

KG 200: l'unità speciale della Luftwaffe

di Andrew J. Swanger per World War II Magazine - Traduzione di EAF51_Bear

La storia della *Luftwaffe* nella WW2 è stata esaminata grazie a moltissimi autori e testimoni. Il caso *Kampfgeschwader* (Battle Wing) 200, o KG 200, è una storia del tutto diversa. La vera storia di questa unità è rimasta avvolta nel mistero, e molti dei suoi membri hanno mantenuto un rigoroso silenzio anche dopo la guerra. Il Comandante el reparto, il Colonnello Werner Baumbach, decorato con la Croce di Cavaliere e famoso pilota di Ju88, non nomina nemmeno il KG 200 nel suo libro di memorie, *Broken Swastika*.

Il KG 200 fu un reparto unico, che operò con una grande varietà di velivoli, dal Blohm und Voss Bv-222 Wiking (il più grande idrovolante dell'epoca) ai vari Ju-52, Ju-90, Ju-290 and Ju-188, Heinkel He-111, e persino alcuni aerei catturati agli alleati, come il Consolidated B-24 Liberator ed il Boeing B-17 Flying Fortress.

La prima incarnazione del KG 200 fu una unità speciale chiamata Squadron Rowehl, subordinata all'Abwehr, il servizio di spionaggio militare. Il Colonnello Theodor Rowehl, un ex pilota di ricognitori nella prima guerra mondiale, ebbe notizia del fatto che i Polacchi stavano costruendo alcuni forti lungo la frontiera con la Germania. Essendo un civile, Rowehl cominciò a volare missioni di ricognizione fotografica sul territorio polacco con aerei civili, in quanto gli aerei militari non erano autorizzati al volo in quell'area. L'Abwehr fu impressionata dalla qualità del materiale fotografico di Rowel, e lo autorizzò a continuare i suoi voli. Dal 1930 al 1934 Rowel compì molte missioni di ricognizione solitarie come civile. Qualche tempo dopo fu costituita una nuova unità militare con una designazione ufficiale. I suoi sforzi portarono in seguito alla creazione di una unità che operava per la Quinta Divisione della Luftwaffe (ricognizione aerea). La nuova unità operava con ricognitori d'alta quota in Europa, Africa e Unione Sovietica, utilizzando una ampia varietà di velivoli diversi, sia civili che militari.

Durante le fasi finali della guerra, quando l'Abwehr cadde in disgrazia per le sue attività di opposizione a Hitler, il prestigio del reparto ne soffrì a causa della sua associazione con il controspionaggio militare. Il capitano Karl Edmund Gartenfeld, uno specialista in ricognizioni a grande raggio e nell'inserimento di agenti dietro le linee nemiche, creò la sua unità speciale nella primavera del 1942. Nel 1944 il suo reparto, il 2° Reparto Sperimentale era cresciuto fino ad essere composto da 4 Gruppi di volo all'interno di un Geschwader.

Il KG 200 fu creato ufficialmente su ordine dell'OKL il 20 Febbraio 1944. Nel marzo 1944 il 2° Reparto Sperimentale fu unito al 1° Reparto Sperimentale. La nuova unità fu affidata al comando del Tenente Colonnello Werner Baumbach ed adottò la denominazione KG 200. Il 2° Reparto Sperimentale divenne il primo gruppo del KG 200, e Gartenfeld fu sostituito dal Maggiore Adolf Koch. In pochi giorni 32 diversi tipi di aereo erano a disposizione del KG 200 pronti per il volo, unitamente a 17 nuovi equipaggi istruiti alle nuove necessità. Gli equipaggi iniziarono immediatamente un pesante addestramento ed alla fine di luglio 1944, cinque nuovi equipaggi erano disponibili, mentre i sostituti per 75 nuovi equipaggi erano in fase di formazione. Nello stesso momento divennero operative le prime missioni speciali.

Il KG 200 fu diviso in sezioni, ciascuna delle quali aveva delle unità in tutto il territorio controllato dalla Germania. Il primo gruppo (I/KG 200) si occupava degli agenti segreti. Il primo squadrone 1/KG 200 si occupava di missioni a lungo raggio, il 2/KG 200 aveva la responsabilità delle missioni a corto raggio da posizioni avanzate, il 3/KG 200 era dedicato a missioni di trasporto ed istruzione, ed aveva la propria base nell'isola di Reugen (Flensburg) sul mar Baltico, mentre il 4/KG 200 era responsabile degli aspetti tecnici. Il Secondo Gruppo (II/KG 200) aveva in carico le missioni pathfinder (guida dei bombardieri sui loro target), aerei per contromisure radar, bombardieri e Mistel. Il 7/KG 200 aveva in carico il compito di formare ed istruire i rimpiazzati per il II/KG 200.

I primi due gruppi del KG 200 furono quelli che furono sviluppati completamente, anche se altri progetti erano stati pianificati all'inizio. Il III/KG 200 avrebbe dovuto sviluppare l'utilizzo dei FW 190 come siluranti, ma il progetto non fu mai avviato. Il IV/KG 200 era il gruppo di formazione ed istruzione per il KG 200, e preparò circa 100 piloti suicidi destinati alle V1 Reichenberg modificate come aereo razzo suicida. Il KG 100, che utilizzava i missili guidati Fritz X e Hs 293 fu associato al KG 200.

Il 5° Gruppo ricognizione a lungo raggio volava con gli Ju-90 e gli Ju-290. Questa unità era un reparto sperimentale dell'OKL, e operò con missioni di ricognizione ad alta quota, in voli sperimentali, e valutazioni in volo di aerei catturati agli Alleati.

Il 2/KG 200 operò su vari fronti da basi avanzate. Il comando delle basi avanzate era localizzato in genere in aree boschive, e le piste di decollo apparivano come abbandonate durante il giorno, al fine di evitare visite indesiderate dagli aerei alleati. La base avanzata Carmen, in Italia settentrionale, copriva le operazioni sul Mediterraneo occidentale e meridionale, e sull'Africa settentrionale ed occidentale. Le stazioni Klara e Toska coprivano il fronte orientale, e il distaccamento Olga copriva l'Europa occidentale, l'Inghilterra, l'Irlanda e l'Islanda, e più tardi prese in carico anche l'area coperta da Carmen.

A partire dal 1944, a seguito dello sviluppo delle attività sul fronte orientale, il distaccamento Olga a Frankfurt am Main era molto occupato. Olga era sotto il comando di P.W. Stahl, un pilota di grande esperienza che aveva volato molte missioni di rifornimento nel 1942 al reparto di ricognizione a lungo raggio che operava in profondità nel territorio della Unione Sovietica. Il suo libro *KG 200: The True Story*, è uno dei pochi accurati resoconti delle operazioni dell'unità.

Nonostante la sua importanza, Olga era poco più di una striscia di decollo in una foresta. Il posto di comando era costituito da due rifugi nascosti nel bosco. Gli aerei in carico all'unità erano sei Ju-188 e un paio di B-17 catturati e restaurati, identificati come Do-288.

I "Jabos" nemici (i tedeschi chiamavano così i caccia-bombardieri alleati) erano così spesso sopra le loro teste che il personale aveva preso l'abitudine di passare da un albero all'altro, in modo da non essere mai visibile durante il giorno.

Il distaccamento Olga era responsabile dell'atterraggio degli agenti nella Francia controllata dagli Alleati. In genere il KG 200 lanciava gli agenti con il paracadute, ma in alcuni casi fu utilizzata una nuova apparecchiatura costituita da un container di legno e metallo, dotato di paracadute, capace di contenere tre agenti e tutto il loro equipaggiamento. Gli agenti erano istruiti all'Ufficio Centrale per la Sicurezza del Reich, una sorta di fortezza trasformata in hotel di lusso su una montagna nella Polonia sud-occidentale. L'hotel era circondato da guardie e poteva essere raggiunto solo con una funivia. Dopo la fine del training gli agenti erano inviati al KG 200 per essere trasportati in area di operazioni.

Queste missioni segrete erano effettuate solo di notte, e le luci della pista erano spente immediatamente dopo il decollo o l'atterraggio degli aerei. Con il favore delle tenebre, dopo che avevano paracadutato gli agenti o avevano volato missioni di ricognizione, i piloti e gli aerei del KG 200 erano relativamente al sicuro.

L'atterraggio era un altro problema. Talvolta gli aeroporti finivano sotto attacco e venivano gravemente danneggiati mentre i piloti erano in volo, rendendo impossibile atterrare, e causando quindi la perdita dei velivoli e degli equipaggi.

Sotto la pressione della carenza di aerei a lungo raggio, il KG 200 cominciò per le proprie missioni ad usare aerei alleati con marking tedeschi. Il *Phyllis Marie*, un Boeing B-17F, era un esempio. *Phyllis Marie* fu abbattuto l'8 Marzo 1944, a Werben, in Germania. L'aereo fu catturato e riparato grazie ad un ampio assortimento di pezzi di ricambio che i tedeschi avevano ammassato durante anni di bombardamenti pesanti diurni da parte dell'USAAF. Le croci tedesche furono dipinte sulle ali, ed una svastica sul timone, ma per il resto *Phyllis Marie* rimase identica. Le forze americane catturarono di nuovo l'aereo sulla pista di Altenburg il 4 Maggio, 1945.

A partire dal Luglio 1944 la guerra era arrivata alle porte del Reich su tutti i fronti. Ernst Kaltenbrunner, comandante (sotto il comandante in capo delle SS, Heinrich Himmler) del servizio informazioni delle SS intelligence e capo del Servizio Centrale per la Sicurezza del Reich, informò l'ufficiale alle operazioni del KG 200 che aveva bisogno di un aereo in grado di volare fino a Mosca, atterrare, e scaricare attrezzature e persone, il tutto senza essere scoperti. Lo scopo di questa missione, denominata "Operation Zeppelin," era uccidere Josef Stalin. L'aereo scelto per l'operazione era un Arado Ar-232B, una versione quadrimotore dell'Ar-232A *Tatzelwurm* (Drago Alato), conosciuto anche come *Tausendfüßler* (Millepiedi) a causa di 11 paia di piccole ruote sotto la fusoliera, utilizzate per atterrare su piste non preparate.

Nella notte del 5 Settembre due agenti, i loro bagagli ed i loro mezzi di trasporto furono caricati a bordo e l'Arado Ar-232B prese il volo. Gli agenti volevano raggiungere Mosca, dove avevano un posto dove stare. Avevano con sé 428,000 rubli, 116 timbri di gomma originali e un buon numero di documenti in bianco, che avrebbero dovuto consentire loro di entrare al Cremlino e di avvicinarsi a Stalin.

Non si fece parola con nessuno di questo piano, fino a che l'aereo oltrepassò il punto di non ritorno, e fu pertanto considerato perso. I tedeschi ricevettero un messaggio radio da uno degli agenti: "Aereo caduto in atterraggio, tutti i membri dell'equipaggio illesi. L'equipaggio si è diviso a Mosca utilizzando le nostre motociclette. Fino ad ora non siamo stati scoperti". I due potenziali assassini furono in seguito catturati ad un posto di controllo quando una guardia si insospettì a causa delle loro uniformi asciutte in un giorno di pioggia. Alcuni dei tedeschi riuscirono a rientrare nelle loro linee, ma altri dovettero aspettare fino alla fine della guerra per poter rientrare in patria.

Una serie di bizzarre notizie a proposito di operazioni segrete quali quella per l'assassinio di Stalin ci sono arrivate da entrambe le parti.

Nell'Ottobre del 1944 un agente lanciato dietro le linee russe improvvisamente riprese i contatti con il suo controllo in Germania con una storia incredibile. Egli era entrato in contatto con un gruppo di combattimento tedesco, forte di 2.000 uomini, che si nascondeva in una foresta vicino a Berezino, circa 60 chilometri a est di Minsk.

I tedeschi, sotto il comando del Colonnello Scherhorn, erano rimasti isolate dopo la ritirata tedesca nell'estate precedente. I servizi di informazione tedeschi accettarono il rapporto come veritiero. Il KG 200 fu inviato a rifornire le truppe, che il Comando tedesco sperava avrebbero aiutato il "*Kampfgruppe* (Battle Group) Scherhorn" a sfondare le linee ed a rientrare in Germania. Soltanto nell'Aprile 1945 i tedeschi

scoprirono che "Colonnello Scherhorn" era in realtà un agente operativo sovietico che utilizzava quel nome.

Il KG 200 era anche responsabile del progetto dei piloti suicidi tedeschi. I tedeschi cercarono di creare una unità analoga ai kamikaze giapponesi utilizzando le bombe volanti suicide Reichenberg IV. Il concetto era stato sviluppato da un pilota di aliante, veterano del famoso assalto alla fortezza belga di Eben Emael nel 1940. Non appena la guerra si volse contro la Germania e i suoi amici piloti furono battuti, egli pensò che se i piloti di aliante fossero stati mandati a morire, essi avrebbero dovuto per lo meno essere dotati di armi adeguate per fare a pezzi i nemici. I Reichenberg avrebbero dovuto essere pilotati da uomini decisi a sacrificarsi. Migliaia di uomini si offrirono volontari per qualcosa che era vagamente definito come "operazioni speciali", e 70 di essi furono inviati al KG 200.

Anche se questi uomini erano addestrati su aliante, il loro destino sarebbe stato volare su versioni modificate pilotabile della V-1. La V-1, conosciuta anche come Fiesler Fi-103, era già in produzione con la sua destinazione primaria di bomba volante. L'Istituto Tedesco di Ricerca per il Volo a Vela ad Ayrton modificò il progetto della V-1 per poter portare un pilota. Nel 1945, in ogni modo, l'attitudine ad utilizzare bombe volanti era cambiata a tal punto che soltanto criminali o piloti in crisi depressiva sarebbero stati autorizzati ad utilizzare i Reichenberg.

All'inizio del 1942 i ricercatori cominciarono a sviluppare il Mistel, un piccolo aereo montato "sopra" ad un aereo più grande sprovvisto di pilota, utilizzato come bombardiere a medio raggio. Dopo una serie di false partenze la combinazione finale fu un caccia, un Messerschmitt Me-109 o un Focke-Wulf Fw-190, montato sopra un bombardiere Junkers Ju-88. I due aerei erano uniti da una struttura a tre punti di attacco, dotata di capsule esplosive che avrebbero liberato l'aereo quando il bombardiere, armato con una carica esplosiva da 8.377 libbre nel muso, fosse stato diretto sul bersaglio. La testata sarebbe esplosa con una esplosione capace di penetrare 8 metri di acciaio o 20 metri di cemento armato.

Il primo Mistel fu consegnato al 2/KG 200, una unità affiliata al KG 200, nel maggio 1944. L'idea iniziale era di attaccare Scapa Flow nella Scozia del Nord, ma l'invasione alleata in Normandia cambiò i piani. Nella notte del 24 Giugno 1944 i Mistel furono inviati ad attaccare obiettivi nella Baia della Senna, sulla manica. Anche se uno dei Ju-88 fu liberato prematuramente, i rimanenti 4 piloti conclusero con successo la missione, affondando diverse navi.

La Luftwaffe aveva ipotizzato di porre tutti i Mistel sotto l'egida del KG 200 e del Colonnello Joachim Helbig, un esperto pilota di Ju-88. La Task Force di Helbig fu assegnata ad un audace piano: fu deciso che i Mistel sarebbero stati usati contro l'industria bellica sovietica. Il piano, conosciuto come Operazione martello di Acciaio, fu un parto del 1943 del Professor Steinmann del Ministero dell'Aeronautica Tedesca. Egli aveva sottolineato i benefici di azioni mirate a colpire i punti chiave della infrastruttura sovietica, al fine di danneggiarla irreparabilmente tutta. Il martello di Acciaio avrebbe dovuto attaccare il tallone di Achille dell'industria sovietica: le turbine per la produzione di energia elettrica. I sovietici si fidavano di un sistema rischioso di fornitura dell'energia elettrica, senza una rete integrata, che ruotava attorno a una centrale vicino a Mosca, responsabile della erogazione del 75% dell'energia destinata all'industria degli armamenti. I tedeschi confidavano di poter distruggere l'intero sistema produttivo con una singola grande esplosione. La missione fu organizzata chiedendo al KG 200 di lanciare gli attacchi contro gli impianti elettrici di Rybinsk Uglich e gli impianti di produzione dell'energia a Volkhovstroi sul Lago Ladoga. Il piano era di sganciare le mine galleggianti chiamate *Sommerballon* (palloni estivi). In

teoria le *Sommerballon* avrebbero seguito la corrente fino ad essere spinte direttamente nelle turbine idroelettriche delle dighe, ma le armi non si comportarono mai come previsto. Inoltre presto le unità si trovarono a corto di carburante e così tali operazioni vennero cancellate.

Il Martello di Acciaio fu resuscitato nel Febbraio 1945, con una serie di nuovi obiettivi. I russi avevano occupato le basi avanzate scelte in origine, e così l'attacco avrebbe dovuto essere lanciato da basi vicino a Berlino e sul Baltico. I Mistel sarebbero stati l'arma primaria. Inoltre il martello di Acciaio divenne parte del piano chiave per riconquistare l'iniziativa ad Est. Non appena l'attacco avesse reso l'industria sovietica impotente, la Wehrmacht avrebbe atteso fino a che i Sovietici avrebbero esaurito le loro scorte al fronte. Le divisioni Waffen-SS, armate a nuovo, avrebbero quindi attaccato partendo dalla Ungheria nord-orientale, cercando di penetrare fino al Baltico, e chiudere le punte della Armata Rossa in una ampia manovra a tenaglia. Dopo l'eliminazione della minaccia Sovietica dall'Europa Centrale, i tedeschi avrebbero negoziato una pace separata con gli Alleati occidentali, e la lotta contro il Bolscevismo avrebbe potuto continuare. Il Martello di Acciaio, in ogni caso, non fu mai lanciato. Un raid di bombardamento diurno distrusse 18 Mistel sull'aeroporto di Rechlin-Laerz. Avendo perso la forza di attacco, la missione era impossibile ancora prima che l'operazione Martello d'Acciaio fosse ufficialmente cancellata.

Il primo Marzo 1945 Hitler nominò il Colonnello Baumbach plenipotenziario per prevenire l'attraversamento dei fiumi Oder e Neisse da parte degli Alleati. A sua disposizione furono posti i Mistel e le bombe guidate Hs-293. Il 6 marzo, un HS-293 colpì il ponte sull'Oder a Goeritz. Lo stesso ponte fu attaccato due giorni dopo da cinque Mistel scortati da bombardieri Ju-188. Gli Ju-188 colpirono le difese aeree ed i Mistel distrussero i ponti.

Questa vittoria e quelle dei giorni seguenti fecero poco per cambiare l'inevitabile conclusione della guerra. I piloti e gli aerei rimasti del KG 200 furono dispersi in varie basi, nel futile tentativo di distruggere i ponti sull'Oder. A Berlino Baumbach fu sostituito da un altro ufficiale, che sciolse il Gruppo Comando del Kg 200 il 25 Aprile 1945. Alcuni uomini si cambiarono in abiti civili e tentarono di raggiungere la zona controllata dagli Alleati occidentali, mentre altri raggiunsero il distaccamento Olga per continuare a combattere.

L'avanzata americana in Germania obbligò lo spostamento del distaccamento Olga da Frankfurt am Main a Stoccarda, e quindi nella zona di Monaco, dove l'unità si stabilì all'interno delle fabbriche di aerei della Dornier. Stahl ed i suoi uomini continuarono in servizio fino a che la situazione divenne insostenibile. Stahl distribuì i fogli di congedo e la paga finale ai suoi uomini e li salutò.

Dopo la guerra gli Alleati ricercarono i membri di questo gruppo clandestino, sicuri che essi erano coinvolti nella fuga di ufficiali nazisti fuori dall'Europa. I continui misteri e le mezze verità sul KG 200 furono ciò che spinsero Stahl a scrivere *KG 200: The True Story*, per chiarire una volta per tutte le attività di questo Stormo Spia di Hitler. Egli tenta anche di spiegare la storia della sua unità: *"Il fatto che non esiste un singolo ex-membro del KG 200 che sia mai stato accusato di alcun crimine, o perseguito per esso, parla da solo"*