

CAP. 18 – ATTACCO AI BOMBARDIERI

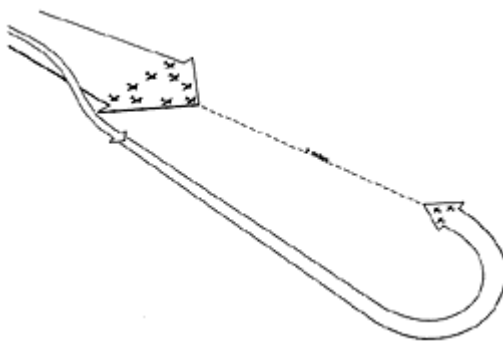
18.1. ATTACCO FRONTALE (Head-On Attack)

Si tratta della tecnica utilizzata dagli alleati per far “rompere” le formazioni nemiche, e poi perfezionata dai tedeschi Egon Mayer e Georg-Peter Eder del JG2 per attaccare i bombardieri americani B-17 che volavano in grandi formazioni serrate, ma che disponevano di minor volume di fuoco nella parte anteriore.

Inizia seguendo la formazione di bombardieri per determinarne correttamente la direzione (vector), la velocità e la quota (ricordati il rilevamento heading che ti fornirà la bussola).

Allarga quindi sul fianco della formazione nemica e sorpassala, tenendoti a sufficiente distanza dal box e quindi dal fuoco dei gunter. Procedi per circa due miglia davanti alla formazione nemica. A questo punto esegui la virata di 180° per effettuare l'attacco frontale. Il tuo nuovo Heading sarà quello rilevato in precedenza (vector della formazione>) al quale aggiungerai (o toglierai) 180°.

Ritorna verso la formazione nemica volando con deflessione zero, attendendo fino all'ultimo per aprire il fuoco. Poi richiamare, oppure puntare verso il basso.



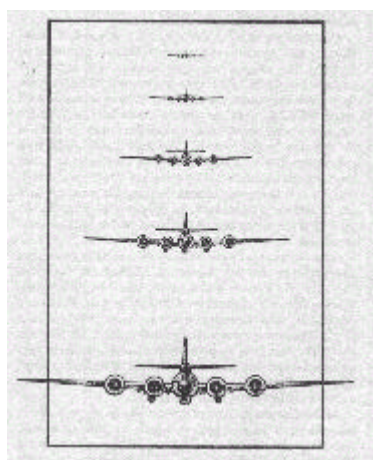
Controindicazioni:

- La velocità elevata crea elevato rischio di collisione.
- Le possibilità di colpire punti vitali sono minime.
- Un buon obiettivo sarebbe colpire la cabina di pilotaggio del bombardiere, ma a velocità così elevata, e con deflessione nulla, è molto difficile.

I piloti più coraggiosi riuscivano a volare anche attraverso la formazione, con evidente rischio di collisione frontale con i bombardieri.

La velocità di avvicinamento era terrificante: circa di 700 piedi al secondo: ciò significa che passavano meno di due secondi dal momento in cui si entrava nel raggio di possibile apertura fuoco ed il momento in cui era necessario innescare la manovra evasiva.

Visto attraverso il mirino del collimatore Revi, il B-17 appariva all'inizio come un puntino con le ali. Questo era il momento in cui il pilota sceglieva la vittima. La linea si ingrandiva, ed apparivano i motori. E finalmente il bombardiere cominciava ad ingrandirsi, prima riempiendo il mirino, fino a riempire tutto il vetro della carlinga, ingrandendosi velocissimo come un incubo.



L'immagine precedente descrive l'esperienza di un Head-On Attack dal cockpit di un *Jagdflieger*. Dall'alto al basso:

- Distanza due miglia, tempo di collisione 15 secondi
- Distanza un miglia, tempo di collisione 7 secondi
- Distanza 3.000 ft. (circa 1.000 mt.), tempo di collisione 4 secondi
- Distanza 1.800 ft. (600 mt.), tempo di collisione 2,5 secondi: aprire il fuoco!
- Distanza 750 ft. (circa 250 mt.), tempo di collisione 1 secondo, cessare il fuoco e rompere!

Nell'innescare la manovra evasiva era necessario tirare dolcemente lo stick, per non causare la perdita di velocità dell'aereo, e quindi la possibilità di renderlo un facile bersaglio per i mitraglieri nemici, e per evitare il blackout dovuto al velo nero.

La tecnica era passare appena sopra il bombardiere, assicurandosi che ci fosse sufficiente spazio per evitare la collisione. Dopo il passaggio, il caccia continuava diritto fino a portarsi fuori dal raggio di azione delle armi difensive del bombardiere.

Quando l'efficacia di questa tecnica fu provata, essa fu adottata da tutti i gruppi di cacciatori sia tedeschi che italiani. Per abbattere un B-17 occorreavano almeno 20 colpi di un cannone da 20 mm., e questo era raramente possibile con un solo passaggio. In genere il primo passaggio danneggiava l'aereo, che era costretto a lasciare la formazione. Una volta lontani dalla copertura difensiva della "scatola", un secondo passaggio consentiva di finirlo.

L'utilizzo di questa tecnica da parte dei piloti da caccia Italiani è descritto in almeno due libri: "Ali d'Italia" di Giacomo Manfredi (biografia di Gorrini) e "Un pilota del cavallino rampante" di Paolo Voltan.

18.2. LA TECNICA DI RODOZ

Il Sergente Maggiore Rodoz della ANR preferiva puntare sul fianco del bombardiere, picchiare leggermente fino ad inquadrare leggermente sotto la fusoliera, e cominciare a sparare; poi, senza cessare il fuoco, tirare in cabrata in modo da indirizzare i proiettili lungo tutta la sezione della fusoliera. La manovra terminava con un looping, e si portava nella stessa posizione di attacco, ripetendolo nello stesso modo.

I proiettili perforanti ed esplosivi martellavano le strutture colpite, provocandone il cedimento. L'aereo nemico, di fatto, si spezzava in due.

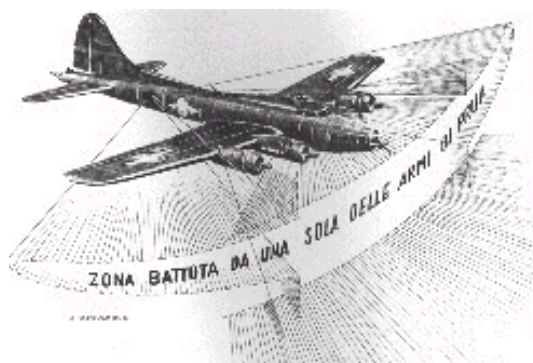
E' evidente che questa manovra, per essere efficiente, aveva bisogno almeno di due fattori. Il primo era una buona velocità iniziale, per mantenere una velocità sufficiente per uscire con un looping sufficientemente veloce, in modo da rendere difficile la precisione di tiro dei mitraglieri del bombardiere,

Il secondo fattore era il fatto che l'aereo attaccante fosse sufficientemente armato. La manovra di Rodoz veniva effettuata con Macchi C.205V, dotato di due cannoni Mauser da 20 mm. Il precedente C.202, dotato di mitragliatrici Breda Safat da 12,7 mm. non aveva una potenza di fuoco sufficiente per danneggiare in modo irreparabile la struttura del bombardiere nemico.

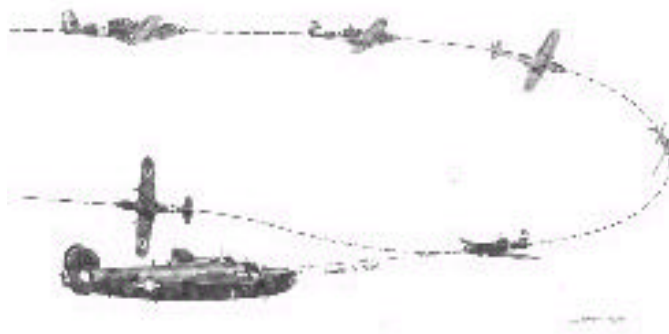
18.3. LA TECNICA DI GORRINI (attacco a tre quarti di muso)

Questa tecnica di attacco veniva utilizzata dal Sergente Maggiore Luigi Gorrini (Medaglia d'oro al VM), pilota della ANR, contro i bombardieri alleati, che con questa tecnica divenne famoso per i successi conseguiti. (*vedi: Giacomo Manfredi - Ali d'Italia – Società Editrice Barbarossa, 1999*).

La tecnica di attacco a tre quarti di muso sfruttava la relativa debolezza della difesa del bombardiere, che poteva reagire con un fuoco di copertura di una sola delle armi di bordo. Non era infatti facile per un mitragliere colpire un bersaglio in movimento con una mitragliatrice da 13 mm che pesava oltre 120 kg!



Questa tecnica di attacco comportava la salita a quota superiore in coda al bombardiere da attaccare, mentre il bombardiere era costretto alla disciplina del volo di formazione. Il caccia, più veloce, doveva superarlo e poi picchiare con una rovesciata davanti, e dirigersi subito a tre quarti del bombardiere, verso il suo muso, con un angolo a 45° a destra o a sinistra. Al termine dell'attacco il caccia usciva sopra al bombardiere con una virata a coltello, rendendo quindi la propria sagoma più difficile da colpire da parte del bombardiere.



L'attacco, quasi frontale, lasciava un brevissimo margine di tempo, in quanto la somma delle velocità dei due aerei che si fronteggiavano annullava rapidamente le distanze. Per questo motivo, una volta aperto il fuoco, invece di tirare brevi raffiche, si continuava sino alla manovra di svincolo.

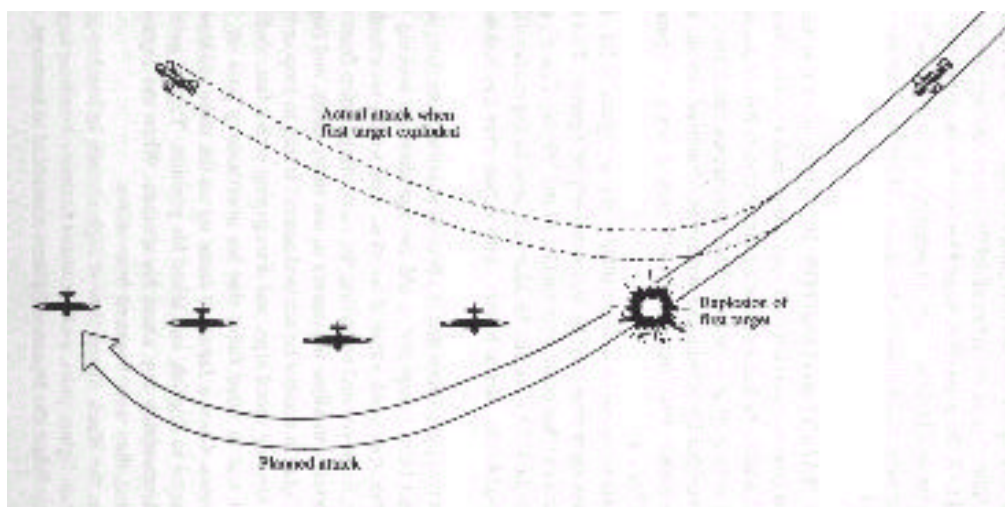
La parte iniziale di questa manovra, nel momento del cambio di direzione e della picchiata, era per certi versi simile ad uno Split-s. L'inizio della picchiata avveniva però al contrario. Mentre con lo Split-S si esegue inizialmente una rovesciata e poi si punta tirando la cloche, Gorrini preferiva picchiare in avanti prima, ed effettuare quindi una rollata per far ruotare l'aereo su se stesso mentre si portava nella posizione di attacco (vedi immagine precedente)

18.4. BEST LAID PLANE

Questa manovra è basata su un principio corretto, e cioè quello di attaccare l'aereo più esterno alla formazione dei bombardieri nemici.

In realtà una tecnica corretta, in questo caso, sfociò in un errore (da non ripetere!). Il fatto è realmente accaduto all'asso americano David McCampbell, pilota di Hellcat dell'USNavy, in occasione di un High Side Attack effettuato contro una formazione di bombardieri giapponesi.

McCampbell effettuò un attacco in picchiata sui bombardieri, attaccando quello più esterno alla formazione (scelta evidentemente corretta). Egli intendeva continuare la picchiata sotto la formazione, ma il bombardiere esplose davanti ai suoi occhi. McCampbell richiamò istintivamente, con una cabrata sul centro della formazione, esponendosi quindi al fuoco della "scatola" dei bombardieri. McCampbell raccontò che ebbe la sensazione che tutti i mitraglieri dorsali di ogni aereo del gruppo di bombardieri stessero sparando su di lui. Fortunatamente sopravvisse per raccontarla!



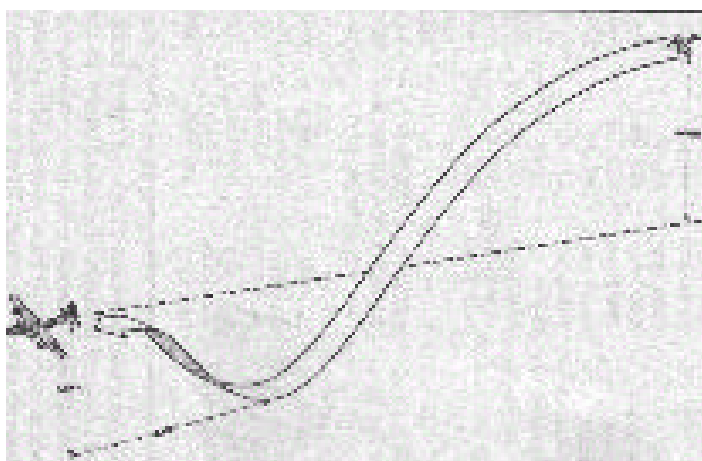
18.5. ROLLERCOASTER (montagne russe)

La tecnica del Rollercoaster (montagne russe) era utilizzata dai piloti dei Me 262 *Schwalbe* e del Me 163 *Komet* per attaccare i bombardieri pesanti alleati.

Attaccare dall'alto e da dietro era impossibile, in quanto c'era il pericolo di lanciare l'aereo oltre la velocità massima, e di renderlo quindi ingovernabile.

Anche l'Head-on Attack era impossibile da effettuare a causa della velocità di avvicinamento eccessiva, superiore alle 700 mph. (oltre 1.000 Km/h). Persino con un attacco livellato da ore 6 la velocità era eccessiva per poter prendere la mira e sparare.

La soluzione di compromesso trovata fu la seguente: portarsi in posizione circa 3 miglia dietro il bombardiere, circa un miglio più alti. Si iniziava quindi una picchiata ad alta velocità, fino a portarsi circa *un miglio dietro e 500 mt. sotto* il bombardiere. A questo punto il jet cabrava per ridurre la velocità, e piazzarsi sotto pancia ad una ragionevole velocità di attacco.



In ogni caso questa manovra non evitava il pericolo di essere abbattuti, in quanto ci si trovava nel raggio difensivo delle torrette di coda e ventrali dei B-17.