

"Era soltanto uno che cercava di uccidermi"

Il brano seguente è tratto dal primo capitolo del libro "To Fly and Fight: Memoirs of a Triple Ace" del Col C. E. "Bud" Anderson con Joseph P. Hamelin.

(Fonte: <http://www.cebudanderson.com/ch1.htm>, traduzione : EAF51_Bear)

Ho deciso di tradurre questo capitolo del libro del Col. Clarence E. "Bud" Anderson per renderne possibile la lettura agli amici dell'EAF51 che non sanno l'inglese. Ritengo che questa descrizione del combattimento aereo tra il P-51B di Anderson ed il Me109 dello sconosciuto asso tedesco sia assolutamente straordinaria. In questo brano l'autore non solo ci spiega l'utilizzo del trim in combattimento, ma è capace di farci rivivere manovre e sensazioni che spesso abbiamo provato, nella realtà virtuale, utilizzando IL-2 FB, e di confermarci quindi il realismo di questo simulatore di volo. Credo che la lettura possa essere utile ed entusiasmante per tutti i piloti virtuali, e spero vi coinvolga e vi diverta almeno quanto ha coinvolto e divertito me. Buona lettura!

*EAF51_Bear
C.O. 51° Stormo Virtuale
European Air Force*



Il Colonnello Clarence "Bud" Anderson

"Era soltanto uno che cercava di uccidermi"

di Clarence E. "Bud" Anderson

Il cielo sopra era di un colore blu chiaro limpido, e la terra sotto era una scacchiera verde su verde divisa da un nastro azzurro argentato. Sotto di me c'era la Francia occupata, e oltre il fiume si estendeva la Germania, e tutto quanto appariva uguale, un paesaggio pacifico che si arrostitiva al sole estivo.

Ma questo era un posto sinistro. Dalla nostra posizione sei miglia più in alto, non potevamo vedere il nemico, qualcuno che puntava le sue armi, altri che si arrampicavano nei loro aeroplani per decollare e venire a prenderci, ed altri, sul lato più lontano del fiume, che attendevano con i forconi in mano, sperando che andassimo a cadere in qualche posto vicino a loro. Tutto quello che potevamo vedere era il verde dei loro campi e delle loro foreste. Ma sapevamo che erano là, scrutando in alto, guardandoci mentre arrivavamo, e pensando al modo migliore per ucciderci.

La giornata era stranamente ed incredibilmente chiara. In tempi migliori sarebbe stata un giorno di quelli in cui tuffarsi nei vortici spumeggianti di un fiume, o di quelli nei quali guidare così veloce che qualche ragazza ti avrebbe fatto segno di rallentare. Ma quelli non erano i tempi. Quelli erano i tempi peggiori che Dio abbia mai permesso che accadessero. E così i vortici di schiuma dei fiumi li lasciavamo ai pesci, la benzina era una cosa da utilizzare con cura, ed era solo un altro giorno per volare, combattere, e restare vivi, se ci riuscivamo, sei miglia al di sopra della Germania.

Restare vivi non era una cosa semplice nei cieli d'Europa nella primavera del 1944. Non era una cosa piacevole se eri un pilota da caccia, e così dicevamo a noi stessi che eravamo già uomini morti, ancora vivi per il momento, senza alcun pensiero rivolto al futuro. Non era affatto difficile. Molti di noi non avrebbero avuto futuro, e ciascuno di noi lo sapeva.



Quel giorno, alla fine dell'anno nel quale volavo e combattevo in Europa, era quello a cui ho ripensato per centinaia di volte, talvolta di proposito e talvolta inconsciamente. Talvolta mi torna alla mente come un cameo, alter volte come una immagine al rallentatore, ma sempre a colori. Sono qui seduto nella mia poltrona, circa mezzo secolo dopo e mezzo mondo lontano da quei fatti, mentre guardo al solco verde tracciato dal

fiume, o alle cime della Sierra incappucciate di neve, mentre penso di cambiare le gomme al Blazer o di tagliare l'erba, oppure alla prossima camminata con lo zaino...ed improvvisamente mi ritrovo al 27 Maggio 1944.... L'operatore all'interno della mia testa che sceglie film sembra amare particolarmente rivedere questo.



(Photo by Paul Bowen)

Eravamo alti sopra una formazione di bombardieri a bordo dei nostri P-51B Mustang, scortando i bombardieri pesanti a Ludwigsbafen - Mannheim. Nelle precedenti settimane la 8th Air Force aveva avuto come bersaglio le riserve di carburante, e Ludwigsbafen era un centro di produzione di carburante sintetico. Il carburante era tutto: il sangue che dava vita alla Guerra. Le nazioni non possono combattere senza il petrolio.

Per tutto il periodo del mio addestramento, e poi durante la guerra, non riesco a ricordare di essere mai stato limitato a proposito di quanto avrei potuto volare. C'era sempre abbastanza benzina. Ma nel 1944 i Tedeschi non erano così fortunati. Stavano soffrendo gli effetti dei continui bombardamenti. Senza benzina e lubrificanti la loro macchine da guerra si sarebbe ben presto fermata. Ora poi che i Mustang arrivavano in grande numero, capaci di scortare i bombardieri per tutto il tragitto fino sugli obiettivi ed il ritorno, l'industria tedesca dei carburanti era vicina all'esaurimento.

Stava arrivando il giorno, e sarebbe arrivato presto, in cui l'aeronautica tedesca, the Luftwaffe, avrebbe cominciato a scegliere i propri obiettivi, cercando di contrastare alcune missioni e non altre, o concentrandosi sulle formazioni isolate di bombardieri, escludendo il resto, in modo casuale rispetto a quanto potevamo prevedere. L'idea della Luftwaffe era risparmiare carburante e piloti. Ma per il momento essi non soffrivano ancora di carenza di velivoli tra noi ed i nostri obiettivi.

Incontriamo i bombardieri a 27,000 piedi. Li affianchiamo, e quasi immediatamente di fronte a noi si scatena l'inferno. E' ancora presto: siamo sopra la Francia, molto prima che ci aspettassimo l'intervento in forze della caccia tedesca.

Devi mantenere il silenzio radio fino al momento di ingaggiare, dopo di che non ha più molto senso, visto che ormai sapevano che eri li, e così la gente cominciava il "radio chatter". Stavano parlando ora, la davanti, e le mie cuffie erano piene di scariche, di urla, e di frasi frenetiche: "Bandits, eleven o'clock slow! (*Banditi, ore 12 bassi!*)... Two o'clock high, pick him up! (*ore 12 alto, aggancialo!*) ... Blue leader break left!" (*Leader Blu, rompi a sinistra.*) Sembrava che Messerschmitt e Focke-Wulf fossero dappertutto.



(Photo by Paul Bowen)

Sai cosa sta succedendo la davanti. Sai che sarà la stessa cosa anche per te entro pochi minuti: i caccia monoposto FW-190 e Me109 che arrivavano dritti sui bombardieri, mischiandosi ai Mustang, le centinaia di bombardieri pesanti quadrimotori e le centinaia di caccia di scorta che si stagliavano contro il cielo blu con le persistenti strisce di condensazione dietro le loro code. Ai tedeschi piace lanciarsi contro i bombardieri head-on, frontalmente, sparando lunghe raffiche, terminando la manovra con una rollata ed una picchiata verso il basso. Avrebbero fatto un giro per riprendere la scia dei bombardieri, guadagnando altitudine, evitando se possibile i caccia di scorta, e quindi raggruppandosi per fare un altro attacco frontale.



(Photo by Paul Bowen)

Quando il carburante o le munizioni fossero terminate, sarebbero atterrati per rifornirsi, e per decollare nuovamente, volando una missione dietro l'altra, almeno fino a che c'erano bombardieri da abbattere. Spesso venivano ad attaccare noi dei caccia.

Normalmente evitavano di ingaggiare la scorta a meno che non ce ne fosse una reale necessità. Eravamo un inconveniente da evitare. Erano i bombardieri quello che volevano, ed i piloti tedeschi si lanciavano su di essi con astuzia e coraggio. Il nostro lavoro era quello di fermarli.

Ci sembrava di essere sempre in condizione di inferiorità. Avevamo più aerei di loro, ma il problema era quanti ne potevano lanciare in una certa area. Si concentravano in grandi formazioni, di centinaia alla volta. Si ritrovavano davanti a noi, prendevano di mira una sezione della formazione dei bombardieri, e li affrontavano frontalmente, con le loro armi lampeggianti, qualche volta abbattendo i bombardieri sotto di noi prima ancora che ci accorgessimo cosa stava accadendo.

Lontano, una colonna di fumo rosso e nero segna il luogo dove un B-17 ed i suoi 10 uomini di equipaggio sono stati abbattuti. Gli aerei colpiti che avevano ancora a bordo il loro carico di bombe eruttavano come vulcani e cadevano, lasciando dietro di se una scia di fiamme, segnano il cielo, lasciando spazi vuoti nelle formazioni dei bombardieri, che venivano rapidamente chiusi dagli altri aerei superstiti.

Nelle nostre cuffie potevamo ascoltare la guerra, che procedeva indietro verso di noi, venendo veloce verso di noi a centinaia di miglia all'ora. L'adrenalina comincia a montare, ed io comincio a scandagliare il cielo freneticamente, cercando di individuare le sagome all'orizzonte, che può essere qualcuno venuto per ucciderci, cercando di vedere lui prima che lui veda me, scrutando, strabuzzando gli occhi, senza respiro...



Alla radio: "Arrivano!"

Hanno finito il loro lavoro con i bombardieri, e adesso tocca a noi. Tutto accade rapidamente. Via i serbatoi supplementari, manetta al massimo, e rapida virata a destra per ingaggiare. La mia sezione di quattro mustang è sulla parte esterna della virata. Il mio gregario poco più indietro, stretto sulla mia sinistra, e il leader della formazione dietro di me alla mia destra, tutti in formazione Finger Four.

Apri la mano destra, piega il pollice al di sotto del palmo e unisci le altre quattro dita, e osserva la loro posizione: questa è il modo nel quale volavamo, e combattevamo. Due cacciatori, e due uomini per coprire loro le spalle. Anche la Luftwaffe volava nello stesso modo. L'asso tedesco Werner Molders è generalmente riconosciuto come l'inventore di questa tattica durante la Guerra Civile Spagnola.

Sono all'esterno della formazione in virata. Siamo vulnerabili agli attacchi alle spalle. Guardo sopra la mia spalla, e con assoluta certezza vedo quattro puntini sopra di noi, abbastanza lontani. Nessun pericolo al momento. Ma si avvicinano rapidamente. Sto per parlare alla radio, ma...

"Quattro Bogeys, ore quattro, alti!" Il capo della formazione, Eddie Simpson, li aveva già visti. "Bogeys" indica aerei non identificati, mentre "Banditi" indica che sono ostili.

Rapidamente i puntini si avvicinano e prendono una forma precisa. Sono ostili. Sono Messerschmitt. Viriamo violentemente sulla destra, spingendo verso l'alto in una stretta formazione, seguendo il loro angolo di virata, cercando di girargli attorno e di andargli in contro di fronte. I Me 109 cambiano rotta, si inclinano e continuano verso il basso, e noi li seguiamo dal di dietro, continuando la caccia.

Ce ne sono Quattro, caccia monoposto, e stanno cabrando, virano stretto, e noi cominciamo la virata dietro di loro. Ora stiamo girando in tondo, sempre più stretti, cercando ognuno di mettersi in coda all'altro, e io sto seduto qui cercando di capire cosa diavolo sta succedendo. Questi tizi stanno girando in tondo. Curioso. Mi chiedo come mai non stanno inseguendo i bombardieri, e come mai si sono aggregati a noi, e se stanno cercando di creare qualche tipo di diversione o altro. Alla fine avrò partecipato a 116 missioni di combattimento, ingaggiato aerei nemici oltre 40 volte, abbattuto 16 caccia nemici, partecipato alla distruzione di un bombardiere, distrutto un altro caccia a terra, qualche altra vittoria probabile, e nella maggior parte dei casi saremo noi a correre dietro a loro, più spesso. Questa era una novità.

Voliamo in cerchi sempre più stretti, guadagnando ancora un po' ad ogni giro, con le manette aperte al massimo, ad una altezza di 30.000 piedi. Il Mustang è un aereo meraviglioso, 37 piedi di apertura alare, giusto appena più veloce dei più piccoli caccia tedeschi. Improvvisamente i 109, intuendo che le cose non si stavano mettendo troppo bene, fecero una improvvisa rollata all'esterno, virando verso Est, volando livellati. A questo punto uno di essi punta il muso verso l'alto e si stacca dal gruppo. Noi rolliamo dietro di loro e li inseguiamo. Stanno andando a tutta manetta. Il fumo nero che esce dai tubi di scappamento.



Seguo con lo sguardo quello che sta salendo, chiedendomi cosa abbia in mente, e mi accorgo che se seguiamo gli altri tre, questo tizio si troverà ben presto al di sopra di noi. Mando Simpson ad inseguirlo. Lui ed il suo gregario rompono la formazione. Il mio gregario John Skara ed io continuiamo a seguire gli altri tre caccia, manetta tutta avanti, e mi accorgo che stiamo guadagnando su di loro.

Mi avvicino a 250 yarde al più vicino Messerschmitt, all'esterno sulla destra, alle sue ore 6, senza manovrare, nessun movimento, e stringo gentilmente il grilletto dello stick che si trova tra le ginocchia in mezzo alle mie gambe. *Bambambambambam!* Il rumore è fortissimo nell'abitacolo, nonostante il sibilo del vento ed il frastuono del motore. E le vibrazioni delle quattro mitragliatrici calibro .50, due in ogni ala, del peso di 60 pound ognuna, sono notevoli.

Devi essere attento nei dogfight, quando viri stretto, e sei al limite dello stallo, perché la vibrazione delle armi è sufficiente a farti perdere giusto quelle poche miglia all'ora di velocità, a portarti al punto critico, ed il Mustang semplicemente cessa di volare. E questo può rivelarsi davvero imbarazzante.

Ma adesso sto andando come un diavolo, e posso vedere i proiettili colpire le ali e la fusoliera del Messerschmitt. Le pallottole perforanti che usavamo erano anche incendiarie, e i colpi a segno si vedevano facilmente, perché facevano un lampo di luce molto chiara ed una nuvoletta di fumo. Adesso il 109 ha una scia di fumo, ed è qualcosa di più del solo fumo dello scarico.



Rallenta, ed improvvisamente rolla verso il basso. Ma l'aereo non precipita. Continua a volare rovesciato, diritto e livellato! Cosa diavolo...?

Il pilota non può essere morto. Ci vuole un notevole sforzo per tenere in volo uno di questi caccia in volo rovesciato. Volare rovesciati non è facile. Non è una cosa che accade da sola, o che ti capita di far accidentalmente. E allora cosa diavolo sta facendo? Bene, è solo una questione accademica, perché non ho il tempo di aspettare per scoprirlo. Lascio andare un'altra scarica verso di lui. Pezzi di aereo cominciano a staccarsi, lo vedo andare in fiamme, ed il 109 cade in vite, emettendo fumo. La mia settima vittoria. Gli altri due piloti dei Messerschmitt si sono sganciati, e adesso sono nervosi. I loro aerei si intersecano, ed i piloti ovviamente sono occupati a guardarsi alle

spalle per vedere cosa succede. Non appena riprendiamo l'inseguimento, adesso due contro due, il 109 che segue fa una scivola d'ala e si butta in picchiata verso casa. Il leader tira su in una stretta virata sfogata sulla sinistra. Questo qui è capace di volare, e ovviamente non ci pensa nemmeno a scappare. Sto pensando che potrebbe mettersi nei guai.

Viriamo più stretti di lui, io ed il mio gregario, ancora a grande distanza, e lui continua a girare stretto, passando di fronte a noi con un angolo impossibile. Vorrei virare dietro di lui, ma sono troppo veloce, e immagino che finirei solo per scivolargli dietro quando lui è già passato. Un Mustang in piena velocità semplicemente non può virare ad angolo retto. E in un dogfight è meglio non perdere la velocità che hai accumulato. Decido di andare in overshoot e di salire. Lui cambia direzione di virata, cercando di ricadere dietro di noi (*un hammerhead, n.d.t.*). Il mio gregario ora è in una posizione vulnerabile. Dico a Skara: "rompi" e lui con una scivolata d'ala si allontana. Il Tedesco lo insegue, e io mi metto alla caccia del tedesco, chiudendo sulla sua coda prima che lui possa avvicinarsi al mio gregario. Lui mi vede arrivare, e si butta in picchiata, con me dietro, e quindi fa un climbing turn (*virata sfogata, n.d.t.*) sulla sinistra.

Gli passo oltre e tiro su l'aereo. Lui sta cambiando direzione di virata - ragazzi: sa volare davvero! - e viene ondeggiando proprio di fronte a me (*probabilmente ha compiuto un secondo hammerhead, n.d.t.*), così vicino che posso vederlo distintamente. Sta portando il muso in alto per sparare, e io mi contraggo sullo stick e cabro ancora più rapidamente. Continuo a salire, perché non ho altre alternative.

Questo è quello che ricordo ancora perfettamente dopo tutti questi anni. Se fossi uno che fa brutti sogni, questo è quello che mi farebbe svegliare improvvisamente. Sono in questa rapida cabrata, tirando lo stick contro l'inguine, impennandomi sempre più in verticale...e guardo giù, indietro, sopra la mia spalla, questo classico Me 109 grigio con le croci nere che sta venendo su anche lui, sempre più in verticale, con il pilota che cerca di tirare il muso ancora un poco più in su, ed a mettermi nel centro del suo mirino.

Non c'è nulla di particolare in questo aereo: nessuna colorazione particolare, niente che identifichi l'aereo come quello di un asso, come uno dei "maledetti nasi gialli" come si vede nei film. So che qualcuno di loro lo faceva, ma io non ne ho mai incontrati. Ed in ogni caso, tutti i loro assi non erano tipi da imbrattare di vernice i loro aerei, solo per far sapere dove erano. Suppongo che se volessi potrei andare a controllare negli archivi. Forse c'è qualche possibilità che io possa trovarlo, nel registro di volo di qualche gruppo, uno che ha volato in quel posto particolare, quello stesso giorno, qualche miglio a Nord-Est della città francese di Strasburgo, che giace in riva all'Reno. Alcuni dei miei amici l'anno fatto, sono tornati indietro a cercare i loro avversari. Io non l'ho mai fatto. Non ho mai conosciuto nessuno di loro. Per me era solo uno che stava cercando di uccidermi. E questo è tutto.

Così adesso guardo indietro, diritto all'indietro, e posso vedere questo cannone a 20 mm. in mezzo al mozzo dell'elica del caccia. Nel teatro della mia memoria è enorme. Una arma elefantiaca. E non è proprio del tutto sbagliato. Si tratta di un'arma creata per tirare giù i bombardieri, una cosa che spara proiettili lunghi quanto la tua mano, proiettili esplosivi capaci di creare grandi buchi nel metallo. Si tratta della cosa più spaventosa che abbia mai visto nella vita, allora come oggi.

Ma sono troppo occupato per essere spaventato. Più tardi puoi sederti e ripensare a tutto questo, forse 40-50 anni dopo, seduto a 7.000 miglia di distanza, ma mentre tutto questo accade sei soltanto dannatamente pieno di cose da fare. E io sono dannatamente occupato la in alto, attaccato alla mia elica, andando su quasi in verticale, a tutta

manetta, una cosa che un Mustang può fare solo per pochissimo tempo prima di perdere velocità, rallentare, andare in stallo, e ricadere all'indietro. E io sto pensando che se il Mustang stalla prima che il Messerschmitt stalli, è finita.

Guardo indietro, e vedo che lui sta rallentando, al limite dello stallo. Non è stato capace di sollevare il naso abbastanza in alto, non è ancora riuscito a puntare la sua grossa arma sul bersaglio. Quasi ce l'ha fatta, ma non ancora. Io sto quasi per cadere, a corpo morto, ma non ancora. Il suo muso comincia ad inclinarsi, così come sta succedendo al mio. E adesso stalla, giusto un secondo o due prima che stalli io. Buon vecchio Mustang! Sta cadendo giù adesso, ed io spingo il muso verso il basso, e gli vado dietro. Siamo molto in alto in questo momento, circa sei miglia, forse ancora più in alto (*oltre 9.000 mt., n.d.t.*), e stiamo cadendo molto, molto velocemente. Il Messerschmitt è partito prima, e sta picchiando fuori dal mio raggio di azione, ma io sto guadagnando terreno rapidamente. Improvvisamente richiama, vira stretto sulla sinistra e ricomincia a fare quota, nel tentativo di venire di nuovo in head on (*un attacco frontale, n.d.t.*) verso di me. Improvvisamente siamo di nuovo nelle posizioni di partenza.

Adesso è solo questione di istinto. Le cose stanno accadendo troppo rapidamente per riuscire a pensare. Tieni l'aereo con le mani ed i piedi. La mano destra sul pulsante delle armi. Con la sinistra lavori sulle trottles (*la manetta del motore, n.d.t.*) e mantieni il tuo aereo in trim, cosa che è più facile da fare che da descrivere.

Qualsiasi aereo ad elica produce una coppia di torsione. Con quanti più cavalli hai a disposizione, tanto più la coppia di torsione ti sbilancerà su un lato. Il Mustang sul quale stavo volando usava un motore a 12 cilindri Packard Merlin da 1,649 pollici cubi. E' dieci volte più grande del motore che spinge una macchina formula Indy. Sviluppa una potenza tale da non permetterti di spingere a tutto motore quando sei ancora a terra, in quanto spingerebbe violentemente la coda dell'aereo verso l'alto sulla pista, e l'elica sbatterebbe sul cemento. Con questa potenza, stai continuamente facendo piccoli aggiustamenti sui comandi per tenere il Mustang e le sue mitragliatrici alari puntate nella direzione giusta.

C'erano tre piccole rotelle, della dimensione del palmo di una mano, che dovevi continuamente aggiustare. Esse permettevano il trim dell'assetto dell'aereo nel caso in cui volavi livellato, e potevi quindi staccare le mani dai comandi. Una era per la piccola tavoletta di trim del timone di coda, il piano verticale che fa muovere l'aereo verso destra o verso sinistra. Un'altra comandava le tavolette sui timoni orizzontali, che alzano o abbassano il muso, ed aiutano a ridurre la forza che devi applicare. La terza era per il trim degli alettoni, per tenere la ali livellate, anche se non c'era da preoccuparsi troppo per questo.

La mano sinistra era spesso appoggiata lì, se cambiavi velocità durante il combattimento aereo... mentre nello stesso tempo facevi piccoli aggiustamenti con i piedi sulla pedaliera e con le mani sullo stick. All'inizio era difficile. Ma con l'esperienza diventava qualcosa che riuscivi a fare senza pensare, come guidare la macchina e nello stesso tempo sintonizzare la radio. E' davvero stressante pensare a quante cose devi fare, tutte nello stesso momento, durante un volo di combattimento.

Così adesso il Messerschmitt sta tornando di nuovo, salendo velocemente sulla sua sinistra, ed io ne ho avuto abbastanza. Il mio angolo è un pochino meglio questa volta. Così faccio rollare l'aereo. Invece di cadere come prima e stallare su di lui, decido di fare una secca virata all'interno verso sinistra, dentro al suo angolo di virata, ben sapendo che se perdo velocità e non ce la faccio probabilmente non arriverò a casa vivo.

Tiro indietro le throttles un pochino, estendo i flap di 10 gradi, e tiro ancora sullo stick più che posso. E il muso comincia a salire in alto e a girare intorno, lentamente, lentamente...

Accidenti! Ce la sto facendo! Sono all'interno del suo angolo di virata, spingendo il mirino verso di lui. A questo punto il Messerschmitt rompe e si dirige veloce verso l'alto, con il motore al Massimo, senza alternative. Io lo seguo a tutta manetta, e la distanza tra noi diminuisce lievemente. Sta attaccato alla sua elica, non proprio verticalmente ma quasi, e io sono lì dietro di lui, ed è terribilmente chiaro, avendo testato la teoria meno di un minuto prima, che egli finirà per stallare prima di me.

Ormai è mio. Deve avere capito che ormai è mio.

Spingo il muso verso l'alto, e lui si trova nel mio mirino. Da meno di 300 yarde sparo senza pietà una lunga raffica con le mie Browning. Un colpo ogni cinque è un tracciante, che lascia una scia di fumo sottile, evidenziando la traccia lasciata dal proiettile. Le traccianti salgono verso l'alto fino a trovare il bersaglio. Le pallottole mordono l'attaccatura delle ali, l'abitacolo, il motore, con piccoli lampi luminosi. Spingo giù il Messerschmitt come se spegnessi un fuoco da campo, metodicamente, da una parte all'altra, di grano, stando molto attento a non commettere errori proprio adesso. Il 109 si scrolla come un cane da caccia che esce dall'acqua, perdendo pezzi tutto intorno. Rallenta, quasi si ferma, sembra parcheggiato nel cielo, con l'elica che rotea nell'aria, e comincia a fumare pesantemente.

Il mio impeto mi porta su di lui. Trottles indietro per spingere il mio aereo di fianco al suo, vicino alla sua ala destra. L'avrò ucciso? Non sento alcuna voglia di continuare a combattere contro quel pilota. Cerco di spingermi verso l'alto all'interno dell'abitacolo, e nonostante mi sto rendendo conto che tanto meno io so di lui, tanto meglio sarà per me, mi ritrovo a guardare verso di lui nonostante i miei propositi. C'è fumo nell'abitacolo. Posso solo veder questo. Qualche piede ancora...



Ed a questo punto improvvisamente cade giù, roteando sull'ala sinistra, con l'ala destra che si alza verso l'alto, oscurando la mia visuale. Guardo il ventre del 109 pitturato in azzurro, il carrello, i due radiatori gemelli, le macchie di grasso, i segni di fuliggine provocati dalle armi, le croci nere. Sono abbastanza vicino da riconoscere le rivettature.

Il Messerschmitt era proprio lì, ed improvvisamente non c'è più, rollando lontano lascia cadere il muso e cade (o vola?) quasi in picchiata verso il basso, perdendo liquido di raffreddamento e lasciandosi dietro una scia di fuoco e di fumo così densa che dovrebbe essere olio bruciato. Semplicemente precipita, diretto verso il suolo. Nessun segno di vite, di movimento. Nemmeno un paracadute. E adesso mi chiedo: il suo aereo sembra spacciato. Ma è davvero così?

Indeciso, mi butto in picchiata e lo seguo verso il basso. Mi sono lasciato scappare una opportunità? L'ho lasciato scappare? Sta picchiando così violentemente che adesso le sue ali vibrano, più veloce di quanto il progetto dell'aereo possa sopportare, 500 miglia all'ora, forse di più, e se il 109 stalla prima del Mustang quando sale in verticale, mi sto cominciando a preoccupare del fatto che le sue ali potrebbero stare attaccate più a lungo delle mie. A 25.000 piedi comincio a diventare nervoso. Tiro indietro le trottles, e lentamente esco dalla picchiata, guardandolo mentre va giù. Non ho sufficiente pelo sullo stomaco per questo tipo di gioco, quantomeno non adesso, non con questo tizio. Ne ho abbastanza. Che vada all'inferno da solo.

Precipita diritto in picchiata, da un'altezza di 35.000 piedi, attraverso questo meraviglioso, chiaro e trasparente mattina di Maggio, verso i campi a scacchi verde su verde, lasciandosi dietro una scia di fumo nero. Quattro miglia più in alto guardo il Messerschmitt e l'ombra che proietta sul terreno che corrono l'una verso l'altra...
...e quindi, finalmente, silenziosamente, si uniscono.

Eddie Simpson si unisce di nuovo a me. I due gregari pure. Simpson, il mio vecchio gregario ed amico, ha abbattuto quello che era andato verso l'alto. Ne abbiamo presi tre su quattro. Eravamo molto eccitati. Era stata una buona giornata.



Il Cap. Eddie Simpson

Sono sopravvissuto al mio avversario, e lui è morto. Ma c'è mancato davvero poco. Avrebbe potuto facilmente essere il contrario, e quello che aveva fatto probabilmente la differenza era l'aereo sul quale stavo volando. Costruito in America. Mi piacerebbe vivere tanto a lungo da vedere il giorno in cui la gente proverà a dirmi che gli Stati Uniti non sono capaci di produrre auto come fanno gli altri. Che ridere.

Non mi chiedevo affatto se avevo appena reso vedova una giovane sposa, o se avesse avuto un bambino, come non me lo sarei chiesto se avessi avuto a che fare con un serpente. Avrei potuto pensare a quanti dei miei amici aveva già ucciso, o a quanti ne

avrebbe potuto uccidere in futuro, o a quanti bombardieri aveva abbattuto quando era vivo. Ma queste cose sono lontane e sono tornate da dove erano venute.

Da quello che posso dire, lui non sembrava che neanche lui si preoccupasse molto di sapere nulla di me.

La gente mi chiede queste cose tutte le volte. La gente di solito me le chiede quasi esitando, usando quanto più tatto è possibile, ma me lo chiedono. Mi sono mai chiesto nulla a proposito delle madri, e dei figli degli uomini che ho abbattuto? Provo sensi di colpa o rimpianti?. No. Non li ho avuti allora, e non li ho nemmeno adesso.

La Seconda Guerra Mondiale era qualcosa di totale, noi contro di loro, ed essere contro di loro era senza dubbio la cosa giusta da fare. Ho volato per il mio paese, ed ero fiero di poter offrire il mio aiuto in qualsiasi modo io potessi essergli utile. Inoltre, tutti i miei avversari tentavano di uccidermi. E francamente, sono stupito che non lo abbiano fatto. Questo mi aveva quasi preso. Ci era andato vicino più di chiunque altro.

Quando fu tutto finito, le 480 ore di volo in combattimento con il P-51, e le altre 25 missioni in Vietnam, quasi tutte con l'F105, non sono mai stato colpito in un combattimento aereo. La somma totale dei danni sofferti da tutti gli aerei sui quali ho volato sono costituiti da un piccolo foro che trovai nell'ala dopo un mitragliamento a terra, dopo il D-Day. Aveva scavato un buco grosso quando il mio dito mignolo. Il colpo non riuscì nemmeno a terminare la sua corsa. Fece solo una piccola puntura alla verniciatura dell'aereo. Nessuno se ne accorse, se non il giorno seguente. Per ripararlo era sufficiente una toppa grande come una monetina. E fu esattamente ciò che usarono i miei meccanici: una moneta inglese da uno scellino.



La gente a terra mi aveva sparato addosso. Batterie anti-aeree. Mitraglieri. Soldati a piedi con fucili e pistole. Può essere stato uno di loro a lanciare un sasso. Chi lo saprà mai? Ma quel pilota, quel giorno, fu l'unico avversario che fu capace di stare sempre alle mie spalle, senza tuttavia riuscire ad inquadrarmi nel suo mirino, e non sparò mai.

Da quello che ne so, nessun aereo nemico aprì mai il fuoco su di me in volo di guerra. La mia abilità ha avuto forse qualcosa a che fare con tutto questo. Ma sicuramente c'è stato qualcosa d'altro oltre alle doti personali. Un sacco di ottimi piloti non sono mai tornati a casa. Credo di essere stato fortunato. O protetto da Dio.

Quella sera, di ritorno alla base, negli "half pipe" Nissen (le baracche Nissen, dove i piloti dormivano, erano chiamate mezzo tubo a causa della loro forma, n.d.t.), caricammo le nostre piccole stufe con il carbone, e ci facemmo dei toast al formaggio. E in seguito, dopo aver giocato a poker fino a che il carbone fu ridotto a un tizzone ardente, cerimoniosamente incidemmo a fuoco due nuove piccole svastiche sotto il mio nome sulla porta di legno del rifugio.



Bud Anderson e Jim Browning



Cap. Jim Browning

C'erano anche i nomi di O'Bea O'Brien, Ed Hiro, Jim Browning, Don Bochkay, Daddy Rabbit Peters. Chuck Yeager, che tre anni più tardi divenne il primo uomo a volare oltre la barriera del suono. Avrebbe avuto anche lui il suo nome sulla porta, insieme a molti altri. C'erano già molte piccole svastiche incise a fuoco sulla porta. Fortunatamente c'era ancora un sacco di spazio. Sarebbe stata una lunga guerra. Ne avremmo incise ancora molte altre.



Clarence "Bud" Anderson