

Aprile 1942-Settembre 1943: "Operazione S"

Quando la Regia Aeronautica preparava una operazione dimostrativa per dimostrare di essere in grado di bombardare gli Stati Uniti

(Il testo che segue è un estratto dall'ultimo capitolo del volume di Luigi Romersa "Le Armi Segrete di Hitler", ristampato da Mursia nel 2005).

(...) L'idea dell'attacco dall'aria, sul genere di quello compiuto su Vienna da Gabriele D'Annunzio verso la fine della Prima guerra mondiale, fu ventilato dal generale dell'aeronautica Attilio Biseo, detentore di record, trasvolatore dell'Atlantico del Sud e del Nord con il maresciallo Italo Balbo e comandante della brigata aerea «Leone», allorché venne convocato a Roma dal capo di stato maggiore generale Ugo Cavallero, per informazioni sulle caratteristiche operative dei nuovi velivoli da caccia MC 203, scelti da poco per la produzione in serie. Era l'aprile del 1942. A quella riunione, svoltasi a Palazzo Vidoni, in corso Vittorio Emanuele, partecipò anche l'ingegner Armando Palanca che, presso il reparto sperimenta le di volo di Guidonia, aveva seguito le prove di omologazione del bellissimo velivolo da caccia.

L'amico Palanca mi parlò così di quella segretissima riunione: «Si discusse naturalmente della guerra aerea sia inglese che americana, dei pesanti bombardamenti nemici sui centri abitati e, a un tratto, il generale Biseo disse: "Pensate quale potrebbe essere l'effetto sulla popolazione americana, che si sente tanto sicura e tanto lontana dal conflitto, del lancio di alcune bombe su un abitato ad altissima densità come Manhattan...". La frase, buttata lì, provocò il consenso dei presenti ma non venne approfondita. Ci si limitò ad esaminare superficialmente i vari aspetti dell'impresa e soprattutto le non poche difficoltà poiché si sarebbe dovuto compiere un volo di 12.000 chilometri, quasi del tutto in cieli controllati dal nemico... Cavallero ascoltava comunque interessato, annuiva a volte con il capo e a volte scrollava invece la testa a sottolineare le difficoltà e i pericoli che presentava l'attacco. A un dato momento il generale Biseo se ne uscì con una battuta che lasciò tutti i presenti piuttosto sorpresi. "Anche noi", disse infatti, "dovremmo fare come loro e attaccare qualche sito che per la sua lontananza dall'Europa viene considerato sicuro al cento per cento. Vi ricordate l'effetto che fecero le bombe sganciate su Tokyo da un apparecchio isolato americano, decollato da una portaerei e pilotato da Doolittle?"

Cavallero lo guardò fra il curioso e il divertito. Si alzò gli occhiali sulla fronte e ribatté: "Niente da fare, caro Biseo; d'accordo per l'effetto psicologico, ma noi non abbiamo portaerei...".

Fece una pausa, rimise a posto gli occhiali e aggiunse: "Comunque ne prendo nota. Ne parlerò alla prossima riunione dei capi di stato maggiore e naturalmente con il Duce".

Trascorsero alcuni mesi e del raid su New York nessuno parlò più.

"L'8 novembre 1942" - mi raccontò sempre Palanca - "improvvisamente, l'idea di Biseo tornò d'attualità e, come esperto di voli transoceanici, venni convocato alla Piaggio, a Pontedera, per partecipare, in qualità d'ispettore per gli

armamenti aerei e di tecnico di motori d'alta quota, a una riunione organizzata dal generale Fernando Silvestri e promossa dal capo di stato maggiore dell'aeronautica, generale Rino Corso Fougier, alla quale intervennero anche il sottocapo, generale Ilari, il capitano Publio Magini, l'ammiraglio Luigi Sansonetti e un capitano di vascello, sommergibilista. In quell'occasione fu decisa l'azione dimostrativa contro la zona sud di Manhattan, utilizzando, per il volo, battezzato in codice "Operazione S", un idrovolante quadrimotore Cant. Z511, progettato dall'ingegner Filippo Zappata. Per quell'epoca, si trattava di una macchina gigantesca, destinata al trasporto civile, la quale, però, nonostante la sua considerevole autonomia, avrebbe dovuto compiere un rifornimento in pieno Atlantico; ecco, pertanto, la ragione della presenza all'incontro di Pontedera, di un ammiraglio e di un ufficiale sommergibilista"

Secondo il piano, a rifornire il Cant. Z, infatti, avrebbe dovuto provvedere un sottomarino, appostato in un punto dell'oceano situato più o meno a metà della rotta seguita dall'idrovolante. L'aereo doveva partire da una base della Francia occidentale, fare tappa in mare, riempire i capaci serbatoi e proseguire per New York.

"Tutto bene" - precisò Palanca – "fino a che la discussione rimase a livello accademico, ma quando i generali Silvestri e Ilari, in pieno accordo con me, cominciarono ad esaminare i particolari della missione, si profilò non poche difficoltà. La prima, riguardava l'ammiraglio e la partenza in pieno oceano con il mare quasi sempre agitato e con il rigoroso rispetto del silenzio radio, mentre l'altra era rappresentata dai dubbi sollevati dalla marina, sull'esito e l'efficacia del raid, a seguito di una serie di prove, piuttosto deludenti, compiute con l'aereo dal 12 al 20 novembre 1942 all'idroscalo di Vigna di Valle. In teoria, l'apparecchio doveva avere un'autonomia di 6.000 chilometri il che avrebbe reso necessario un solo rifornimento ma i motori di cui era munito, i P. XII R.C.33 oltre a dare scarso affidamento per la tenuta, data la lunghezza del volo, si dimostrarono autentici divoratori di carburante".

I contrattempi, comunque, non furono sufficienti per indurre le autorità militari ad accantonare l'operazione. Il 22 novembre, infatti, fu scelto il secondo pilota, nella persona del capitano Armando Ulivi della LATI e, due giorni dopo, con la partecipazione degli incaricati di Supermarina, fu definita l'attrezzatura per il rifornimento in mare e furono fissate le modalità per rendere il travaso del carburante, dal sommergibile al velivolo, il più agevole e rapido possibile. Il giorno 23 novembre, al termine di una meticolosa serie di prove, lo stato maggiore dell'aeronautica commissionò alla Piaggio, con la massima urgenza, una serie di motori da installare sul Cant. Z 311 più potenti al decollo e di minore consumo rispetto a quelli di cui disponeva il prototipo dell'apparecchio destinato al lunghissimo volo.

A questo punto, a titolo di cronaca, va detto che l'idro era stato ordinato nel 1937 dall'Ala Littoria per i collegamenti con il Sud America e fabbricato nel maggio del 1940 dai cantieri di Monfalcone. Sul principio, quando venne collaudato, il mastodontico idroplano sembrò interessare più la marina che l'aeronautica, la quale intendeva utilizzarlo per azioni d'assalto «Avio-Gamma», la prima delle quali, con un balzo di 4.300 chilometri, doveva concludersi con il bombardamento del porto persiano di Banda Shapur, da dove partivano gli aiuti inglesi per l'Unione Sovietica.

Trascorsi dodici giorni dalle richieste delle autorità aeronautiche, a tempo di record, è il caso di dire, la Piaggio spedì a Vigna di Valle sei propulsori di nuovo tipo che, in brevissimo tempo, vennero montati sull'aereo. Nonostante, però, i ritocchi tecnici, la marina espresse altri dubbi, sicuramente fondati, tanto che in

una delle ultime riunioni, l'idrovolante venne definitivamente scartato. Neanche l'accantonamento dell'idro, però, significò la rinuncia alla temeraria impresa, e difatti, al suo posto, fu scelto un quadrimotore terrestre, l'SM93, in avanzata fase di costruzione, dotato di oltre 12.000 chilometri di autonomia, in grado perciò di compiere il viaggio di andata e ritorno senza rifornimenti intermedi. Era la macchina che occorreva per realizzare con successo l'Operazione S.

Il 3 gennaio 1943, il capo di stato maggiore dell'aeronautica, generale Fougier, convocò il sottocapo, generale Ilari, il colonnello Porru Locci e il capitano Magini per definire il programma operativo dell'impresa. Nel corso di altre due riunioni, a distanza di poco più di una decina di giorni, furono discussi e risolti i restanti problemi presentati dal difficile volo.

Il quadrimotore doveva partire dalla Francia occupata ma tornare direttamente in Italia. Nel maggio del 1943, il progetto venne sottoposto all'approvazione di Mussolini. Il Duce volle sapere i nomi dei piloti, le caratteristiche della macchina, poi, scrollando la testa, disse: *"Tutto bene, ma niente esplosivo. Non andiamo per fare danni, ma per dimostrare che, nonostante l'esistenza dell'oceano per cui l'America si sente al sicuro, possiamo raggiungerla quando vogliamo. Invece di bombe, che so io, su Manhattan potremmo lanciare arance siciliane, appese a paracadute tricolori"*.

L'esclusione delle bombe, permise di accrescere ulteriormente il carico di benzina, calcolato in 23.800 litri e che garantiva di coprire un tragitto di oltre 13.000 chilometri. Tutto era ormai deciso, la macchina e gli uomini erano pronti, ma quando fu effettuata l'ultima prova dei motori, improvviso arrivò l'armistizio.

Post Scriptum

Trascrivo, a ricordo del frenetico lavoro d'allora per la realizzazione dell'attacco a New York, previsto per i primi giorni di settembre del 1943, le ultime pagine delle note scritte di suo pugno dall'amico Armando Palanca, pianificatore della famosa "Operazione S". Si tratta di storia rimasta a lungo segreta e che, come tante altre, finirà in qualche archivio, non per essere dimenticata, ma rammentata sia oggi che domani e soprattutto per non far torto a un amico che mi ripeteva spesso: "Ricorda, mai rifuggire dal proprio passato".

15-16 maggio 1943: visitato lo stato di avanzamento dei lavori del SM93. Richiesta una maggiore quantità di carburante per poter rientrare direttamente in Italia. In tale occasione è stato fatto presente che il Duce non intende far lanciare alcuna bomba su New York, ma soltanto arance di Sicilia con paracadute e quindi nessuna attrezzatura bellica.

27 maggio 1943: determinata la quantità massima di carburante che l'aereo poteva contenere: 23.800 litri, sufficienti per oltre 13.600 chilometri al regime di massima autonomia.

16-18 luglio 1943: approfondito lo studio delle eliche per adattare alle specialissime condizioni di impiego in modo da evitare la messa in bandiera, quando la potenza necessaria per il peso ridotto, è molto bassa.

2 agosto 1943: S.I.A.I. Sesto Calende, verifica stato avanzamento lavori e relativa sistemazione impianti speciali. Constatato fra le maestranze un certo rilassamento date le note vicende politiche del 23 luglio.

settembre 1943: S.I.A.I. 5M93 in fase finale di allestimento. Previsto il primo volo con tutta la strumentazione definitiva preparata appositamente dalla Salmoiraghi il 9-10 settembre 1943.

2-3 settembre 1943: visita alla Salmoiraghi, decentrata in Brianza, e assistito al collaudo dell'autopilota e degli orizzonti.

8-9 settembre 1943: Pontedera. Officine Piaggio. Sala prova motori. Annuncio per mezzo dell'EIAR da parte del maresciallo Badoglio della fine delle ostilità con le Nazioni Unite. Termina così questo bellissimo e affascinante lavoro...!