

## II "Branco di Lupi" di Zemke: 56th Fighter Group

*Dopo che 'Hub' Zemke li ebbe addestrati ed organizzati, I piloti dei P-47 del 56th Fighter Group totalizzarono 992 e 1/2 abbattimenti confermati.*

*Articolo di Don Hollway – Traduzione a cura di Bear\_EAF51*

\* \* \*

Non appena i sopravvissuti del 56th Fighter Group rientrarono al loro campo in Inghilterra il loro comandante si precipitò fuori dalla torre di controllo per incontrarli. Il Lieutenant Colonel Hubert "Hub" Zemke aveva ascoltato impotente le comunicazioni radio mentre i suoi ploti incontravano per la prima volta i tedeschi sopra l'Olanda occupata. Era il mese di Aprile 194, e la Luftwaffe era una forza combattente formidabile e dal confuso traffico radio Zemke aveva capito che il combattimento non stava svolgendosi per il meglio. Dalle comunicazioni radio era scomparsa improvvisamente la voce del Maggiore Dave Shilling, il comandante del 62nd Squadron al quale Zemke aveva affidato il comando della missione. Ora che Shilling era rientrato, Zemke prese la jeep per andare ad incontrarlo e cercare di capire cosa era andato storto.

Il caccia del Maggiore, *Hairless Joe*, aveva incassato alcuni colpi. Ma la radio, spiegò Shilling, aveva cessato di funzionare ancora prima che la formazione avesse raggiunto la costa olandese. Invece di abortire la missione, l'irruente comandante aveva conservato il comando, e dopo aver individuato un paio di banditi, aveva guidato il 62nd Squadron all'attacco. Senza aver ottenuto alcuna vittoria, pressati dai Messerschmitt Bf-109 e dai Focke-Wulf Fw-190, il 62nd e gli altri due gruppi rimasti, il 61st and 63rd, si diedero alla fuga attraverso il Canale della manica. Molti dei piloti mancanti, che erano rimasti senza carburante, avevano semplicemente scelto di atterrare sul più vicino aeroporto inglese. Due di loro, comunque, non erano rientrati. Era stato, come in seguito aveva detto Zemke, "un ignominioso debutto al combattimento"

Un altro comandante avrebbe preso questo fatto come un indicatore delle sue capacità di leadership. Zemke aveva raggiunto il 56th FG solo l'anno precedente, un lieutenant di 28 anni con esperienza come osservatore in Gran Bretagna e come pilota istruttore in Russia. Lo zio di Zemke era un pilota morto in missione di guerra in Germania nel 1916, e due suoi cugini erano morti sul fronte Russo mentre Zemke era a Mosca. Nella rapida crescita delle forze USAAF, comunque, le promozioni arrivavano velocemente, ed egli presto divenne Capitano, poi Maggiore e quindi Tenente Colonnello, come comandante di Gruppo. Il 56th FG aveva perso 18 uomini ancora prima di essere inviato in Inghilterra, ed egli aveva attribuito questo alla combinazione di inesperienza, di irruenza dei giovani piloti, e dei nuovi pesanti velivoli Republic's P-47B Thunderbolt, soprannominati "Jug." (autotreni), che spesso avevano problemi meccanici.

*"I piloti erano tutti giovani ed impazienti, e pensavano che il Thunderbolt fosse un aereo eccezionale, semplicemente perchè non avevano mai volato con nessun altro velivolo."* Disse Zemke. Sopra i 20.000 piedi il P-47 era capace di una velocità superiore alle 400 Mph, ed aveva il più veloce roll rate di qualsiasi altro aereo americano. Ma anche con il turbocompressore Pratt & Withney R-288 Double Wasp del motore a radiale, capace nei

modelli più recenti di erogare 2.800 HP, l'aereo aveva bisogno di 50 piedi di pista per staccarsi da terra. Zemke annotava che *"l'aereo accelera lentamente, e sale non molto meglio a bassa velocità"*, e che *"in ultima analisi il P-47 è stata una grossa delusione"*.

In Inghilterra il 56th FG prese in consegna una vecchia pista erbosa della RAF a Horsham Saint Faith, Norfolk County. Quando la pista fu consegnata a Zemke, a Shilling ed ai piloti Goldstein, Shiltz e Altschuler – cognomi che suonavano molto tedeschi - il capo della stazione RAF osservò *"sembra che sto consegnando questa pista alla Luftwaffe"*

Equipaggiati con i nuovi P-47C, essi affiancarono il 4th FG in alcuni "rodeo", cioè fighter sweep, pianificati con l'intento di indurre al Luftwaffe al combattimento, ma Zemke abortì la missione a causa di un malfunzionamento dell'impianto di erogazione dell'ossigeno. Nel primo "Ramrod" - una scorta ai bombardieri per la quale i P-47 non erano certamente stati progettati – la sua radio si guastò (a causa di un sistema di iniezione difettoso, i primi modelli di P-47 soffrivano di continue scariche statiche all'impianto radio)

I suoi uomini incontrarono dei bogeys sopra Walcheren Island e ne abbatterono uno, rendendosi conto troppo tardi che si trattava di aerei inglesi.

In ogni caso, la RAF era uscita dall'area ad essa assegnata, e nella eccitazione del combattimento persino i piloti più esperti commettevano errori di identificazione degli aerei. Il suo gruppo aveva quindi un record negativo, e cosciente che le sue due missioni abortite potevano essere interpretate come un cedimento nervoso, Zemke sospettava che la sua promozione a Colonnello era stata un modo per allontanarlo dal comando operativo delle missioni, e per fare spazio ad un comandante di gruppo più dotato.

Il 12 Giugno il 56th FG fu impegnato in un altro "rodeo" a 20.000 piedi sopra il Pais de Calais. Il *Jagdgeschwader* (Fighter Wing) 26 erano stati capaci di ottenere la totale superiorità aerea nella zona, ed erano conosciuti dagli Alleati con il soprannome di "Abbeville Boys" dovuta alla città nella quale erano stanziati. Volando 10.000 piedi più in basso di quanto facevano di solito, il gruppo colse di sorpresa il JG26.

Sopra ad Ypres, in Belgio, Shilling guidò il 62nd Squadron "Blue Flight" all'attacco verso uno Staffel di FW-190, ma non appena i Jerries si separarono uno Schwarm (una formazione di 4) si spostarono verso la posizione di attacco in coda al Blue Flight. Ancora in posizione contro sole, il Capitano Walter Cook vide la trappola, e condusse il Yellow Flight in soccorso. Egli aprì il fuoco sul FW-190 di testa da 300 yarde. *"Improvvisamente una grossa palla di fuoco apparve sulla sua ala sinistra, e ne scaturì una densa nuvola di fumo"* ricorda Cook *"Il caccia rollò sulla sinistra, si girò lentamente a pancia in su, e precipitò violentemente in vite, con il fumo che usciva dalla fusoliera e dalle ali. Il pilota non tentò alcuna azione evasiva, ed io penso che fosse morto"*

Il giorno seguente, ancora sopra Ypres, Zemke guidò il 61st Squadron dietro ad uno schwarm di Focke Wulf, arrivando fino a 200 yarde dal quarto aereo. Zemke ricorda che una frazione di secondo dopo che ebbe aperto il fuoco sull'aereo, *"la fusoliera prese fuoco e l'ala destra andò in pezzi"*. Il terzo aereo nemico si sganciò con solo alcuni danni minori sull'ala di destra, ma il secondo aereo "restava immobile nel mirino, come un bersaglio ideale. Ancora una volta, quando premetti il grilletto, l'aereo esplose in una lunga linea di fuoco e fumo.

Nello stesso tempo, il Lieutenant Bob Johnson, un aggressivo pilota dell'Oklahoma, che volava in posizione "Tail-End Charlie" lasciò la sua posizione per fare un attacco da solo a niente di meno che il flight leader avversario. *"Non pensavo che fosse un Focke Wulf"* ricorda Johnson *"o che il pilota fosse un tedesco, o che sarebbe riuscito a manovrare"*

*quell'aereo con le croci nere, e che quindi quattro cannoni e due mitragliatrici pesanti avrebbero cominciato a vomitarmi proiettili addosso".*

Johnson mise a fuoco il FW-190 con la prima raffica. Per aver abbandonato la posizione, comunque, fu redarguito dal suo Flight Leader, il Lieutenant Jerry Johnson (non erano parenti), dal suo Squadron Leader Major Francis "Gabby" Gabreski, ed alla fine dallo stesso Zemke. Il cui stile di leadership non era affatto stato addolcito dalla doppia vittoria. In pratica tutti e quattro si erano lanciati alla caccia degli aerei tedeschi. Johnson disse *"I Krauts dovranno essere colpirmi in pieno per indurmi a lasciare ancora il mio posto in formazione"*.

Due settimane dopo doveva mantenere la promessa. Il suo P-47, *Half Pint*, era ancora in posizione di coda, quando Johnson vide 16 aerei sopra e dietro di loro. Ancora Focke-Wulf, gli Abbeville Boys, che picchiavano per attaccarli. Immediatamente lanciò un grido di allarme al resto del gruppo, ma per un attimo fatale nessuno si mosse. Johnson mantenne la posizione, come un perfetto bersaglio, fino a che il fuoco nemico non lo colse, ed il suo P-47 cadde in vite, fuori controllo, con il tettuccio bloccato, intrappolandolo nel cockpit in fiamme. La velocità della caduta spense le fiamme. Johnson riuscì a portare il suo aereo danneggiato verso la manica. Aveva appena cominciato a pensare che forse era riuscito a cavarsela, quando un solitario FW-190 si portò dietro di lui. Impossibilitato a combattere, ma non rassegnato a fare semplicemente da bersaglio, Johnson utilizzò la sua minore velocità per indurre il Focke-Wulf in overshooting, e portarsi quindi in posizione di vantaggio. Evitando il fuoco di Johnson, il FW-190 gli girò attorno per attaccare una seconda volta. Ma ancora una volta *Half Pint* rifiutò di farsi abbattere. Alla fine il tedesco ne ebbe abbastanza. Sbatté le ali in segno di saluto e se ne andò. Con 21 colpi di canne e più di 100 buchi di proiettile nel suo Jug, Johnson attraversò la manica e riuscì ad atterrare senza flap e senza freni alla base RAF vicino a Dover, riuscendo ad arrestarsi in mezzo a due Hawker Typhoon parcheggiati. Quel giorno il 56th portò a casa due vittorie, una delle quali conquistata dal cacciatore di quaglie del Kentucky Jerry Johnson, ma perse quattro aerei.

In Luglio, quando un gruppo di bombardieri fu trasferito a Horsham Saint Faith, gli uomini di Zemke furono spostati in una base in costruzione a Halesworth Suffolk. Imbestialito per il trattamento di seconda classe riservato al suo comando, Zemke raggiunse un gruppo di ufficiali del Comando Bombardieri della 8th Air Force. Il Colonnello del 4th Bomber Wing, Curtis LeMay, si lamentò che *"tutti i caccia che aveva visto fino a quel momento erano soltanto quelli con la croce nere sulle ali"*, ma dichiarò che i suoi bombardieri *"avrebbero raggiunto l'obiettivo, con o senza la scorta dei caccia"*. Più tardi, al circolo ufficiali, un altro Generale dei bombardieri disse che non sarebbe stato disposto a pagare nemmeno una manciata di spiccioli per una dozzina di piloti da caccia. Zemke estrasse le poche monete che aveva in tasca lanciandole ai piedi dell'uomo. *"Ecco, Generale, questo è tutto quello che ho disponibile al momento. Ogni volta che avrete una mezza dozzina di piloti da caccia a disposizione, mandatemeli. Noi possiamo certamente usarli"*. Quindi saltò sul suo Jug e lasciò l'aeroporto.

Gli equipaggi dei bombardieri avevano buoni motivi per essere nervosi. Stavano per partire per una delle loro peggiori missioni, il primo raid Schweinfurt-Regensburg. Dopo aver scortato i B-17 in parte del tragitto verso Schweinfurt, il 56th tornò a Halesworth e caricò i serbatoi supplementari da 200 galloni. Questo carico condizionava la manovrabilità dei Jugs e non alimentavano bene il motore nell'aria rarefatta sopra ai 20.000 piedi, ma davano ai Thunderbolt sufficiente raggio di azione per incontrare di nuovo i bombardieri sopra la Germania.

I Thunderbolts si occuparono di insegnare ad uno Staffel di bimotori da caccia notturna Messerschmitt Bf-110 (Me 110 per i piloti americani) a non avventurarsi in giro in pieno giorno. *"Il 61st Squadron piombò loro addosso urlante dall'alto di fronte e intercettò i due caccia giusto dietro all'ultimo box di bomber"* ricorda Zemke *"Due P-47 aprirono il fuoco nello stesso momento – 16 mitragliatrici che sparavano contemporaneamente – ed entrambi lo colpirono simultaneamente. Il Me 110 espose in un modo come non avevo mai visto in nessuna altra occasione, e cadde in fiamme, direttamente attraverso la formazione dei bombardieri... senza colpire nessuno di loro..."*

Uno dei piloti che abbatterono il Me-110 era Jerry Johnson, che abbatté altri due tedeschi in rapida successione – il primo triplo abbattimento del 56<sup>th</sup> FG – ma dovette dividersi la vittoria rivendicata anche da altri (due giorni dopo Johnson abbatté un Bf-109, cosa che avrebbe potuto fare di lui il primo asso di 56<sup>th</sup>. In vece arrivò soltanto a 4 ½)

Zemke, dopo aver abbattuto lui stesso un Bf-110, stimò che il combattimento non era durato più di sette minuti, ma a tale distanza dalla base, dopo il combattimento il carburante stava cominciando a scarseggiare, e quindi ordinò di tornare verso casa. Da Nord, comunque Il capitano Bud Mahurin chiamò alla radio *"li abbiamo messi in un angolo. Ci sono bersagli per tutti. Venite da questa parte"*

Pochi giorni dopo lo scontro verbale di Zemke ebbe con il Bomber Command, Maurin si era avvicinato troppo ad uno dei Consolidated B-24 Liberator in formazione, ed il suo Thunderbolth ebbe la coda risucchiata dai motori del bombardiere. Il quadrimotore ce la fece a ritornare a casa, ma Mahurin era riuscito a malapena ad abbandonare il suo Jug, che era precipitato. Ora aveva una possibilità di rivincita. Aveva individuato un Focke-Wulf sopra ai bombardieri, che si preparava ad attaccarli. Mahurin ricorda. *"mi portai alle sue spalle e cominciai a sparare da circa 300 yarde, avvicinandomi fino a 200 yarde. Esplose in volo"*. Mahurin ed il suo wingman continuarono a volare in cerchio sopra la formazione dei bombardieri e si portarono in coda ad un secondo FW-190. *"Lo seguimmo fino a che cominciò a virare verso la formazione dei bombardieri"* dice Mahurin *" e aprii il fuoco in deflessione, e lo guardai esplodere in volo"*.

Zemke raccomandò Mahurin per la Distinguished Flying Cross. Più tardi si scoprì che il pilota abbattuto non era altro che il Comandante del II Gruppe JG 26, *Oberstleutnant* (Lt. Col.) Wilhelm "Wutz" Galland, fratello del famoso Generale della Caccia della Luftwaffe Adolf Galland, egli stesso asso con 55 vittorie. Il suo corpo fu ritrovato all'interno del suo aereo due mesi dopo, sepolto 12 piedi sotto terra dalla forza dell'impatto.

Il Bomber Command perse 60 dei 375 bombardieri in quella missione. Ma il 56<sup>th</sup>, totalizzando 17 vittorie confermate, una probabile, e 9 aerei nemici danneggiati, fu capace di prevenire perdite più elevate. *"Certamente riuscimmo ad impedire diversi attacchi tedeschi"* commentò Zemke.

Nell'Agosto del 1943, i "Top Gun" del 56<sup>th</sup> cominciarono a distinguersi. Gabreski ebbe la sua prima vittoria, Bob Johnson ottenne la sua seconda, e Zemke la sua quarta. In Settembre Zemke guidò il gruppo nella sua più lunga missione, 250 miglia di volo a Emden, in Germania. (i P-47 avevano ricevuto i nuovi serbatoi metallici pressurizzati sub-alari da 75 galloni, che funzionavano anche alle alte quote).

Dopo aver individuato un Focke Wulf solitario che attaccava un b-17 alcune migliaia di piedi più sotto, Zemke picchiò ed aprì il fuoco a 500 yarde. *"I colpi arrivarono a segno su tutto l'aereo. Sorprendentemente, il Focke Wulf volava ancora in linea retta. Un'altra raffica provocò fuoco e fiamme, ed il terzo causò la perdita del carrello. Soltanto allora*

*l'aereo entrò in picchiata e precipitò. Poiché non fece alcuna manovra evasiva, conclusi che il pilota era stato ucciso dalla prima raffica".*

Questa azione fece di Zemke il primo asso del 56th, con un piccolo margine. Shilling, che non aveva ottenuto vittorie nelle ultime 52 missioni, ne ottenne due quello stesso giorno, ed altre tre il 10 Ottobre, quando John e Jerry Johnson ottennero entrambi la quinta. Con quattro o cinque assi americani nel teatro europeo (ETO), il 56th non si guardò più indietro, totalizzando la centesima vittoria, un Messerschmitt Me-210, il 5 Novembre (a quel tempo il Maggiore Eugene Robersts del 78th Fighter Group rivendicava otto vittorie). Il 26 Novembre, durante un raid su Brema, il 56th, che si era guadagnato il soprannome di Zemke's Wolfpack, totalizzò un record per l'ETO: 23 vittorie confermate, 3 probabili, e 9 danneggiati, incluse due vittorie per Gabreski.

Gabreski era un Polacco della seconda generazione, che aveva volato con un Curtiss P-40 Tomahawk duante l'attacco di Pearl Harbor, e con un Supermarine Spitfire Mk. IX con l'Aeronautica Libera Polacca nella RAF. Egli abate due Bf-110 che stavano picchiando per sfuggire (sempre un errore, contro la picchiata del velocissimo Jug). *"Mi avvicinai rapidamente dietro di loro, ed aprii il fuoco a circa 700 yarde di distanza...improvvisamente ero sopra di loro. Ho avuto appena il tempo di spingere in avanti lo stick, e seguire l'aereo tedesco che cadeva in fiamme".*

Riguardagnata quota, Gabreski si buttò in picchiata dietro al secondo Bf-110. *"Questa volta diminuii la velocità di avvicinamento, viaggiando a circa 420 miglia all'ora, ed aprii il fuoco a 600 yarde. Centrai il 110 all'attaccatura dell'ala, e l'aereo cadde roteando a 14.000 piedi"* La quarta e la quinta vittoria furono conquistate da Gabreski; Schilling e Cook ne ottennero altre due ciascuno (Cook acquisì lo status di asso, con 5 vittorie), e Mahurin riuscì ad abbattere altri 3 Bf-110, divenendo il primo doppio asso dell'ETO. Nel Marzo 1944, con 20 vittorie, raggiunse il più alto livello di vittorie, con Bob e Jerry Johnson poco distanti da lui. Il 61st Squadron divenne la prima unità dell'ETO a totalizzare le 100 vittorie, mentre il totale dell'intero Gruppo superava le 300. Quel mese la Luftwaffe perse il 22% dei suoi piloti, una batosta dalla quale non fu più in grado di riprendersi, ed il 56th compì una missione di scorta fino a Berlino e ritorno senza incontrare un singolo caccia nemico.

Il 27 Marzo, mentre abbattava un bombardiere Do-217 a sud di Chartres, Mahurin fu colpito dal mitragliere posteriore del bombardiere. *"Potevo vedere l'ombra del mio aereo che si lasciava dietro una scia di fumo nero"* ricorda Mahurin. Si lanciò con il paracadute, e fu visto correre verso una fila di alberi. E Jerry Johnson, con 18 vittorie a suo credito, fu colpito da fuoco antiereo mentre attaccava un convoglio, e preso prigioniero dopo un atterraggio di emergenza. Mahurin riuscì a rientrare in Inghilterra con l'aiuto della resistenza francese e di un aereo di soccorso della RAF, ma non gli permisero di rischiare di essere catturato di nuovo, in quanto avrebbero potuto costringerlo a rivelare il modo con il quale era riuscito a fuggire la prima volta. Trasferito nel Pacifico, Mahurin ottenne un'altra vittoria prima della fine della guerra, ed altri 3 Mig e ½ durante la guerra di Corea, prima di essere abbattuto e catturato dai Nord Coreani.

Il titolo di top scorer passò quindi a Bob Johnson. All'inizio di maggio 1944, quasi al termine del conflitto, Johnson guidava la classifica dell'ETO con 25 vittorie, una meno del famoso asso della prima guerra mondiale, Eddie Rickenbaker. Al ritorno dalla sua ultima missione, una scorta sopra Berlino l'8 Maggio, si trovò in coda ad un Me-109. Il Jerry ruppe a sinistra, ma Johnson riuscì a virare all'interno della sua virata. *"Eravamo davvero vicini" ricorda Johnson "così vicini che potevo vedere il pilota che guardava all'indietro al di sopra della spalla mentre io aprivo il fuoco. Improvvisamente la sua ala sinistra si staccò e l'aereo entrò in vite. Con questa erano 26 vittorie!".* Quando i suoi numero due, tre, e

quattro si buttarono su un gruppo di Focke-Wulf che entrava in una nube, soltanto per riemergere con i tedeschi in coda, Johnson attaccò con alcune raffiche il Fw-190 di testa. *"Feci ruotare il naso dell'aereo per cercare il secondo aereo, e feci fuoco. Centro! I colpi arrivarono dritti da ogni parte sulle ali, e fu la fine. Vittoria numero 27... laq mia ultima missione non avrebbe potuto finire in modo più perfetto!"*

A questo punto il Wolfpack, operando da Boxted, Essex, e con oltre 400 vittorie, aveva sviluppato una tattica ottimale per i P-47, in picchiata dall'alto e zoomando via di nuovo in quota. Da questa strategia si sviluppò la tattica del Gruppo: il primo squadrone volava più basso, coperto dal secondo a media altitudine, e con il terzo in alta quota di riserva. Disperdendosi davanti ai bombardieri per ripulire il cielo dai caccia tedeschi, il 66th Fighter Group sviluppava un'incredibile potenza aerea.

Il 27 Giugno Gabreski abbatté un Bf-109 per pareggiare il record di Bob Johnson, ed il 5 Luglio abbatté un altro Messerschmitt vicino a Evreux. A questo punto Gabreski aveva 1 suo attivo 28 vittorie in volo (e 2 1/2 distrutti al suolo) e l'ETO aveva un altro campione. Ma come Johnson prima di lui, "Gabby" stava terminando il suo turno di servizio. L'ultimo giorno, il 20 Luglio, decollò da Frankfurt per mitragliare l'aeroporto di Bassenheim e mettere a fuoco un Heinkel parcheggiato. *"A quei tempi la nostra tattica era fare un passaggio su un aeroporto e disimpegnarsi "* egli ricorda *"perché i serventi della flak erano sempre pronti ed aspettavano che tu passassi la seconda volta. Ma io pensavo che il fuoco della contraerea sarebbe stato leggero, e ce l'avrei fatta a fare un altro passaggio."* Tornando dietro ed allineandosi bassissimo sul terreno, Gabreski vide i suoi traccianti colpire un altro Henkel 111. Senza pensare, abbassò il naso, e la grande elica del P-47 urtò il terreno. Senza speranze di rientrare in Inghilterra, Gabreski si lanciò e fu catturato. (in seguito volò anche con gli F-86 Sabre in Korea, come comandante di Mahurin, ottenendo altre 6 1/2 vittorie contro i MiG.)

Degli assi originali del 56<sup>th</sup> rimasero soltanto Zemke e Shilling. A Shilling era stato offerto il comando del 479th Fighter Group, che volava con i P-38 Lightning (*"Dannazione, no, non i P-38"*) e fu stupito quando Zemke accettò l'incarico al suo posto.

*"C'era solo un gruppo che Dave desiderava... e che meritava di comandare"* disse Zemke *"ed io avevo bisogno di nuove sfide, di nuove proposte... ma... lascio dietro di me il periodo più bello ed il migliore comando del mio periodo di servizio attivo"*. (Abbandonando il suo P-47, Zemke accorciò la durata del suo servizio in guerra. Totalizzò due vittorie con il 479th FG, portando il suo record finale a 17 vittorie e 3/4, ma il 30 Ottobre, durante una scorta ai bombardieri sopra la Germania, il North American P-51 Mustang sul quale stava volando quel giorno finì in un temporale, l'aereo precipitò e Zemke si lanciò col paracadute, soltanto per finire catturato dai tedeschi).

La partenza di Zemke segnò il periodo più nero per il Wolfpack. Il 17 Settembre il Gruppo fu inviato nel peggiore attacco al suolo che si potesse immaginare: la soppressione di batterie anti-aeree in supporto alla sfortunata invasione dell'Olanda da parte dei paracadutisti (Operazione Market Garden). In due giorni di duelli contro le postazioni della Flak, gli uomini di Shilling distrussero 34 batterie, ma 17 P-47 furono distrutti, ed una dozzina furono danneggiati. Due piloti caddero prigionieri di guerra, e quattro furono uccisi. Il giorno successivo i vecchi nemici del Gruppo, i piloti del JG26, riuscirono a sfuggire alla caccia dei P-47, ed abbattono 17 trasporti truppe disarmati.

Fortunatamente il mese di Ottobre fu un periodo di calma per la 8th Air Force. La Luftwaffe stava cercando di slavare i suoi preziosi velivoli, e di risparmiare carburante, per il *grosse Schlag* (il "Colpo Grosso"), l'offensiva delle Ardenne, con la quale I tedeschi speravano di fermare l'invasione della madrepatria. Come avevano pianificato, all'inizio il cattivo tempo impedì alla copertura aerea dei caccia Alleati di decollare. Fino al 23 Dicembre Schilling non fu in grado di guidare i suoi uomini sopra al campo di battaglia, dove egli perse il contatto con due successive formazioni di nemici dentro alle nubi. Egli se la prese con il suo controllore di terra, che rispose *"Non preoccuparti: c'è un gioco ancora più grosso su questa rotta!"*

Infatti fu così. Una grande formazione nemica di oltre 40 aerei stava volando di fronte a loro, inclusi alcuni nuovi Focke-Wulf Fw-190D "naso lungo", caccia intercettori d'alta quota. Dopo aver inviato il 61st ed il 63rd ad attaccare i tedeschi più in basso, Schilling guidò il 62nd all'attacco della formazione davanti a lui. *"Riuscii a colpire il Me-109 di coda con una scarica in deflessione di circa 20 gradi, alla distanza di 700 yarde"* ricorda Schilling ". Appena il Messerschmitt cominciò a cadere, Schilling si avvicinò al bersaglio successivo, aprendo il fuoco. *"Ne presi di mira un altro e sparai a circa 1.000 yarde, ma lo mancai, perché ruppe sulla destra e cominciò una rapida picchiata. Lo seguii. A circa 17.000 piedi mi ero avvicinato a circa 500 yarde, e feci fuoco, portando a segno un elevato numero di colpi. Il pilota si lanciò con il paracadute"*

A questo punto, separato dalla sua formazione, Schilling notò una formazione di 35-40 Focke-Wulf che volavano in cerchio circa 1.000 piedi dietro di lui. *"Utilizzai la stessa tattica utilizzata in precedenza, e ne attaccai uno da una distanza di 500 yarde. Non appena il Fw-190 cadde in vite, Schilling si lanciò sul quinto, per ingaggiare combattimento. "Immediatamente l'aereo iniziò una violenta manovra evasiva, ed impiegai diversi minuti per portarmi di nuovo in posizione favorevole per sparare. Aprii il fuoco a circa 300 yarde sopra e sulla sinistra rispetto a lui. Continuando a sparare mentre il suo aereo appariva al di là del cofano motore del mio aereo.... Il pilota si lanciò subito".*

Ricongiungendosi con un pilota del 63rd Squadron, Schilling era alla ricerca della sesta vittoria, ma quando il suo wingman fu attaccato e ruppe la formazione, egli si lanciò in suo aiuto. Entrambi si salvarono. Quando il filmato della gun camera più tardi fu sviluppato, il Wolfpack scoprì che quello era stato la migliore giornata da sempre: 34 aerei nemici distrutti! Il loro totale ora ammontava a 800 vittorie, pari al 25% del totale della 8th Air Force. (Schilling, decorato con la Distinguished Service Cross, ben presto fu trasferito all'Headquarters del 6h Wing, terminando la Guerra con il grado di Colonnello e con 22 e 1/2 vittorie aeree, e 11 aerei e 1/" distrutti al suolo.

Dopo quel giorno, l'unica vera sfida rimasta per il 56<sup>th</sup> erano i caccia a getto. Il Wolfpack aveva abbattuto i Jets in precedenza, o con fortunati attacchi in picchiata, o cogliendo gli aerei nemici mentre rientravano alla base nei loro aeroporti. Essi erano rimasti a volare con i Jug, mentre gli altri gruppi erano transitati sui P-51, ed erano il solo reparto ad avere in dotazione i P-47M, che raggiungevano le 465 Miglia all'ora, ed erano quindi più veloci dei Mustang, e con i quali potevano ingaggiare i Jets in condizioni di parità. Il 5 Aprile 1945, un pilota del Wolfpack letteralmente spinse giù un Me-262 mentre erano entrambi in picchiata. Cercando di virare più stretto del P-47 fu inquadrate ed abbattuto.

Il 13 aprile, nel secondo anniversario della sua prima missione, il Wolfpack festeggiò la ricorrenza mettendo a ferro e fuoco l'aeroporto di Eggebeck. Arrivarono attraverso il campo ad una velocità compresa tra 400 e 450 Mph, sparando più di 78.000 colpi cal.50, e distruggendo al suolo 91 aerei nemici, e diventando quindi il primo gruppo di volo a

superare i 1.000 aerei nemici distrutti. Più tardi il record fu ridotto, ma il 56th FG terminò la guerra con 992 vittorie e ½ confermate, di cui 664 e ½ in volo, più di qualunque altro gruppo caccia della 8<sup>th</sup> Air Force. In aggiunta il 56<sup>th</sup> aveva rivendicato anche 58 aerei probabili e 543 danneggiati in aria o al suolo. Alla fine della guerra un P-47M era stato messo in esposizione sotto la Torre Eiffel, con la leggenda del 56th dipinta sul muso: *Zemke's Wolfpack, 56th Fighter Group, 1,000 Enemy Aircraft Destroyed!*

*"Un pilota da caccia deve avere una spinta interiore che lo induce al combattimento" disse Zemke "La determinazione per essere sempre aggressivo si svilupperà insieme alle sue tattiche. Io sto attaccato al nemico fino a che o sono in grado di distruggerlo, o io rimango senza munizioni, lui riesce ad evadere nascondendosi tra le nubi, oppure io sono rimasto con carburante insufficiente per continuare il combattimento"*