

## Operazione "Bodenplatte" l'ultima grande vittoria della Luftwaffe

(Da: " Pierre Clostermann - La Grande Giostra - Longanesi 1957)

L'ALBA del primo gennaio 1945 trovava le forze armate tedesche in una condizione poco allegra. Dopo lo scacco dell'offensiva Rundstedt, i nazisti, serrati al Reno, stretti dalle truppe russe in Polonia e in Cecoslovacchia, s'erano ridotti senza possibilità di scampo alla difensiva. Nonostante ciò, alle sette e tre quarti circa, forti formazioni di *Focke Wulf 190* e di *Messerschmitt 109* decollavano da una ventina di aeroporti coperti di neve. Alle otto e cinque, un minuscolo *Auster* usato per regolare il tiro delle artiglierie, lanciava per radio un appello disperato.

Alle otto e mezzo, su ventisette basi alleate stese fra Bruxelles e Eindhoven, centinaia di velivoli inglesi e americani finivano di consumarsi. Dappertutto, alte colonne di fumo nero salivano, dritte come pilastri di cattedrali, nell'aria calma dove ancora fluttuavano le nuvolette grigie e bianche che segnavano gli scoppi delle migliaia di granate della contraerea.

Il generale Speerle aveva arrischiato un colpo che non aveva precedenti in tutta la guerra. Egli aveva ammassato sugli aeroporti di Twente, Appeldoorn, Aldhorn, Hagelo, Munster, Lippstaadt, Rheine, Neuenkirchen, Metelen, Harskanf, Teuge e sulle rispettive basi satelliti, una dozzina di stormi da caccia scelti e alcune altre formazioni per un totale di circa seicentocinquanta *Focke Wulf 190D-9* e quattrecentocinquanta *Messerschm Bf 109 K*.

Alla vigilia, i piloti tedeschi non conoscevano ancora lo scopo dell'operazione. Il trentun dicembre, al crepuscolo, essi avevano decollato dalle loro basi abituali e s'erano radunati su quegli aeroporti. Alle ventuno, estinzione delle luci, niente cenone di fine d'anno, niente vini né liquori, solo un pasto leggero ma sostanzioso per tutti gli equipaggi che dovevano prendere il volo.

Alle ore cinque del primo gennaio, furono svegliati e informati del piano magistrale di Speerle che venne accolto dall'entusiasmo di tutti: Goering in persona fece un rapido giro fra le formazioni per eccitarne il valore. Ogni pilota ricevette una carta a grande scala sulla quale erano chiaramente indicati tutti gli aeroporti e le basi aeree degli alleati (frutto delle ricognizioni dei *Me 262*) le rotte di ritorno, i punti di ritrovo e minuziose istruzioni sui percorsi.

All'ora H decollarono, raggruppandosi in tre formazioni massicce, dai trecento ai quattrocento apparecchi ciascuna, che guidate da tre *Junker 188*. Si misero in rotta verso le linee alleate. Una formazione discese a pelo d'acqua e, rasentando le spiagge della Zuiderzee, risalì in direzione di Bruxelles. Un'altra si portò a volo radente su Eindhoven passando per Arnhem; e la terza, attraverso Venlo, piombo sulle linee americane. Fu una sorpresa completa.

Per la durata di circa una mezz'ora, i *Focke Wulf* e i *Messerschmitt* mitragliarono i velivoli alleati ammassati sulle piste coperte di ghiaccio. Qualche raro *Spitfire* riuscì a decollare sotto le raffiche.

Per un caso veramente strano, lo Squadron 122 faceva una incursione in forze sulla Germania e, quando fu richiamato, i *Tempest* erano a corto di munizioni. Fu una catastrofe generale. Solo a Bruxelles-Evere, centoventitré velivoli da trasporto, Fortezze volanti, *Typhoon*, *Spitfire*, furono annientati. A Eindhoven, uno stormo canadese di *Typhoon*, ii 124, e uno stormo di *Spitfire*, vennero completamente distrutti. In tutto, circa ottocento velivoli alleati erano stati messi fuori combattimento

in pochi minuti.

Quei pochi *Tempest* e *Spitfire* che poterono coraggiosamente intervenire abbattono nella massa trentasei apparecchi tedeschi, mentre la contraerea inglese ed americana ne distrusse cinquantasette: un totale, quindi, di 93 velivoli tedeschi, i cui rottami furono ritrovati dopo una settimana di ricerche nelle nostre linee.

Accuratamente studiata, magistralmente eseguita, l'operazione sarebbe stata per l'opinione pubblica, se fosse stata conosciuta, un colpo di maglio.

La censura americana e i servizi stampa, sgomenti, tentarono di presentare questo attacco come una grande vittoria alleata, pubblicando cifre immaginarie di cui si rideva ancora nelle squadriglie tre mesi dopo.

La *Luftwaffe* perse un centinaio d'apparecchi, e riuscì a paralizzare la Forza Aereo-Tattica della *RAF* per più di una settimana.

Solo per merito dell'energica azione del maresciallo Broadhurst, comandante dell'ottantatreesimo raggruppamento, il più provato, che mobilità immediatamente tutti i velivoli illesi e richiamò rapidamente le riserve dai depositi, si poterono riorganizzare in ventiquattrore alcuni gruppi da combattimento per tenere il fronte.

Io dovevo arrivare in quel momento critico. Il 122° Squadron, nella settimana successiva, fu praticamente solo ad assicurare l'offensiva aerea, dall'alba al crepuscolo, e in sei giorni perse diciotto piloti e ventitré apparecchi.

#### **(Da: Johnnie Johnson – Il padrone del Cielo – Longanesi 1959)**

I piloti da caccia della *Luftwaffe* non parteciparono affatto, quell'anno, alle solite feste della sera del 31 dicembre; erano stati invece preparati per partecipare all'operazione "Hermann" pianificata dallo stesso Goering, ed era stato loro proibito di prender parte a qualunque riunione. L'operazione consisteva in un attacco che doveva aver luogo la mattina successiva e aveva lo scopo di distruggere il maggior numero possibile dei velivoli che si trovassero sugli aeroporti alleati, sempre sovraffollati. Veramente l'attacco era stato previsto per un'altra data, in quanto avrebbe dovuto essere il preludio dell'offensiva delle Ardenne, ma ormai questa aveva già avuto luogo e i soldati tedeschi si erano anche ritirati, per l'ultima volta, dal suolo belga.

La *Luftwaffe* prese tutte le misure atte a consentire che le sue forze d'attacco, che comprendevano anche aviogetti, potessero arrivare esattamente sugli obiettivi assegnati. I velivoli vennero riuniti in quattro grandi colonne; quella che si diresse su Bruxelles sorvolò la zona meridionale dello Zuider-Zee, quella che attaccò le basi della zona di Eindhoven giunse dal nord attraversando lo Zuider-Zee, mentre le altre due giunsero da est. I caccia erano guidati da alcuni *Junker 88* che li aiutavano nella navigazione e che, sebbene tornassero indietro all'altezza del Reno, furono indispensabili per i cacciatori meno esperti. Per l'occasione vennero adottate anche segnalazioni visive di vario genere, quali i bengala chiamati "ioggia d'oro" oppure fumate colorate e fan di ricerca; la contraerea tedesca venne opportunamente avvertita ma, nonostante le precauzioni prese, diversi velivoli furono ugualmente abbattuti dalla stessa *Flak*.

Il più assoluto silenzio radio venne rispettato e il nostro servizio d'intercettazione non udì, infatti, alcuna conversazione in base alla quale dare l'allarme ai reparti da caccia; i tedeschi volarono tenendosi il più basso possibile sul terreno coperto di

neve e, quando poterono, s'infilarono addirittura nelle vallate per sfuggire all'avvistamento dei radar. Goering voleva a tutti i costi la più completa sorpresa, e l'ottenne.

I nostri quattro gruppi di canadesi, a Evère, avevano quattordici *Spitfire* ciascuno e più di sessanta velivoli erano sparsi sul lato orientale dell'aeroporto; il terreno, quando non era gelato, era morbido e cedevole, il che ci obbligava appunto a tenere gli *Spitfire* su un lato del campo. L'altro lato era invece occupato da una miscellanea di *Fortezze* e di velivoli da collegamento, tra i quali un lussuoso *Dakota*. Le reti di mascheramento, che avevamo impiegato in Normandia, erano state abbandonate da molto tempo perché ritenevamo inutile nascondere i nostri aeroplani quando i grandi trasporti giacevano sparpagliati su tutta la base; anche la contraerea pesante era stata messa da parte e la difesa era affidata solo alle armi leggere. Sulla nostra base erano concentrati più di un centinaio di velivoli, mentre sul vicino campo di Melsbröek, a cinque chilometri di distanza, dozzine di bombardieri stavano allineati ala contro ala.

La notte era stata molto rigida e la pioggia, che era poi caduta, aveva reso la pista di Evère molto pericolosa per le partenze e gli atterraggi, a causa dello strato di ghiaccio che vi si era formato sopra. Data questa inefficienza, la pattuglia che avrebbe dovuto essere in volo alle prime luci era stata posticipata, in attesa che la pista venisse cosparsa di ghiaino; Kenway aveva però urgenza che venissero effettuate due ricognizioni meteorologiche su due diversi settori del fronte, cosicché, poco prima delle nove, due *Spitfire* del 403° vennero mandati in volo; Steve Butte, che portava la sezione, avvertì per radio che la pista consentiva il decollo purché non si facesse uso esagerato dei freni; furono allora fatti partire altri due piloti e il 416° venne messo in servizio d'allarme.

Dave Harling era il comandante di questo gruppo e, proprio pochi giorni prima, avevamo presenziato a Bruxelles al matrimonio di una sua sorella, una simpatica infermiera canadese. Dopo aver dato le istruzioni ai piloti, Dave stava facendo rullare i suoi dodici aeroplani lungo il margine del campo, per portarli sulla testata della pista; aveva appena cominciato a girare il suo velivolo e la sezione di Butte aveva preannunciato di essere sulla via del ritorno, quando, senza alcun preallarme di sorta, una sessantina di *Messerschmitt* e di *Focke Wulf* apparvero nel cielo dell'aeroporto.

Io avevo sentito il rumore di una notevole massa di aeroplani, ma non vi avevo fatto molto caso perché spesso passavano su Evère delle grosse formazioni americane. I comandanti nemici, tenendosi ai margini del campo, fecero una virata a sinistra e cominciarono l'attacco; quattro *Messerschmitt* dettero inizio all'azione, sparando sugli *Spitfire* che erano dietro a quello di Harling, e colpendoli gravemente. I piloti ne saltarono fuori e corsero a ripararsi mentre Dave decollava in tutta fretta; decollò da solo contro i nemici, ne abbatté uno, ma poi venne a sua volta abbattuto prima che lo *Spitfire* avesse preso sufficiente velocità.

Bill e io, dalla nostra posizione a terra, praticamente sicura, potemmo vedere tutto l'attacco. I cacciatori nemici picchiavano a coppie o isolati, mentre le nostre mitragliatrici leggere avevano sospeso il fuoco perché, come vedemmo poi, avevano terminato le munizioni. Il nemico era padrone della scena e a noi non rimaneva che urlare di rabbia, man mano che gli *Spitfire* si incendiavano sotto i nostri stessi occhi.

Al termine della pista era dislocato un piccolo rimorchio che serviva da ufficio al nostro controllore di campo; l'ufficiale di servizio, nonostante i continui attacchi, rimase al suo posto e avvertì le due sezioni di *Spitfire* che erano in volo di rientrare a tutta velocità. Gli altri nostri rimorchi, che servivano alle operazioni, erano stati

raggruppati nella zona di un vecchio decentramento circondato da scarpate, dove erano stati protetti e mascherati così bene che i piloti nemici non li scorsero affatto. Uno dei telefoni suonò e Frank Minton, il nostro ufficiale addetto alle informazioni, afferrò il microfono standosene sdraiato sul pavimento. Era una comunicazione urgente: "Grandi formazioni nemiche nei pressi del vostro aeroporto; mandate subito in volo tutti gli *Spitfire*". Frank Minton, che non mancava di un certo umorismo, rispose: "Troppo tardi! Se mettesti il microfono fuori potrei farvi sentire le loro maledettissime armi."

Dopo circa dieci minuti l'attacco era già finito; molti cacciatori nemici ci erano passati sulla testa e potemmo giudicare la loro velocità piuttosto bassa, non più di duecentocinquanta chilometri orari; anche la loro abilità nel tiro non era molto elevata perché diversi *Spitfire* non vennero distrutti; per di più alcuni piloti sprecavano munizioni sparando sulle aviorimesse, invece che su obiettivi di maggiore importanza.

A un tratto giunsero di ritorno gli *Spitfire*, e quei *Messerschmitt* e *Focke Wulf* che erano rimasti in quota per la difesa dei loro compagni che mitragliavano, si buttarono all'attacco. Tre dei nostri abbatterono sei assalitori: Steve Butte ne abbatté tre. Ma erano troppo pochi per poter combattere contro sessanta tedeschi e, dopo aver esaurito le munizioni, dovettero fuggire.

La *Luftwaffe* sparò di colpo, come di colpo era arrivata, lasciandoci soli sull'aeroporto in fiamme. La prima cosa da fare era quella di mandare subito in volo quanti più *Spitfire* fosse possibile per inseguire il nemico, poi, dopo esserci occupati dei vari particolari, Bill e io demmo un'occhiata ai danni subiti. Undici dei nostri aeroplani erano distrutti e dodici danneggiati; sul lato occidentale della base alcuni velivoli da trasporto, compreso un *Beechcraft* e il *Dakota*, stavano finendo di ardere; altri, i cui carrelli avevano ceduto, si erano rifiutati ostinatamente di incendiarsi e giacevano al suolo come bestie a riposo. Nel complesso ce l'eravamo cavata con poco, perché nessuno *Spitfire* avrebbe dovuto rimanere illeso, a Evère.

L'operazione "Hermann" era stata un colpo ardito, ma vedemmo subito che il pilota medio tedesco non era pari al suo compito perché, tra l'altro, le formazioni nemiche poterono trovare gli obiettivi solo grazie alla guida dei bombardieri. Dato l'assoluto silenzio radio e il volo radente, essi realizzarono la sorpresa più completa; una volta però arrivati sulle nostre basi, sovrappopolate di aeroplani, non fungono capaci di sfruttare il vantaggio conseguito. Il loro tiro fu mal diretto e il loro comportamento nel cielo di Evère mi ricordava più quello di una massa di allievi ai loro primi voli, che non quello che c'era da aspettarsi da piloti di linea. Anche il fattone tempo venne sfruttato male, perché l'attacco avrebbe dovuto essere fulmineo e concentrato; invece, dato il gran tempo impiegato sulla nostra base, noi saremmo stati in grado di far decollare del caccia da qualche aeroporto che non fosse stato attaccato o di far mentre le formazioni che fossero già andate in volo. Le perdite furono circa uguali da ambedue le parti, ma il nemico perse molti più piloti di quanti non ne avrebbe perduti se avesse operato sul suo territorio. Tatticamente, l'attacco era stato organizzato bene, ma attuato male per la scarsa capacità degli attaccanti.