

In missione con Io Schwalbe

Volare con il Me 262

*(Tratto da: Giorgio Libertini – Avventure nei Cieli – Delta Editrice
Comete, Rondini e Vipere non riescono a salvare il III Reich, Pag.39-43)*

In quei giorni del tardo aprile 1945 i pochi Me 262A-1a della JV 44 operavano da tratti di autostrada risparmiati dalle bombe o rabberciati alla meglio. I normali campi d'aviazione erano ormai del tutto impraticabili e tenuti sotto stretta sorveglianza dai caccia e dai ricognitori alleati. Certi tratti dell'Autobahn nei pressi di Monaco di Baviera si erano salvati solo perché i tedeschi avevano avuto la brillante idea di mascherarli dipingendovi sopra falsi crateri di bombe così realistici da trarre in inganno anche i più abili interpreti delle foto scattate dai ricognitori alleati. I Me 262 erano alloggiati in ricoveri sotterranei protetti da porte blindate, costruiti a distanza sufficiente e ottimamente mimetizzati, come pure lo erano le piste di rullaggio. Il centro di comando era sito in quella che dall'alto appariva essere una normale fattoria immersa nel verde di un bosco di abeti, nei cui recessi si trovavano anche le officine, le baracche per gli equipaggi e i serbatoi per il carburante, sempre molto scarso. Il tutto era così ben mimetizzato che, in seguito, parecchie unità dell'esercito statunitense gli passarono vicinissime senza scoprirlo.

Gli aerei venivano tenuti il più possibile al riparo e uscivano dai rifugi solo quando veniva annunciata un'incursione di bombardieri alleati che si dirigevano verso qualche obiettivo sito entro il raggio d'azione dei Me 262. In tal caso la rete radar, che continuò a funzionare quasi sino all'ultimo giorno, avvertiva via telefono il centro di comando che provvedeva a mandare in azione i caccia disponibili. In effetti, anche se la consistenza iniziale della JV 44 era stata di 50 aerei, essa si era notevolmente ridotta sia per le perdite che per la mancanza di parti di ricambio. L'usura delle turbine era tremendamente elevata: dopo 15 ore di funzionamento — si teneva conto scrupolosamente anche dei minuti necessari al rullaggio — il gruppo turbine veniva sottoposto ad una revisione generale e, dopo altre 10 ore, ammesso che tenesse così a lungo, veniva rimpiazzato. Questa vita media così breve dice molto circa il coefficiente di operatività dell'aereo.

In azione

Al momento dell'allarme i piloti di guardia si precipitano verso i ricoveri degli aerei ove i serventi hanno già provveduto ad eseguire tutte le operazioni e i controlli preliminari. Il pilota può sedersi direttamente al posto di pilotaggio sicuro che tutto ciò che materialmente si poteva fare è stato fatto. Basta avviare i motori, una procedura abbastanza rapida grazie al motore a due tempi Riedel inserito nel cono aerodinamico di ogni reattore. Il motorino d'avviamento viene avviato a mano mediante un'asta metallica. Il tempo minimo perché si possa scaldare, quindi viene connesso al rotore del turbogetto. Il motore a reazione sale rapidamente di giri: giunto a 2000 giri il pilota rilascia la manopola dell'aviatore e dolcemente sposta la manetta dallo Stop alla posizione di minimo, schiacciando contemporaneamente il pulsante d'iniezione che viene rilasciato appena raggiunti i 3000 giri. La manetta viene spinta gradualmente fino al raggiungimento dei 6000 giri. In questa fase gli strumenti più importanti sono, senza alcun dubbio, il

contagiri e l'indicatore della temperatura in turbina. Se dopo un minuto la temperatura resta stabile tutto va bene. In caso contrario è necessario spegnere subito il reattore prima di giungere ad un disastro. In realtà questo controllo, nelle condizioni operative estremamente difficili che caratterizzano gli ultimi giorni del Reich, viene fatto mentre l'aereo rulla con i propri mezzi fino alla testata della pista, dato che non si può fare conto sui trattori che sono troppo visibili dall'aria. Occorre soprattutto fare presto, visto che un'incursione improvvisa che sorprenda i Me 262 in fase di decollo si tradurrebbe quasi sicuramente in un disastro.

I sei caccia rullano sulla pista di raccordo a bassa velocità e vanno ad immettersi sulla carreggiata dell'autostrada: non è quanto di meglio si possa desiderare, ma è pur sempre meglio delle piste inagibili degli aeroporti. Appena un 262 si è allineato sulla pista il suo pilota blocca i freni, abbassa gli ipersostentatori e, gentilmente, porta avanti la manetta. I due Junker 004B aumentano sino a 7000 giri, quindi il pilota rilascia i freni mentre il sibilo delle turbine cresce di tono. Il decollo è piuttosto lento all'inizio, dato che il 262 è decisamente sotto-potenziato e porta sotto le ali due rastrelliere armate con un totale di 24 razzi aria-aria non guidati R4M da 50 mm. E con queste nuove armi altamente efficaci contro le formazioni strette dei bombardieri statunitensi che gli Schwabes vanno all'attacco. Ogni razzo pesa solo 2,6 kg ma porta una carica esplosiva di ben 500 grammi: ha circa l'efficacia di un proiettile di cannone antiaereo da oltre 50 mm di calibro sino ad una distanza massima di oltre 900 metri. È un'arma veramente formidabile, un solo colpo a segno è più che sufficiente per disintegrare una Fortezza Volante. Generalmente i razzi vengono lanciati in un'unica salva oppure, se le circostanze sono favorevoli, in piccoli gruppi di sei per volta. Esauriti i razzi restano sempre i quattro potenti cannoni Rheinmetall-Borsig MK-108 da 30 mm con un totale di 360 colpi.

Con tutto questo armamento il 262 è sicuramente il caccia meglio armato che si sia mai visto. Per lungo tempo nel dopoguerra non ci sarà un altro aereo in grado di vantare un armamento simile.

Gli aerei accelerano sobbalzando ad ogni asperità della pista mentre i piloti imprecano a bassa voce sperando che qualche pericoloso intruso non venga a ficcare il naso proprio nel momento critico.

Finalmente, dopo un lungo rullaggio ad oltre 200 km/h, l'aereo smette di sobbalzare e si solleva pesantemente. Basta far rientrare il carrello perché le sue caratteristiche di volo cambino di colpo. La grande pulizia aerodinamica fa sì che il 262 ora acceleri in modo notevole se mantenuto in volo orizzontale. Ma non c'è tempo per deliziarsi con il sibilo attutito dei reattori e con la piacevole sensazione che il Me 262 infonde in chi lo pilota. L'aereo vola così bene che Galland disse: "Volare come un angelo".

I sei Schwabes fanno quota a gruppi di due proteggendosi le spalle a vicenda. Di questi tempi, con il gran numero di caccia alleati che quotidianamente perlustrano i cieli del Reich, ogni imprudenza può costare molto cara. Se poi un motore cede è meglio affidarsi alla fortuna. Il cielo è parzialmente nuvoloso e la visibilità non è delle migliori. La formazione di B-26 Marauder viene avvistata presso Neuburg sul Danubio. Dato che la terra non è visibile che a tratti, è piuttosto difficile avere un riferimento preciso circa la direzione di volo propria e della formazione avversaria. Comunque le due rotte sono quasi a convergenza frontale e la velocità relativa di avvicinamento è terribilmente elevata: quasi 1200 km/h. Si tolgono le sicure alle armi e i sei 262 si gettano all'attacco incuranti del Mustang di scorta che non possono raggiungerli. La formazione dei bombardieri bimotori viene investita da un uragano di fuoco e alcuni aerei si

incendiano. Galland, che si è dimenticato di togliere la seconda sicura ai razzi, spara con i cannoni e colpisce seriamente un B-26 che si incendia. Anche il suo aereo registra alcuni impatti delle 12,7 mm avversarie senza riportare danni evidenti. E a questo punto che il celebre asso commette un errore che potrebbe costargli la vita. Tutto preso dal combattimento non si accorge che un Mustang in picchiata lo ha preso sotto tiro. Il quadro del comando sembra esplodere sotto l'impatto di numerosi colpi da 12,7 mm e lo stesso Galland viene ferito al ginocchio destro. Parte della raffica avversaria è finita nella turbina di destra il cui rivestimento esterno viene pressoché disintegrato. Il Me 262 è ferito a morte. Il Mustang prosegue implacabile la sua operazione di distruzione e colpisce anche l'altro motore. Il 262, quasi senza più propulsione, spaccia nell'aria anche se Galland, grazie alla sua grande esperienza, riesce ancora a tenerlo in volo in qualche modo picchiando verso terra. Sotto c'è l'autostrada, ma poco prima di atterrare Galland è costretto a spegnere i motori che non rispondono più alla manetta. La scia di fumo nero del 262 si trascina dietro è visibilissima e sembra attirare i caccia avversari come il miele le mosche. Per di più in pista è sotto attacco da parte di un gruppo di Thunderbolt. La faccenda si mette davvero molto male. L'aereo, senza più propulsione, deve necessariamente atterrare. Anche la radio è andata. A 240 km/h il 262 si posa sulla pista con un pneumatico forato. Galland riesce ancora a controllarne la corsa. L'aereo non è ancora fermo che il suo pilota è già saltato fuori dall'abitacolo e cerca scampo in un cratere di una bomba. Giusto in tempo! I Thunderbolt fanno fuoco sull'aereo abbandonato e lo riducono ad un ammasso di rottami fumanti. Galland ha salvato la pelle per un pelo. Un altro Me 262 tenta l'atterraggio con un Mustang alle costole che lo mitraglia a tutto spiano ma non riesce ad abbatterlo pur bucherellandolo come uno scolapasta. Vista la situazione tattica, la missione può considerarsi un successo: dunque B-26 abbattuti senza subire perdite in volo. E l'ultima missione della JV 44. Il 3 maggio la formazione di Galland, che si è trasferita a Salisburgo, viene catturata dalle truppe statunitensi, non prima comunque di aver incendiato, sia pure molto a malincuore, i bellissimi Schwaibe per non farli cadere nelle mani del nemico.