

II 1st FG in NORD AFRICA E IN ITALIA

**La testimonianza del Major General Dick Catledge, USAAF, Retired,
Pilota di P38 fighter nel teatro Mediterraneo ed in Italia.
Racconto pubblicato su www.1stfighter.org. Traduzione di Giovanni Pede**

Penso fosse il 1987 quando il tenente Perry mi chiamò. Mi disse che, lavorando all'archivio storico dell'aeronautica, aveva notato che avevo partecipato a due guerre e quindi mi voleva intervistare. Gli dissi di venire pure. Si presentò con un registratore, ed un sacco di domande cui rispondere. Una delle prime domande fu sull'ultimo volo di guerra che avevo fatto con il P-38 Lightning. Mi chiese di raccontargli di quella missione. Rivissi quella missione dall'inizio alla fine raccontandogli tutta la storia. Dopodichè il tenente Perry mi mostrò un documento di tre pagine. La data era il 4 giugno del '44, la firma era la mia! In effetti, dopo che ero ritornato dalla prigionia, avevo dovuto far rapporto ai servizi informativi dell'aviazione, che mi avevano chiesto di descrivere gli eventi collegati alla mia cattura, il 28 agosto del '43. Dove e perché quel rapporto era stato conservato, non l'ho mai saputo, ma adesso era lì. Quello che mi fece piacere fu che tutto coincideva, il racconto appena fatto della mia avventura corrispondeva perfettamente con quello che avevo scritto nel '44. Il tenente mi disse che l'aveva notato anche lui.

All'arrivo a Mateur, in forza al 1° Gruppo Caccia, gli alloggi erano delle semplici tende, per pavimento il terreno, quattro brande per ogni tenda, ogni tenda la sua zanzariera. Avevamo una tenda più grande per le riunioni, e a pranzo e cena le razioni K, riscaldate. Mi ricordo che andavo avanti a pane e marmellata e burro di arachidi. A casa, negli Stati Uniti, c'era il razionamento, anche severo, ma non era quello il cibo adatto per fare la guerra. I miei compagni di tenda erano due buoni amici, Charlie McCann e Roger Miller, poi c'era una testa rossa di cui non ricordo il nome.

La prima volta che volai a Mateur fu l'11 di luglio, un voletto di ambientamento di una ventina di minuti. La seconda volta mi alzai in volo per una missione di guerra, supporto alle truppe di terra il primo giorno dello sbarco in Sicilia, mitragliamento e bombardamento nelle prime ore del mattino.

Qualche informazione sull'organizzazione. Ogni squadrone aveva 25 apparecchi, una squadriglia era composta di 4 aerei. In missione di combattimento, lo squadrone normalmente volava su tre squadriglie. A causa della mancanza di ricambi, equipaggiamenti etc., qualche volta non si riuscivano a mettere insieme nemmeno 12 apparecchi, e così spesso lo squadrone volava su due squadriglie. Ogni gruppo aveva tre squadroni, per un totale (nominale) di 75 aerei. Normalmente, il gruppo mandava in combattimento tutti e tre gli squadroni, quindi un totale di 36 aerei, ma in alcune missioni avremmo volato con 24 aerei (ancora su tre squadroni). Era sempre meglio essere in 36 piuttosto che in 24, perché in tutte le missioni eravamo sempre in numero largamente inferiore a quello dei caccia tedeschi ed italiani.

Ogni squadriglia aveva il suo capo squadriglia, con il suo secondo, gli altri due membri costituivano la seconda sezione, con il leader ed il secondo. I piloti alle prime armi iniziavano come secondi del capo squadriglia, poi diventavano secondi dell'altra sezione, poi leader di sezione. Dopo aver acquistato abbastanza esperienza, il leader della seconda sezione diventava capo squadriglia. Il capo squadriglia era sempre il più anziano, come esperienza di volo, ma non necessariamente il pilota migliore per il lavoro da fare. Ho volato con diversi capi squadriglia, e c'era una differenza enorme tra di loro in aggressività, coraggio ed abilità di pilotaggio. Ce ne furono solo tre di caratteristiche superlative nel guidare una missione di guerra. Uno era il nostro

addetto alle operazioni, il primo tenente Lee Wiseman, poi il primo tenente Willy, ed infine il primo tenente Russell.

Il nostro capo squadrone, il capitano Joe Miles, doveva aver già completato la maggior parte delle sue missioni quando arrivai, perchè ricordo che volò solo una volta insieme con me. Fu proprio in occasione della mia prima missione di guerra, e la sua aggressività lasciò molto a desiderare in quella occasione. Sul mio libretto di volo sono segnati nove voli da secondo e tredici voli come leader della seconda sezione.

Al tempo che arrivai a Mateur, i tedeschi erano stati sconfitti in Africa e si erano attestati in Sicilia. Le mie prime tre missioni di guerra furono in Sicilia, mitragliamenti e bombardamenti in appoggio alla fanteria. Alla fine, tranne in un caso, tutte le mie missioni furono sull'Italia. Erano dure le missioni sull'Italia. Il compito primario del gruppo era fare da scorta ai B26 (bombardieri medi). C'erano tre gruppi di P38 in Nord Africa, il 14°, l'82° ed il nostro, il 1° Fighter Group. Il P-38 era l'unico aereo alleato in grado di volare fino all'Italia e ritornare indietro.

Il 14° Gruppo scortava le fortezze volanti, i B-17, mentre l'82° Gruppo forniva la scorta ai B-25, bombardieri medi come i B-26. I Liberator (bombardieri pesanti) volavano senza caccia di scorta.

Fin dal giorno del nostro arrivo al gruppo, ci fu raccomandato di attenerci strettamente al nostro compito, la scorta dei bombardieri, che non dovevamo lasciar soli per nessun motivo. Questo era importante, perché senza la scorta i bombardieri sarebbero stati annientati dai caccia tedeschi ed italiani. Comunque, era frustrante vedere gli aerei nemici passarci accanto sparando ai bombardieri e poi sfuggirci in picchiata senza che potessimo inseguirli. Il P-38 aveva 4 mitragliatrici pesanti ed un cannone da 20 mm, tutti nella gondola centrale, che sparavano dritti in avanti. I nostri avversari si spaventavano molto quando vedevano il muso del P-38 puntargli contro, per il grande volume di fuoco che poteva sviluppare, ed in molti casi questa fu la nostra salvezza. Spesso, tutto quello che un pilota di P-38 doveva fare era iniziare a virare verso un caccia nemico che si avvicinava e quello desisteva dall'attacco.

Il B-26, il Marauder, era un bombardiere medio che attaccava a quote medie. Tutte le nostre missioni di scorta erano a circa 4.000 metri, ed era molto pericoloso perché quella era la quota ideale per i caccia nemici. Il P-38 aveva motori provvisti di compressori per il ristabilimento in quota della pressione di alimentazione, che si attivavano proprio su i 4.000 m. Il B-26 aveva una velocità di crociera di circa 250 km orari, mentre la nostra velocità era sui 400 km orari, per cui eravamo costretti a volare avanti e indietro, girandogli intorno, per non lasciarceli alle spalle. Questo naturalmente ci obbligava a rimanere sul bersaglio un tempo molto lungo. Non cercherò di descrivere tutte le mie missioni in Italia, solo quelle memorabili. Comunque, in ogni missione, siamo stati sempre attaccati da un gran numero di caccia nemici, nella maggior parte dei casi Messerschmitt 109.

Per fortuna, non sembravano mai troppo aggressivi, si limitavano ad un passaggio ad alta velocità, sparando (in genere da troppo lontano) ai bombardieri, per poi allontanarsi e rifarlo di nuovo. Facevano così dal momento che superavamo la linea di costa per spingerci verso l'interno, fino al momento che la passavamo di nuovo per ritornare a casa. Ci inseguivano per una cinquantina di miglia sul mare, poi ritornavano indietro per non restare a secco. Spesso, dopo che i bombardieri si erano allontanati al sicuro, i caccia nemici cercavano di farci rimanere senza carburante attaccandoci e facendoci deviare dalla rotta verso l'Africa. Poi abbandonavano il combattimento e subentravano altri aerei che ripetevano il gioco, mentre noi cercavamo di non deviare dalla nostra rotta. Quando questo succedeva ben all'interno del territorio nemico, c'era da sudar freddo per fare i 600 km del ritorno. Ci rendevamo conto del fatto che il livello del carburante diminuiva, e che non ne avevamo abbastanza per metterci a duellare con loro, e che c'era da scegliere tra il

minore dei due mali, tirar dritto verso casa senza difenderci oppure attardarsi sul posto. Ed allora, invece di rischiare di rimanere a secco in mezzo al mare, si tirava dritto, e ci limitavamo a salire e scendere di quota, senza deviare dalla rotta. Quando loro capivano che non eravamo in grado di accettare il combattimento, si facevano sotto, e mi ricordo bene il muso dei loro aerei che si accendeva come un albero di Natale, quando ci tiravano addosso. Per loro questa era proprio una buona tattica, e sicura. Dovrei spiegare che non affrontare i Messerschmitt non era poi così rischioso come potrebbe sembrare. In genere ci venivano addosso da destra o da sinistra con un angolo molto alto, e la possibilità di essere colpito era molto piccola. Non ho idea delle possibilità del sistema di controllo di tiro del caccia tedesco, ma penso che non fosse migliore del nostro, che era completamente meccanico, per cui bisognava stimare distanza e velocità del bersaglio. Era sempre un tirare ad indovinare, e colpire un bersaglio mobile con un angolo di deflessione elevato era quasi impossibile. Durante i briefing che precedevano la missione, ci veniva sempre ricordato che se ci fosse stato qualche problema con l'aereo, bisognava tornare indietro prima di superare la costa, perché un paio di aerei di riserva ci accompagnavano sempre. Un ritorno prematuro era sempre un po' imbarazzante, e ci si domandava sempre, in questo caso, se c'era davvero qualcosa o il pilota non se l'era sentita, quella volta. Ce n'era uno, un tipo grosso, che divenne ridicolo perché tornava indietro ogni volta che doveva andare in missione. Non so come potesse vivere questa situazione, ma non fece una sola missione e non ricordo poi cosa gli accadde.

In una delle mie prime missioni in Italia, mi si ruppe, subito dopo il decollo, il regolatore automatico del passo dell'elica del motore di destra. Mi seccava tornare indietro, e decisi di proseguire, utilizzando il sistema di regolazione manuale. Niente di più sbagliato! Mi ritrovai in combattimento a dover picchiare e poi risalire rapidamente, ogni volta aggiustando il passo dell'elica, e temetti di non farcela. Fu molto duro, ma imparai la lezione.

La missione successiva non fu divertente al momento, ma mi è sempre rimasta impressa nella memoria, e ripensandoci ha avuto degli aspetti umoristici. In quella missione sostenemmo un diavolo di combattimento con i caccia nemici sull'area del bersaglio, che durò troppo, per cui rimanemmo con poco carburante e la nostra squadriglia perse il collegamento con il resto del gruppo. Il caposquadriglia era il tenente Russel. Avevo volato con lui diverse volte e ne avevo una grande considerazione. Quando raggiungemmo la costa sfrecciavamo verso l'Africa ventre a terra ed eravamo ormai fuori tiro della caccia nemica. Sforavamo le onde a tutta manetta quando vedemmo alla nostra sinistra un'altra squadriglia di P-38 volare nella nostra stessa direzione, ed un branco di aerei nemici piombare su di loro in picchiata, saranno stati 10 o 12. Non sapevamo chi fossero e Russel cercò di avvisarli a mezzo radio, senza risultato. La squadriglia continuava a volare verso l'Africa ed i caccia nemici erano arrivati quasi a distanza di tiro, bisognava aiutarli! All'ultimo momento, Russel virò a sinistra bruscamente verso i caccia nemici, che interruppero l'attacco, mentre i P-38, apparentemente ignari di tutto, continuavano il loro volo.

Adesso nei guai eravamo noi, con poco combustibile e diretti verso l'interno, circondati dalla caccia nemica. La parola di riferimento del nostro gruppo era "Cragmore" e quel giorno noi eravamo la squadriglia "Rossa". Consapevole che eravamo veramente nei guai, mentre stavamo per scontrarci con i tedeschi, Russel, molto calmo, chiamò il capo gruppo chiedendo aiuto, ma non ricevette alcuna risposta. Il tenente Willy, del nostro squadrone, era il "group leader", quel giorno ed era molto amico di Russel. Dopo un paio di minuti Russel chiamò di nuovo, questa volta con voce quasi supplichevole: *"Willy, Willy, qui è Russel. Per piacere torna indietro, per piacere torna indietro!"*. E subito dopo uno sciame di P-38 sbucò dalle nuvole, i caccia nemici si dispersero e noi tornammo a casa sani e salvi.

Il mio compagno di tenda, Roger, fu il primo dei miei amici ad essere abbattuto. Tornavamo da una missione di scorta ed eravamo sopra il mare aperto, probabilmente 150-200 km lontani dalla costa. Eravamo uno squadrone di tre squadriglie, il nostro capo squadriglia era il tenente Willy. A questa distanza dalla costa eravamo al sicuro dalla caccia nemica e ci eravamo rilassati, allentando le nostre cinture di sicurezza e bevuto un sorso d'acqua dalla borraccia che portavamo sempre con noi. Improvvisamente, 4 caccia tedeschi ci furono addosso. Erano piloti coraggiosi, noi eravamo in 12, loro solo in 4. Ma erano anche molto furbi, perché, in effetti, a conti fatti ci sopravanzarono. Dovevano aver programmato molto bene la loro missione, e portavano serbatoi ausiliari così da poterci affrontare anche lontano dalla loro base. Ovviamente conoscevano la nostra tattica di mantenere in modo quasi religioso la formazione di 4 velivoli per squadriglia. Noi eravamo in quattro squadriglie, loro quattro in tutto, ma durante l'infuriare del combattimento dovunque mi girassi c'era un Messerschmitt in coda ad una squadriglia di 4 P-38. Penso che in questo combattimento perdemmo tre aerei con i loro piloti, uno dei quali era Roger Miller. Quando atterrammo, ero arrabbiato e frustrato: come avevano potuto 4 di loro farcela contro 12 di noi! La risposta era molto chiara, la colpa era della nostra tattica di mantenere la squadriglia unita a tutti i costi, una cosa molto stupida. Andai dal tenente Willy e gli dissi che a mio parere in una situazione come quella che avevamo incontrato dovevamo dividere le squadriglie in due coppie di aerei. In quel modo avremmo avuto sei sezioni di due aerei ciascuna e così avremmo potuto affrontare facilmente i quattro aerei nemici. Mantenendo unite le squadriglie, solo il caposquadriglia poteva sparare liberamente. Quelli dietro di lui dovevano stare molto attenti a sparare allo stesso aereo nemico, perché avrebbero potuto colpire il caposquadriglia. Il tenente Willy non seppe cosa rispondermi, e mi disse di parlarne con il tenente Wiseman, il nostro capo operazioni. Andai subito da lui, gli descrissi quello che era successo e gli dissi quello che pensavo, che avremmo dovuto cambiare le nostre tattiche, specialmente in una situazione come quella che lo squadrone aveva dovuto affrontare. Anche lui mi disse che avrei dovuto parlarne con il suo superiore, il capitano Miles, comandante dello squadrone. E così feci, parlai con Miles e gli dissi come in effetti la tattica in uso ci metteva in condizioni di inferiorità rispetto al nemico. Anche lui mi mandò dal suo superiore, il comandante del gruppo, che era il colonnello Garman. Ma il colonnello fu del parere che era necessario restare in formazione chiusa di 4 velivoli, per meglio assicurare la sicurezza e la sopravvivenza dei giovani piloti senza esperienza. Questo è quello che ci sentimmo dire! E il colonnello non aveva volato una sola missione sull'Italia! Sapevo bene che ero solo un giovane sottotenente, che avevo alle spalle solo sei mesi di scuola di volo, e che nonostante questo "battevo il tamburo" per cambiare le tattiche della caccia. A quel tempo, non sapevo nemmeno che cosa significassero "le tattiche della caccia"! Non so se altri gruppi usarono tattiche migliori durante la guerra, ma il nostro gruppo non le cambiò mai. A voler essere giusti con tutti, i miei superiori avevano un po' più esperienza di me, ed a quel tempo nessuno nella nostra aviazione considerava o rifletteva sull'opportunità di sviluppare le tattiche per il combattimento aria-aria.

Questo succedeva alcuni anni prima che i nostri piloti arrivassero a capire l'importanza di sviluppare, standardizzare e mettere per iscritto le tattiche ottimali del combattimento aria-aria. E'interessante notare come la strategia di base sviluppata prevedesse appunto di dividere la squadriglia di 4 in due sezioni di due, che si appoggiassero a vicenda pur combattendo separatamente. Io nel '43 sapevo solo che era stupido quel che stavamo facendo e che c'era un modo migliore di combattere la guerra.

Nel volo di ritorno da una missione molto movimentata sull'Italia mi trovai improvvisamente a dover fare il caposquadriglia. Sull'area del bersaglio i caccia italiani e tedeschi erano diventati molto aggressivi e nel conseguente combattimento io persi

da qualche parte l'aereo del caposquadriglia. Quando state combattendo sul territorio nemico e la vostra base è a 600 km di distanza, al di là del mare, si combatte una battaglia difensiva. Una volta che i bombardieri hanno sganciato, e si dirigono a casa, noi, i caccia di scorta, per problemi di autonomia siamo interessati principalmente ad andarcene. Dopo aver perso il caposquadriglia, riuscii a sganciarmi gradualmente, insieme con il mio gregario, dirigendomi verso il mare, ed incominciai a vedere altri P-38 che si muovevano nella mia stessa direzione. Un elemento del mio squadrone ci raggiunse ed a qual punto ritornammo ad essere una squadriglia di 4. Il caposezione alla mia destra era il tenente Diamond, un pilota esperto, e gli feci cenno di prendere il comando della squadriglia. Infatti si manteneva ancora il silenzio radio. Diamond scosse la testa e così mi rassegnai a farlo io. Decisi di cercare di riunirci agli altri P-38, e ritornare a casa riacquistando una parvenza d'ordine e alla fine riuscii ad affiancare un'altra squadriglia.

Quando fummo ben lontano dalla costa e fuori della portata della caccia nemica, la maggior parte di noi si rilassò. Devo spiegare che significa rilassarsi. Ogni volta che andavamo in missione e ci scontravamo in combattimento con la caccia nemica, nell'abitacolo, piccolo e soffocante, ci si inzuppava letteralmente di sudore. E allora, quando pensavamo di essere fuori pericolo, la formazione si allentava, si allungavano un po' le gambe e ci si rilassava. Forse perché mi ricordavo di essere stato sorpreso dal nemico qualche tempo prima, anche se quella volta eravamo molto più vicini all'Italia, forse perché questa era la prima volta che avevo le funzioni di caposquadriglia, ne sentivo la responsabilità, mi spostavo con la mia squadriglia un po' a destra ed a sinistra per tener d'occhio la situazione. L'altra squadriglia volava invece dritto ed un po' più in basso. In questo modo i miei piloti dovevano faticare un po' di più, ma andava bene così, perché mi sentivo più sicuro.

Improvvisamente, guardando dietro la mia spalla, mi sembrò di vedere un puntino nero, molto alto e molto lontano, ad ore 6. Feci virare la squadriglia a sinistra e guardai di nuovo nella stessa direzione per cercarlo. C'era! La nostra squadriglia volava a circa 400 km orari ed il puntino era diventato un aereo isolato, che puntava verso di noi a gran velocità, ma ancora ben lontano dietro di noi.

Accesi l'interfono e con calma chiamai gli altri aerei della squadriglia, *"Abbiamo un nemico in avvicinamento ad ore 6, è veloce, rompere la formazione a sinistra, ORA!"*

"ORA" fu quasi gridato perché il tedesco era più veloce di quanto mi aspettassi ed era quasi a distanza di tiro, quando lo dissi. Filava almeno a 700 km orari quando ci fu addosso. Non sparò un colpo, continuò la picchiata e virò per ritornare verso la terra ferma. Io e la squadriglia provammo ad inseguirlo, ma a quella velocità così elevata era già fuori quando l'altro capo squadriglia mi chiamò per dirmi di interrompere la caccia perché non lo avremmo mai preso. Così feci e proseguimmo verso casa senza incidenti. Il quarto elemento della mia squadriglia sarebbe stato il primo ad essere colpito dal tedesco se non l'avessimo avvistato. Dopo l'atterraggio, vidi che il quarto era il tenente Stuber, un mio compagno di corso. Mi disse che prima aveva pensato fossi stupido a preoccuparmi quando eravamo così lontani dalla costa, costringendo i piloti a lavorare di cloche. Se però non lo avessi fatto, ora lui sarebbe morto e voleva ringraziarmi per avergli salvato la vita, questo mi fece sentire veramente bene. Un'altra missione fu un po' diversa. Tedeschi ed italiani erano ancora in Sicilia, cercando di evacuare le loro forze attraverso lo stretto di Messina, la sottile striscia di mare che separa l'isola dall'Italia.

Il 5 agosto, il nostro compito era fare da scorta ad un gruppo di B-17, le fortezze volanti, che avevano come obiettivo proprio la concentrazione di uomini e mezzi in attesa di imbarco. Era un buon bersaglio! I B-17 volavano a 10000 metri di quota, molto più in alto dei soliti 3-4000 metri dei B-26. L'aria è molto, molto più sottile a quella altezza, ed era difficile manovrare i nostri aerei. Quando ci avvicinammo al bersaglio, il cielo, vicino ai bombardieri, divenne quasi nero per lo scoppio delle

granate della contraerea. Ad un certo punto sembrava che gli aerei dovessero attraversare quasi un muro solido di esplosioni, ma niente li spaventava e continuarono il loro volo verso il bersaglio. I cannoni a terra devono essere stati ben numerosi, e concentrati su i due lati dello stretto.

Non ho mai visto niente di paragonabile alla contraerea di quel giorno, nemmeno nelle nostre missioni su Roma (1). Inutile dirlo, dal momento che intorno non c'erano caccia nemici ci tenemmo ben lontani dai B-17 quando furono sotto tiro. Ho sempre sentito una profonda ammirazione e rispetto per i piloti e gli equipaggi che mantengono la loro formazione e tirano dritti verso il bersaglio, qualunque cosa avvenga.

Partecipammo anche un'altra missione abbastanza differente dalle azioni di scorta. Fu divertente, e molto produttiva, ed i tre gruppi vi parteciparono in massa. Italiani e tedeschi avevano concentrato un'ingente numero di aerei in piccole basi aeree intorno a Foggia e un intelligente ufficiale del quartier generale della 12th Air Force se ne venne fuori con la brillante idea di scatenare tutti i gruppi da caccia in una missione di attacco al suolo su queste basi satellite.

La missione fu organizzata ed ebbe luogo il 25 agosto, il giorno prima facemmo la prova generale in Africa con tutte e tre i gruppi. C'era molta eccitazione tra i piloti erano per la cosa. Ogni volta che ci avvicinavamo all'Italia, riuscivamo a scorgere le nuvole di polvere sollevate dai caccia nemici in decollo fin da 50 miglia dalla costa. Molte volte avevo discusso con i capi squadriglia del mio squadrone della opportunità di mandare avanti una coppia di aerei, a volo radente, in modo che arrivassero inaspettati su quei campi di aviazione prima di noi, al momento del decollo dei caccia nemici. Sarebbe stato grande, ma non si era fatto. Adesso c'era data l'opportunità di cogliere il nemico di sorpresa a Foggia.

Il 25 agosto ci alzammo in volo, il punto di incontro con gli altri gruppi era in un punto a nord della Sicilia. Volavamo tutti a pelo d'acqua, un gruppo dietro l'altro ed attraversammo la costa all'altezza della caviglia dello stivale italiano. Sganciammo i serbatoi ausiliari e proseguimmo, sempre a bassa quota, su i campi e le colline. La gente al lavoro in campagna si fermava e ci salutava agitando le mani, certamente non si erano accorti che eravamo americani. Poi arrivammo sull'Adriatico e virammo a nord, lungo la costa, sempre un gruppo dietro l'altro. L'attacco era guidato dal colonnello George McNichols, comandante dell'82° Gruppo, il nostro colonnello invece non c'era. Lungo la costa sorvolammo barche di pescatori ed un paio di piccole navi, rispondendo al fuoco nemico quando ne eravamo fatti segno. Poi, all'altezza dei campi nemici, virammo di nuovo a 90° e gli fummo addosso. Che giornata!

Aerei, hangar, equipaggiamenti, era tutto davanti a noi. Volavamo a livello delle cime degli alberi, per il nemico fu terribile. L'ordine era di fare un solo passaggio, poi di riattraversare lo stivale e continuare sul mare verso l'Africa. Più tardi seppi che i tre gruppi avevano distrutto al suolo 150 aerei, veramente un bel colpo. Ne avremmo dovuto fare di più di missioni come questa, ma il nostro compito era di proteggere i bombardieri, e non eravamo abbastanza per fare tutto. Eppure, qualche altra missione come quella, ed i bombardieri non avrebbero più avuto bisogno di alcuna protezione.

A Foggia, la contraerea nemico evidentemente era stata messa in allarme, ed incontrammo un discreto fuoco di contrasto. Ci sparpagliammo e proseguimmo isolatamente verso casa, ogni gruppo o squadrone per conto suo. Noi eravamo insieme un'altra squadriglia, ma si vedevano molti altri aerei a giro d'orizzonte. Sorvolando il paese, quelli che avevano ancora munizioni le usarono per mitragliare treni e strade. Poi scorgemmo sotto di noi, a 1500 m, quello che sembrava un aereo di linea, simile ad un nostro DC3. Un'altra squadriglia era più vicina, e li sentii alla

(1) Lo storico navale statunitense, prof. Ammiraglio Samuel Elliot Morison ha scritto che il concentramento d'artiglieria contraerea realizzato in quell'occasione con almeno 150 cannoni da 88 e da 90 mm., e quindi senza contare l'armamento leggero e quello delle navi, era di potenza pari a quanto gli aerei degli Alleati trovavano in Germania, nella zona industriale della Rhur.

radio che si domandavano se era il caso o non di abbattere un aereo civile. Decisero di farlo e lo fecero. Potrei dire quando il pilota dell'aereo scorse il primo P-38, perché abbassò improvvisamente il muso, ma era ormai troppo tardi. Fu abbattuto, mi fece un po' male, ma voi lo sapete cos'è la guerra!

Continuammo il volo a bassissima quota, aspettandoci che i caccia nemici ci dessero addosso, ma non ne vedemmo nessuno in giro (2). Poco dopo aver lasciato Foggia, ci accorgemmo di un P-38 che procedeva a bassa velocità con un solo motore e lo contattammo per radio. Era un pilota della nostra squadriglia, Matty Warren. Ci rispose che il suo motore di sinistra era stato colpito dal fuoco antiaereo, lui però non era ferito. Rallentammo anche noi e lo scortammo finché non fummo sulla Sicilia, che era completamente in mani alleate. Matty non aveva abbastanza combustibile per proseguire fino a Mateur, così cercammo una striscia d'atterraggio e ne trovammo una, piccola e sporca, con poche tende lì vicino. Matty decise che poteva andar bene, e si preparò ad atterrare, sulla pancia perché anche il carrello era fuori uso. Fece un buon atterraggio, e, poiché i suoi due gregari avevano proseguito per Mateur, feci un giro sul campo per accertarmi che fosse tutto a posto. Matty uscì dall'aereo e mi comunicò a gesti che andava tutto bene, ed a questo punto mi accorsi che avevo anch'io poco carburante, per cui decisi di atterrare sul quel campetto dietro di lui. Mi preparai anch'io all'atterraggio ma, mentre mi avvicinavo a flap abbassati, vidi Matty che agitava freneticamente le braccia, per segnalarmi di riprendere quota. Così feci e trovai un altro campetto un po' più in là. Riuscii a rifornirmi di benzina ad alto numero di ottani da unità dell'esercito e proseguì per Mateur. Quando finalmente Matty ritornò a casa, mi disse perché non aveva voluto che atterrassi: il campetto era coperto di fango, e probabilmente avrei danneggiato il mio caccia.

22 Maggio, di scorta ai B-26 su Napoli. Questa fu la mia ultima missione di guerra. Il mio caposquadriglia era il Tenente Rudnick, appena ritornato al gruppo dopo una licenza di diverse settimane. Non l'avevo mai visto, o incontrato, prima della missione, ma era un pilota esperto, con più di quaranta missioni. Aveva combattuto in Africa, questa era la sua prima missione sull'Italia. Dopo il decollo, il gruppo si diresse unito all'incontro con i bombardieri. Come sempre, avvicinandoci alla costa fummo attaccati da un gran numero di aerei. Virammo per affrontarli ma, mentre il resto del gruppo riprese subito la sua posizione di scorta ravvicinata, il nostro caposquadriglia si attardò in una virata a 360°, per cui, quando la completammo, ci ritrovammo ben lontani dagli altri, con il nostro da fare per liberarci dai caccia nemici. Infatti, vedendo una squadriglia di P-38 separata dal resto del gruppo, ogni aereo nemico della zona ci fu addosso. Rudnick dovette allora affrontarli, e questo ci allontanò ancor più dal gruppo. Sarebbe difficile dire quanti erano, ma arrivavano da ogni direzione. Il mio buon amico Matty Warren, che volava al mio fianco, fu il primo ad essere colpito. Segnalò di avere un motore fuori uso e noi cercammo di proteggerlo girandogli intorno. Poco dopo anch'io fui costretto ad accettare il combattimento e così mi ritrovai solo, perché Rudnick ed il suo gregario erano occupati altrove.

Il combattimento infuriava, intorno a me caccia nemici e P-38 in difficoltà, finché non ne vidi uno che picchiava verso il mare fumando pesantemente. Poco dopo vidi aprirsi un paracadute, anche l'altro P-38 era stato colpito. La mia unica speranza era nel resistere fino al ritorno dei nostri caccia e bombardieri, perché l'obiettivo, Napoli appunto, era sulla costa e la rotta di ritorno era la stessa dell'andata. Purtroppo non

2 Il rapporto di volo dell'82° FG cita invece: "Two Me109s and an Fw190 fired, while out of range, upon flight of P-38s, shortly beyond target. The P-38s turned in on the e/a, but the latter did not press the attack. Two Me202s attacked from the rear and sides, the rear flight of the 95th Fighter Squadron 5-8 miles SW Foggia #3, damaged one P-38 (Lt. Hodgson), and probably destroyed 1-3 P-38s of the flight."

andò così. Il combattimento era iniziato su i 4.000 m, ero sceso fino a poco più di 1.000 m. da terra quando vidi i bombardieri, in formazione perfetta, scortati dalla caccia e sulla rotta di ritorno, molto sopra di me. Mi ero spostato verso la terraferma e capii che questa volta non sarei ritornato a Mateur,. Mentre lo pensavo fui colpito duramente nel trave di coda sinistro, c'era un buco enorme al posto del radiatore ed il motore si fermò. Iniziai allora meccanicamente quelle manovre che mi erano state insegnate per far fronte a circostanze come quella. Dovevo guadagnare velocità buttandomi in picchiata, ma avevo perso quota.

Una delle prime cose che si imparano quando si pilota un bimotore è che se uno dei motori è fermo, allora non cercare di virargli intorno, ma se devi farlo, inclinati un pò nella virata. Ad un certo punto un Messerschmitt 109 mi sfrecciò da sinistra a gran velocità. Mi mancò, ma facendo perno sull'ala si dispone di taglio continuando la virata a sinistra. Si sposta veramente a gran velocità perché mi è già molto davanti mentre continua a girare in una curva molto ampia. Mentre continua a virare io capisco che vuole tornarmi di nuovo in coda. Allora accentuo leggermente la mia inclinazione trasversale, così da poterlo puntare quando mi passerà davanti. A causa del suo ampio raggio di virata iniziavo ad avvicinarmi al punto in cui l'avrei avuto sotto tiro. Quando lo inquadravi nel mirino, sparavi una breve raffica, ma era ancora troppo lontano. Mentre la distanza diminuiva e mi preparavo a premere di nuovo il pulsante di tiro, mi sembrò che le mie armi sparassero da sole, perché ne sentivo il crepitio anche se non avevo ancora schiacciato il comando. Allora improvvisamente mi resi conto che in realtà stavo sentendo il rumore delle armi di un altro aereo, qualcuno che mi aveva preso sotto tiro senza che mi fossi accorto della sua presenza. Sbirciai a sinistra sopra la spalla e lo vidi, un Me109 vicinissimo. L'ogiva dell'elica era bianca e sputava fuoco e fiamme dalle due mitragliatrici e dal cannoncino. La sola cosa che potevo fare era stringere bruscamente a sinistra, per sfuggire al torrente di piombo che mi stava rovesciando addosso, perché virare a destra sarebbe stato suicida, con il motore sinistro fuori uso. Ma, virando a sinistra, l'aereo si rovesciò e mi ritrovai sottosopra. Guardai le creste delle onde sulla mia testa e mi resi improvvisamente conto di quanto fossi basso, mi sembrava quasi di poterle toccare. Nella foga del combattimento mi ero abbassato più di quanto pensassi. Sapevo di non essere né abbastanza veloce né abbastanza alto da poter manovrare, e allora tagliai l'alimentazione al motore destro e mi rovesciai di nuovo, ritornando diritto, e ancora più in basso. A questo punto potevo solo ammarare e dovevo concentrarmi per farlo nel modo più dolce possibile. Tirai su il muso dell'aereo per mandare l'aereo in stallo, ma l'ala sinistra si manteneva più bassa, cosicché, nonostante lavorassi di timone e di alettoni per mantenermi orizzontale, toccai comunque con l'ala danneggiata e fui scaraventato a destra dall'urto. Questo comunque mi salvò la pelle, perché il tedesco non si era reso conto che il mio aereo stava già infilandosi in acqua e aveva sparato troppo avanti, mancandomi. Non mi piace pensare a quello che mi successe dopo o ricordarlo, ma comunque questo è quanto.

Devo aver perso i sensi per un attimo al momento dell'impatto e non mi resi conto di essermi procurato tagli, abrasioni e graffi sulla testa, sul braccio e sul fianco destro. Sapevo che l'aereo era andato sotto, ma non mi rendevo conto di quanto fosse affondato. Slacciai la cintura di sicurezza, sganciai il tettuccio ed in qualche modo mi trovai in superficie. Pensai di essere fortunato perché ero un bravo nuotatore e mi sarebbe stato relativamente facile raggiungere la spiaggia. Il fumo di un P-38 che avevo visto precipitare a terra prima del mio mi indicò la direzione. Quando fui a terra c'erano tre soldati italiani che mi aspettavano, con il fucile imbracciato. Ero prigioniero di guerra!