorpresa. Un forte vento da ovest impediva il decollo contro mare e ci avrebbe obbligato a partire contro le colline. Il vento durò per tutto il giorno, e decidemmo di rimandare il volo, non volendo correre rischi inutili. Il giorno dopo lo stesso, ancora forte vento da ovest, e rimandammo nuovamente il decollo sperando nel giorno successivo, tanto la luna era ancora buona. Rimanere così inattivi nell'attesa e sentire il vento che di giorno e di notte continuava a turbinare, non era cosa per il nostro carattere. Quella sera tardai ad addormentarmi perché raffiche insolenti continuavano a tormentare le persiane della mia camera da letto.

Ma il giorno successivo ancora lo stesso vento, e a quel punto cominciai a riflettere seriamente. Troppo avanti nel tempo non potevamo andare, perché la luna, ormai calante, ci avrebbe aiutato sempre meno nella ricerca dell'obiettivo, e noi ne avevamo bisogno. Dovetti ammettere che, se il vento contrario avesse continuato anche il giorno dopo, saremmo stati costretti a prendere in considerazione il decollo contro le colline. In fondo, nel modo come erano andate le cose, sentivo personalmente tutta la responsabilità di questo volo, e non potevo accettare una rinuncia, ma nemmeno volevo aumentare le difficoltà tattiche nel tiro che sarebbero derivate da una prolungata attesa del vento favorevole. Allora in accordo con Muti, in un'apposita riunione, rappresentai agli altri piloti il mio pensiero; ma, come prima reazione, questi miei amici espressero qualche riserva alla mia proposta.

A questo punto devo precisare che i capi equipaggio di questa missione oltre ad essere dei valorosi erano anche piloti espertissimi. Nei loro confronti però avevo il vantaggio di un paio di anni di attività al Centro Sperimentale di Guidonia, e poi conoscevo meglio di loro il S.82. Comunque, dopo un lungo conciliabolo, concludemmo che se il giorno seguente avessimo avuto ancora vento da ovest, avrei fatto delle prove di decollo con un altro 8.82 che per caso si trovava in aeroporto, con carichi successivamente crescenti, per sperimentare le possibilità e i limiti della manovra contro le colline. L'esito positivo di queste prove avrebbe consigliato ragionevolmente la nostra partenza. Ormai ero abbastanza sereno

perché ero convinto che il giorno dopo comunque avremmo decollato per le isole Bahrein.

Il giorno seguente ancora il solito forte vento. Feci allora predisporre l'8.82 per i voli di prova nel pomeriggio, avendo a disposizione fusti da 200 litri pieni di acqua, da imbarcare gradualmente, in tre voli successivi; l'ultimo avrebbe portato il peso totale del velivolo a quello dei nostri 5.82. Preparammo contemporaneamente i nostri quattro 5.82, per essere pronti a decollare poco prima del tramonto del sole. Sul primo velivolo saremmo andati Muti, Raina ed io; sul secondo Federigi, sul terzo Meyer e sul quarto Zanetti con i relativi equipaggi.

Arrivammo così al pomeriggio, e feci i tre voli di prova con l'S.82. L'ultimo decollo, quello con il maggior peso, richiedeva una certa prepotenza e decisione nella manovra e i motori dovevano reggere con il supergiri fino al termine della virata di 180°, cioè fino a raggiungere il mare. (Da notare che secondo il libretto del motore l'impiego di quel regime elevato era consentito solo per qualche minuto).

In quei voli dovevo stare molto attento anche agli atterraggi, perché questo velivolo normalmente non atterrava con carichi così elevati. Ricordo che nell'ultimo atterraggio (quello con il massimo sovraccarico) dovetti procedere con motore e con una velocità di traiettoria uguale a quella dell'S.79. I miei amici, visto l'ultimo decollo, tutti entusiasti, scapottarono subito i velivoli e scaldarono i motori. Quando arrivai presso di loro, tutto era pronto per il volo. Feci subito un breve rapporto con i consigli sulla procedura migliore per il decollo, e poi finalmente mettemmo in moto e partimmo alle 17,10 del 18 ottobre 1940. Dopo il decollo, quando ormai in formazione completa iniziavamo la navigazione in salita verso il Libano, mi accorsi che ero tutto sudato come se fossi uscito da una sauna. Ma ero sereno, rilassato e soddisfatto: ce l'avevamo fatta! Alle 18,35 raggiungiamo la quota ottimale di navigazione: 3.000 metri.

Sopraggiunge presto la notte. Intravediamo lontano sulla nostra sinistra l'isola di Cipro e correggiamo la rotta per la presenza di forte vento da Ovest. In quel momento stavamo volando sopra un banco di nubi a carattere temporalesco: lampi frequenti illuminavano vistosamente per un attimo il dorso dei cumuli nell'oscurità della notte. E poi di nuovo tornava tutto buio. Poco dopo la luna si presenta alla nostra vista e di colpo aumenta la visibilità. La presenza di nubi l'aveva occultata fino a quel momento.

Alle 20,00 riconosciamo Beirut, e venti minuti dopo Damasco: questo è l'ultimo punto di riferimento, dopo di che il deserto, fino alle coste dell'obiettivo. Navigazione tranquilla per un certo tempo e poi saliamo in quota: metri 3.500, per superare formazioni cumuliformi. Poco dopo, alle 22,30, Federigi informa di aver perduto il contatto visivo con la formazione.

Per agevolare i gregari nel tenerci d'occhio durante il volo notturno avevo fatto dipingere sulle nostre ali due grossi rombi bianchi, illuminati con due lampade che rendevano visibile l'aereo anche da lontano. Avevo anche previsto, in caso di perdita di contatto visivo, una procedura di ricongiungimento, consistente in un'emissione radio del capo pattuglia, a potenza di antenna ridotta, che avrebbe consentito ai gregari, dotati di radiofaro, di ricollegarsi nuovamente con noi. Non mi preoccupavano né gli avvistamenti né le intercettazioni radio nemiche, perché avevo calcolato che, dopo le prime ore di volo, esclusa l'area dell'obiettivo, non avremmo dovuto incontrare caccia avversari.

Alle 22,40 Federigi, aiutato dalla nostra trasmissione, è nuovamente in formazione. La visibilità è diminuita per l'aumento della foschia; Federigi e Zanetti perdono il contatto con la formazione, ma 20 minuti dopo, con la solita procedura, sono di

nuovo in pattuglia. Alle 24,20 siamo sulla costa del Golfo Persico, e riconosciamo Dohat-Az-Zar (Ra's at Zawr). Dirigiamo verso l'obiettivo.

Alle 01,00, aumenta ancora la foschia, e riduciamo la quota di 1.000 metri per non perdere il contatto con il terreno.

Alle 01,30 ancora emissione d'antenna per agevolare il velivolo n° 4 (Federigi) a mantenere la formazione. La visibilità è scarsa. Per questo, scendiamo a quota 1.500 metri e così possiamo riconoscere la città di Ei Katiff (Al Qati).

Alle 02,00 con l'aiuto di alcuni fari in funzione, riconosciamo le isole Bahrein, e un quarto d'ora dopo siamo su Manama (Al Manamah). Alle ore 02,20 tiriamo sulla raffineria, ben identificata perché illuminata a giorno. Anche Manama e Mubarrak sono illuminate. Raina dalla cabina di puntamento vede i bagliori delle esplosioni delle nostre bombe sulla raffineria e dintorni. (Per garantirei la simultaneità dei tiro delle bombe dei gregari con le nostre, usammo l'accorgimento di accendere una luce molto appariscente sulla cabina di puntamento nell'attimo dello sgancio del primo grappolo di bombe).

Lanciammo sull'obiettivo 132 bombe da 15 kg l'una, cioè bombe relativamente piccole, per consiglio dei tecnici della nostra direzione generale delle Armi e delle Munizioni: le ritennero più adatte, essendo numerose, a provocare danni diffusi agli impianti da colpire. E in effetti, dalle informazioni successive, sapemmo dopo qualche giorno di aver provocato seri danni alle strutture di raffinazione.

L'aeroporto di Manama, sentendo aeroplani in volo, non pensò nemmeno per un attimo all'ipotesi che fossero nemici, e accese le luci della pista per agevolare l'atterraggio, ma le chiuse immediatamente, subito dopo il nostro bombardamento.

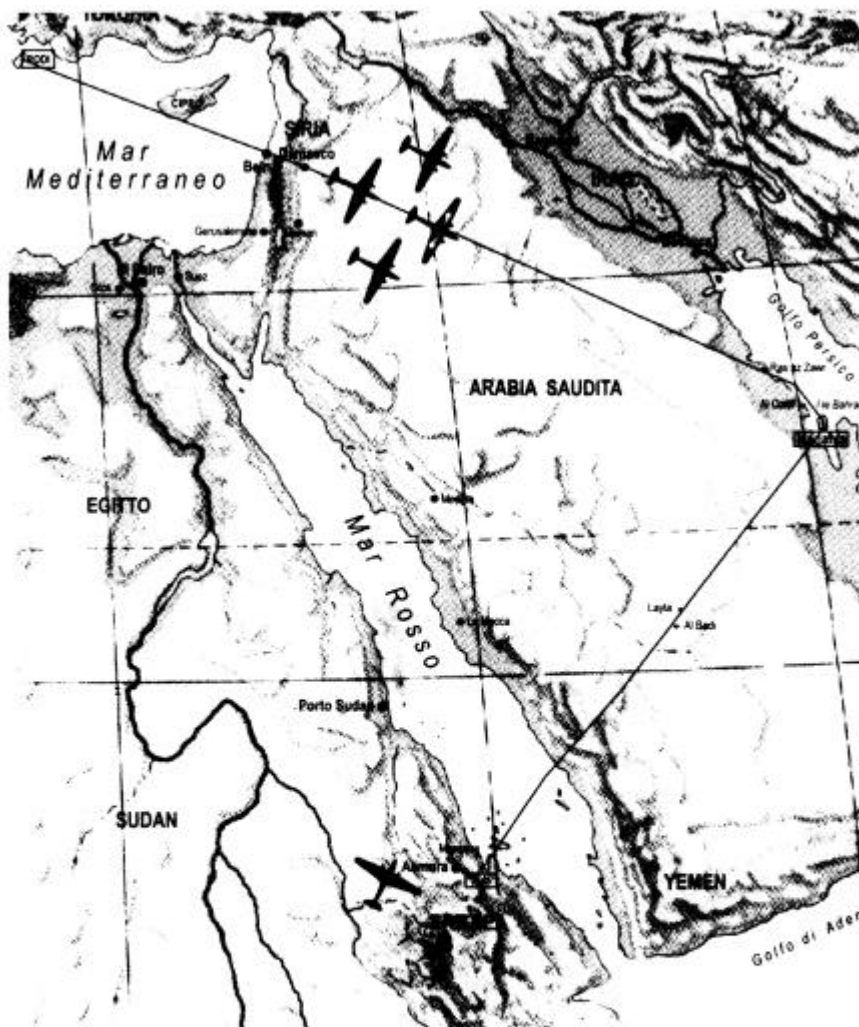
Dirigiamo quindi in rotta per Massaua (Africa Orientale) e lentamente riprendiamo la quota ottima di navigazione ai fini del minor consumo di carburante, e cioè 3.000 metri. La visibilità è notevolmente migliorata. Sono le 5 del mattino e identifichiamo la zona di Laila (Layla) e Badia (Al Badi). Il terreno presenta il letto di un grande fiume spento più grande del Po, e relativi affluenti. Siamo sul deserto arabico: è uno spettacolo lunare.

Con le prime luci del mattino, alle 6,20, vediamo davanti a noi una serie di catene montagnose con andamento generale Nord Sud. Sono le montagne che ci separano dalla costa. Sotto di noi, sul terreno, i primi rari segni di vita vegetale.

Sul nostro traverso a destra, verso Nord, c'è La Mecca e Medina, le città di Maometto, e mi torna alla mente un avviso che ci è stato comunicato a Roma, prima della partenza: si dice che la zona che stiamo sorvolando, essendo vicina alla Mecca, è vietata ai non musulmani. Se fossimo stati sorpresi a terra, come cristiani, saremmo stati sicuramente scannati dagli ortodossi islamici. Ma eravamo tranquilli: i motori andavano bene, e non avevamo nessuna intenzione di scendere per cogliere... qualche fiore del deserto!

Alle 7,30 siamo sulla verticale della costa; sotto di noi c'è l'abitato di Wakla e riconosciamo l'isoletta di Simer. Rinunciamo a dirigere su Massaua e poggiamo verso Zula perché in quel momento — ci informano via radio da terra — l'aeroporto eritreo è sotto bombardamento. La presenza di forze aeree avversarie in zona ci suggerisce di portarci subito in volo radente sul mare per evitare, se possibile, sgraditi incontri con i caccia nemici: i nostri aerei sarebbero sicuramente perdenti in un combattimento con i Gloster Gladiator, che stavano operando su Massaua.

Alle 8,25 siamo sull'isola di Gabbihu, del gruppo delle Dahlak, e dopo 20 minuti atterriamo a Zula. Il vento favorevole nel tratto del volo ci consente di giungere all'atterraggio con una sufficiente riserva di benzina; avevamo chi più chi meno un'autonomia residua di circa 30 minuti. La missione ha avuto una durata di 15 ore e 35 minuti, e sono stati percorsi 4.100 km.



Il percorso effettuato dai trimotori SM.82 del 41° Gruppo per raggiungere e bombardare il centro petrolifero delle isole Bahrein nel Golfo Persico. Questo fu il volo di una formazione da bombardamento portata alla maggiore distanza dalle basi di partenza sia dalle forze aeree dell'Asse sia da quelle alleate che operarono nell'area europea e africana nella seconda guerra mondiale. Furono percorsi complessivamente oltre 4.100 km.

In mattinata viene a salutarci il viceré d'Etiopia, il Duca d'Aosta, e si trattiene con noi un paio d'ore. Da buon aviatore, è molto interessato ai problemi tecnici affrontati nel nostro volo, e sono felice di dargli tutte le spiegazioni richieste. Si apparta poi con Muti, credo per parlare più liberamente di argomenti politici.

Il 23 ottobre successivo, verso sera, alle 17,37, partiamo da Massaua diretti a Bengasi (Cirenaica) per rientrare in Italia, e sul percorso lanciamo bombe su Porto Sudan. Nell'ultimo tratto la navigazione si rende incerta e difficile per la presenza di strati nuvolosi e più in basso di cumuli in alta percentuale. Quel po' di luna che c'è, ormai alta, aiuta comunque i nostri gregari. Le notizie da terra sulle condizioni atmosferiche di Bengasi non sono favorevoli e comincio a pensare ad un eventuale dirottamento verso Rodi, ove sappiamo c'è bel tempo. Ma poi, con successivi bollettini, abbiamo da Bengasi segnalazione di tempo più favorevole, e ci buttiamo sotto i cumuli per dirigere verso quell'aeroporto, che ormai dovrebbe essere vicino. Dopo un paio di piovaschi, ho un QDM dall'aeroporto e poco dopo lo vedo ben illuminato con il faro Luna in funzione. Atterriamo, ancora in condizioni di volo notturno, alle 04,05. Nello stesso giorno, partiamo per Ciampino, e al nostro arrivo troviamo il generale Urbani, capo di Gabinetto dell'Aeronautica, che porta i rallegramenti di Pricolo, il nostro capo di Stato Maggiore.

Per concludere, voglio mettere in evidenza che il bombardamento del centro petrolifero delle isole Bahrein resta il volo di una formazione di velivoli da bombardamento portato alla maggior distanza dalla base di partenza sia dalle forze aeree dell'Asse sia da quelle alleate che operarono nell'area europea e africana nella seconda guerra mondiale.

Qualche giorno dopo, Mussolini pose a Muti l'alternativa: fare il combattente o il segretario del partito e Muti rinunciò subito all'incarico di segretario. Tornammo a Rodi e riprendemmo le nostre missioni.