



la Bussola

Classificazione Decimale Dewey:

853.914 (23.) NARRATIVA ITALIANA. 1945-

ANTUN SBUTEGA

IL CAVALIERE VOLANTE



la Bussola



la Bussola



ISBN

979-12-5474-617-2

PRIMA EDIZIONE

ROMA 23 GENNAIO 2025

INDICE

Capitolo I	7
Capitolo II	19
Capitolo III	39
Capitolo IV	57
Capitolo V	77
Capitolo VI	93
Capitolo VII	113
Capitolo VIII	145
Capitolo IX	161
Capitolo X	193
Capitolo XI	213
Capitolo XII	233
Capitolo XIII	255
Capitolo XIV	269
Capitolo XV	285
Capitolo XVI	291
Epilogo	297

Peter Kelly, da ragazzo, sognava spesso di volare. Sentiva all'improvviso una leggerezza molto piacevole e cominciava a staccarsi lentamente dal suolo, alzandosi sempre di più. Tutto era così reale! Era incredibilmente felice e provava a governare il proprio corpo facendo dei volteggi nell'aria. Girava prima sopra la sua casa, sorvolando gli alti alberi intorno. Poi sorvolava le case dei vicini e i loro giardini. Si spostava sopra la scuola e la chiesa, sempre più in alto, fino a dirigersi verso la costa e il porto, con le navi e le barche a vela che navigavano tranquille. Picchiava quindi verso i loro alberi maestri, come un gabbiano con le braccia aperte, sentendo l'aria fresca e i raggi del sole sulla pelle. Notava divertito gli sguardi meravigliati dei marinai increduli.

Nell'estate del '43, Peter Kelly era uno dei piloti delle Fortezze volanti B-17. Adesso volava veramente. Era il 24 luglio del 1943. Il suo bombardiere, *Peter Pan*, stava

atterrando alla base del VIII Air Force in Inghilterra, dopo aver svolto l'ennesima missione del bombardamento strategico. L'uno dopo l'altro, gli aerei apparivano, sembrando per un po' immobili e sospesi nell'aria, come uccelli oscuri sul sottofondo del cielo sereno. Poi diventavano sempre più grandi, e con il forte rumore dei loro quattro motori cominciavano ad atterrare, rullare sulla pista, frenare, mentre automobili e personale di terra erano in movimento.

“Siamo di nuovo a casa” disse Peter, alzandosi dal sedile del pilota. “Il volo sembrava eterno, non finiva mai. Inoltre, avevo sempre paura, non tanto dai caccia nemici e dalla contraerea, quanto dal Mare del Nord. Mi venivano i brividi solo dal pensiero di dover ammarare o paracadutarsi in quell'acqua sconfinata, gelida e agitata, dove ci sono poche speranze di essere soccorsi. L'idea di morire annegato mi fa impressione.”

“È stato lungo e faticoso, ma ci è andata bene. La Luftwaffe non ci aspettava così lontano in Norvegia, e non ci ha procurato molti danni. Nessuno di noi è stato abbattuto, qualcuno ha avuto qualche graffio. Credo che abbiamo colpito duramente il porto di Trondheim” disse il copilota, il tenente Brian Master. “Era una milk run – una missione facile. E non ne abbiamo avute molte. Abbiamo completato diciannovesima missione.”

Uscendo dall'aereo i due piloti incontrarono il resto dell'equipaggio.

“Tutto è andato come pianificato, puntuale e senza sorprese” commentò il navigatore Thomas Morgan.

Il sergente Stephen Robbins, motorista e mitragliere della torretta superiore, disse: “Sa che cosa trovo più difficile in quel maledetto lavoro, durante le lunghe ore di

volo? È come cacare e pisciare senza che il mio pisello e il mio culo si congelino con quel freddo terribile su in alto.”

“In quella piccola palla della torretta ventrale ci si sente come in una scatola. Voi tutti state seduti e potete anche fare qualche passo, mentre io... Camminare sulla terra ferma è un piacere immenso” disse il sergente John Radman, chiamato Little John, il mitragliere ventrale.

“Non lamentarti sempre Little John. Sei abbastanza piccolo per stare dentro bene come un feto dentro un grembo materno” rispose il sergente Daniel Garrett, il mitragliere laterale sinistro.

“In ogni caso ci è andata molto meglio di quello che aspettavamo” commentò il bombardiere, il tenente Lawrence Glover.

“Non ti rallegrare troppo, il peggio deve venire” disse Peter.

“Sei proprio un ottimista.”

“Chi sa che ci aspetta domani.”

“Non ci pensare” disse Brian. “E poi, come disse Rossella O’ Hara alla fine di *Via col vento*: “Domani è un altro giorno.”

“Se non mangerò presto qualcosa morirò di fame. Sento i crampi nello stomaco. Spero che abbiano preparato qualcosa di buono. Pensavo per ore a una buona bistecca” disse il sergente Antony Esposito, chiamato Tony Macaroni, il mitragliere laterale destro.

Una giovane donna della Croce Rossa offriva agli aviatori sigarette e bibite, e il radio operatore Al Costner stava accendendo una sigaretta dicendo: “Non c’è piacere più grande di bere una tazza di caffè caldo e fumare una sigaretta dopo l’atterraggio. Inspirare ed espirare il fumo con calma.”

Segui il solito interrogatorio dove riferivano sull'accaduto durante il volo, i caccia nemici, la contraerea ecc.

Dopo la cena Peter sedeva nell'circolo degli ufficiali con Brian e il solito gruppo dei piloti con i quali aveva stretto un'amicizia, Rick Johnson e il suo copilota David Stamler, Frank Adams e Carl Wilson. Dopo aver bevuto una birra Frank disse: "Hanno avuto fortuna quei ragazzi che oggi hanno dovuto atterrare in Svezia. Hanno finito la guerra e gli svedesi, essendo neutrali li tratteranno benne. Niente campi di prigionia, li metteranno in qualche albergo ad aspettare la fine della guerra. Mangeranno bene, saranno tranquilli, forse troveranno qualche bella ragazza bionda. Che culo."

"Non lo trovo una fortuna" disse Rick "Non mi considero un eroe, ma uscire dalla scena prima dell'ultimo atto non mi piacerebbe. Desidero rimanere in gioco fino alla fine, non perdere neanche un attimo di questo grande spettacolo. L'opportunità di partecipare in una guerra mondiale non ti capita ogni giorno."

"Scherzi Rick?" chiese Frank.

"No, dico sul serio. Inoltre, noi facciamo la guerra in un modo piuttosto comodo. Voliamo per qualche ora, e sono le ore eccitanti, esaltanti, combattiamo e giochiamo con la morte, per poi rilassarsi, bere birra, mangiare, chiacchierare, giocare al biliardo o a carte, dormire nei comodi letti in un romantico e tranquillo paesaggio inglese. Per non parlare delle ragazze. Oggi il volo era insolitamente lungo e faticoso, ma Luftwaffe si è vista poco. Tutto sommato io mi trovo bene."

"Era lunghissimo" disse Carl. "Quasi non riesco a muovere le gambe uscendo dall'aereo, avevo dei crampi."

"Beh, sei troppo grosso per il cockpit di un bombardiere. La tua stazza con oltre cento chili ti faceva più adatto

per la marina, dovresti essere imbarcato su una corazzata. Una Fortezza volante è troppo piccola per te.”

Peter andò a riposarsi per un po' e poi uscì per fare qualche passo. All'uscita incontrò Carl.

“Bella serrata” disse Peter.

“Sì” Carl sembrava pensieroso.

“Senti Peter”, disse lui, dopo un po'. “Ti ricordi di quel colonnello Smith, che stamattina ci ha fatto un lungo discorso durante il briefing?”

“Sì, mi ricordo.”

Quella mattina al briefing c'era il capo gruppo, colonnello Holiday, e due capi degli squadroni, maggiori Powers e Roberts, oltre l'ufficiale di sicurezza e altri. Acanto al colonnello Holiday c'era anche il colonnello Gilbert Smith. Era arrivato da alcuni giorni dal Quartier generale del VIII Air Force, cioè da Hight Wycombe, e Holiday lo aveva presentato come “uno dei più stretti collaboratori del generale Eaker, che si occupa della pianificazione e delle analisi”. Disse inoltre che “era un pilota di grande esperienza che da anni ha volato sulle Fortezze, che ha combattuto sul Pacifico e ha partecipato dall'inizio nelle missioni sull'Europa. Il Comando lo ha prestato al nostro gruppo per qualche tempo, per aiutarci nella preparazione delle missioni impegnative e per coordinarli con il Comando e con gli altri gruppi.” Holiday aggiunse che Smith era un suo vecchio amico e un compagno di armi.

Smith fece un leggero sorriso. Era un uomo che aveva superato 30 anni, alto e snello, con un uniforme impeccabile e con un'espressione di viso intensa.

“Ora do la parola al colonnello Smith” disse infine Holiday. “E dopo il suo discorso vi saranno date, come al solito, tutte le informazioni essenziali per la missione

di oggi. Perché oggi ricominciamo con i bombardamenti, dopo una lunga pausa e spero che siate ormai pronti.”

Colonnello Smith si alzò lentamente, buttò uno sguardo ai presenti, e cominciò a parlare lentamente.

“Signori, abbiamo cominciato il 17 agosto dell’anno scorso, con la missione su Rouen-Sotteville. Parteciparono all’ora solo le dodici Fortezze volanti del 92 Gruppo sotto il comando del colonnello Frank Armstrong, l’aereo leader era pilotato dal maggiore Paul Tibbets, mentre generale Eaker volava sull’aereo “Yankee Doodle”. Abbiamo colpito il bersaglio e tutti tornarono indietro. Il mitragliere Kent West ha abbattuto un Focke Wulf 190, ed era il primo caccia tedesco che gli uomini del VIII Air Force hanno abbattuto. Eravamo i primi americani ad aver cominciato a combattere contro il Terzo Reich.

Ora è tutto diventato diverso. I tedeschi si sono attrezzati meglio e noi siamo penetrati dalla costa francese verso il cuore della Germania nelle missioni con centinaia di bombardieri. Ultimamente le nostre perdite sono notevolmente aumentate e il vostro gruppo ha perso molti aerei e molti uomini.

Le perdite e le condizioni meteorologiche, che in Inghilterra e sopra i bersagli in Europa erano proibitive, ci hanno impedito per lungo tempo di continuare con i bombardamenti intensi, come era previsto. Questa pausa ci ha permesso di perfezionare la strategia e la tattica, di prepararsi per intensificare i bombardamenti e colpire duramente con più efficacia. Voi avete avuto il tempo per riprendersi e per riposarsi. Ora si ricomincia, e ci aspetta un lavoro duro.”

Smith si fermò per alcuni secondi e continuò.

“Il nostro compito è infatti semplice: procurare i più possibili danni al nemico, colpendo i bersagli importanti

e abbattendo i loro caccia, diminuendo le nostre perdite. Nella guerra non ci sono perdite zero. Un soldato è un uomo pronto a morire per uccidere il nemico.

La precisione dei bombardamenti è notevolmente aumentata da quando abbiamo cambiato la tattica. La nostra esperienza, come anche quella degli inglesi, mostra che la prassi che ogni bombardiere punta individualmente sul bersaglio e sgancia le bombe non è molto efficiente; succede spesso che un bombardiere viene disturbato, che non è preciso e che il risultato finale fosse deludente.

Come sapete, il colonnello Le May ha elaborato la tattica per cui il miglior puntatore, dopo avere agganciato il bersaglio, dà l'ordine a tutto il gruppo, che vola in formazione stretta, di sganciare le bombe nello stesso momento. Così è stata aumentata molto l'efficienza dei bombardamenti. Dunque, questa tattica è stata adottata da tutti i gruppi.

Volare nelle formazioni compatte, sotto l'attacco dei caccia e della contraerea, soprattutto nella fase dell'avvicinamento al bersaglio, è una esperienza dura. Ma questa tattica è non solo più efficace per quanto riguarda la precisione dei bombardamenti, ma anche per quanto riguarda la nostra difesa dai caccia nemici. Nonostante il pesante armamento difensivo dei B-17, superiore a qualsiasi bombardiere esistente, con 13 mitragliatrici Browning calibro 12,70 mm, un bombardiere singolo diventa facile preda attaccato dai caccia tedeschi che si concentrano su di lui. Ma volando in formazioni strette, l'una accanto l'altra, le Fortezze dispongono di una enorme potenza di fuoco, in grado di difendersi efficacemente. Le nostre analisi mostrano che la maggior parte dei bombardieri abbattuti sono proprio quelli che per varie ragioni si allontanano dalla formazione.

Avete già sperimentato l'efficienza dei caccia tedeschi. Durante l'ultimo anno loro hanno raggruppato un grande numero delle squadriglie per difendersi, soprattutto da quando abbiamo cominciato a bombardare il territorio della Germania. Hanno migliorato il sistema di avvistamento, i radar, le informazioni. La loro potente industria bellica è ancora in grado di produrre molti aerei e rimpiazzare quelli perduti. Possiedono una tecnica avanzata e, anche se i loro bombardieri sono inferiori ai nostri e quelli inglesi, i loro caccia sono molto efficienti e loro li perfezionano sempre, aumentando la loro velocità ed armamento. Questi caccia hanno un punto debole nel corto raggio d'azione, ma come volano sopra il loro territorio, esaurita la benzina possono atterrare, rifornirsi e alzarsi per attaccare di nuovo. Predominano ancora Messerschmitt 109 e Focke Wulf 190 e viene sempre più spesso usato il bimotore Messerschmitt 110, e altri. Sono tutti armati dai cannoncini di 20 mm oltre alle mitragliatrici, ma cominciano ad armare i caccia con i cannoni di calibro più grande e sperimentano anche le altre armi, come razzi e bombe che butano dall'alto sulle nostre formazioni.

Loro attaccano raramente mentre i nostri bombardieri sono accompagnanti dai caccia di scorta, ma quando quelli, arrivati al limite del loro raggio d'azione, tornano indietro, arrivano presto e in grande numero. Hanno scoperto che il punto debole della difesa dei nostri bombardieri era quella frontale e così ci hanno procurato gravi danni attaccandoci in questo punto. Così abbiamo installato le nuove mitragliatrici nel naso. In ogni caso usano sempre le nuove tattiche e anche le nuove armi e possiamo aspettare ogni volta delle sorprese. Nello stesso tempo noi stiamo sempre perfezionando la nostra tattica e la difesa.

Per quanto riguarda i nostri caccia di scorta, anche se abbiamo fatto progressi con Thunderbolt P 47, il loro raggio d'azione non è ancora sufficiente per accompagnarvi fino ai bersagli sempre più lontani, come anche il raggio d'azione degli Spitfire e di P 38 Lighting. Ma anche in questo senso si lavora intensamente e credo che ben presto riusciremo ad avere i caccia di scorta in grado di accompagnare i bombardieri fino a qualsiasi bersaglio.

Stiamo provando ad aumentare la difesa con Y B 40, le Fortezze volanti pesantemente armate con ulteriori mitragliatrici e con molta munizione, senza le bombe, che volano insieme con i bombardieri. Abbiamo notato alcuni loro difetti, visto che a causa del loro peso al ritorno sono meno veloci di altri bombardieri liberati dal peso delle bombe. Stiamo studiando nuove soluzioni.

La difesa più efficiente sono sempre le vostre mitragliatrici che danno pieno effetto volando nelle formazioni strette e quando vi difendete a vicenda. Naturalmente, è necessario essere attenti di non colpire uno dei nostri: il fuoco amico a volte ha procurato dei danni.

Non è permesso abbandonare la formazione, eccetto in caso quando si perde la velocità per il guasto o il danno subito. Allora siete liberi di fare tutte le manovre evasive e dovete affidarvi a voi stessi e alla buona sorte.

Un'altra cosa importante per la vostra protezione personale. Dovete usare sempre gli elmetti d'acciaio e i giubbotti antiproiettile. Le analisi mostrano che la maggior parte delle ferite, e anche delle morti, è provocata non dai diretti colpi di proiettili nemici, ma di schegge di granate, di plexiglas o di metallo. Gli elmi e i giubbotti sono ingombranti, fanno più difficili i movimenti e gli spostamenti, ma è necessario indossarli per la vostra protezione.

Abbiamo migliorato anche il sistema di approvvigionamento d'ossigeno e le maschere e raccomando di controllarli sempre bene e di segnalare i malfunzionamenti. Rimanere a corto dell'ossigeno sulle altitudini che usiamo provoca l'anossia, che per breve tempo provoca gravi problemi, e per un tempo prolungato la morte, come ben lo sapete. Un altro nemico è il freddo che alle altitudini sui quali voliamo si abbassa a -30-40° C. Abbiamo perfezionato dunque anche i vostri abiti con il riscaldamento elettrico e altro. Ci dovete segnalare ogni problema dell'equipaggiamento per poterlo sempre perfezionare.

Dunque, tutti facciamo uno sforzo estremo per riuscire nella nostra missione, l'industria bellica, gli ingeneri e altri esperti, il comando, il personale di terra e infine tocca a voi.

Il coordinamento dei nostri bombardamenti diurni con quelli inglesi notturni è sempre più efficiente, soprattutto da quando è stata formata, insieme con la Royal Air Force, Combined Bomber Offensive, che ci ha permesso di sviluppare un piano strategico per la accurata scelta di bersagli importanti da colpire.

Ciononostante, gli inglesi rimangono ancora scettici sulla nostra strategia di bombardamenti strategici diurni usando i bombardieri B-17 e B-24, pesantemente armati, ma noi ci crediamo e continuiamo con grande determinazione. Anche se le cose non sono andate sempre come previsto, abbiamo colpito i bersagli di grandissima importanza, negli ultimi mesi quelli nel cuore della Germania, nella regione di Ruhr.

Colpire i bersagli industriali tedeschi, danneggiare e fermare la loro macchina produttiva vuol dire fermare la loro macchina bellica. Dunque, il nostro ruolo è essenziale. Noi ci riusciremo, come siamo riusciti a vincere contro

la Germania anche nella guerra precedente. Noi vinciamo sempre.”

Colonnello Smith si fermò, guardò gli uomini che lo ascoltavano e poi disse:

“Ad ogni costo.”

Poi gli altri ufficiali diedero agli equipaggi le informazioni che riguardavano il bersaglio, la base navale di Trondheim in Norvegia, il volo, le condizioni meteorologiche, la contraerea e altro.

Finita la riunione Peter e gli altri fecero tra di loro dei commenti.

“Ci aspetta un volo lunghissimo, più lungo che mai. Anche se hanno detto che sarà una sorpresa per la Luftwaffe che ci aspetta in Germania, io credo che durante un volo così lungo ci saranno duri attacchi di caccia. Sarà un inferno” disse Carl.

“Che deferenza fa?” disse Rick. “Mica nelle missioni precedenti ci avevano mandato a volare in paradiso.

“No. Ma sembra che questa volta sarà particolarmente dura. Hai sentito quello... Come si chiama, Smith?”

“Sì. Smith. Ha detto: ‘A ogni costo.’”

“E sempre ad ogni costo. Quando ti mandano a combattere è sempre ad ogni costo. Loro fanno prima i loro calcoli e poi tu devi eseguire gli ordini. Ad ogni costo. E poi si vede che i calcoli erano sbagliati. In ogni caso sarà un volo sopra il Mare di nord, avremmo una bella vista. A chi piace il mare.”

Peter si ricordava dunque benissimo di ogni dettaglio di quella mattina, prima del decollo.

“Che c'è entra il colonnello Smith?” chiese a Carl.

“È venuto da me e mi voleva conoscere e parlare. È strano.”

“Perché sarebbe strano? Lui è un pezzo grosso, inviato dal comando di aiutare i nostri ufficiali, di osservare la situazione, di individuare i problemi, di controllare il morale degli equipaggi. Trovo normale che lui parli con i piloti.”

“Sì. Ma perché proprio con me? Perché ha scelto me?”

“Che c’entra? Tu sei uno dei più bravi e di più anziani del gruppo, voleva sentire le tue opinioni. O no?”

“Ha parlato in modo strano. È un tipo strano. Mi ha detto certe cose pazzesche.”

“Di che cosa si tratta?”

“Ma lasciamo stare. Cose da matti. Infine, non ha importanza. Niente da ricordare. Come non detto. Vado a dormire. Domani ci alzeranno presto e ci manderanno da qualche parte di nuovo. Buona notte Peter.”

“Notte.”