

# STORIA DEL MONDO



Periodico telematico di Storia e Scienze Umane  
<http://www.storiadelmondo.com> (.it/.net/.org)  
Numero 57 (2009)

per le edizioni



Drengo Srl  
*Editoria, Formazione, ICT*  
*per la Storia e le Scienze Umane*  
<http://www.drengo.it/>

in collaborazione con

Medioevo  
Italiano  
Project

Associazione Medioevo Italiano  
<http://www.medioevoitaliano.it/>



Società Internazionale per lo Studio dell'Adriatico nell'Età Medievale  
<http://www.sisaem.it/>

© Drengo 2002-2009 - Proprietà letteraria riservata  
Periodico telematico a carattere tecnico scientifico professionale  
Registrazione Tribunale di Roma autorizzazione n. 684/2002 del 10.12.2002  
Direttore responsabile: Roberta Fidanzia

Massimiliano Aloe

*In viaggio con le bombe. La guerra aerea degli equipaggi angloamericani.*

«Chiunque sia pazzo può chiedere di essere esentato dalle missioni di guerra, ma chi chiede di essere esentato dalle missioni di guerra non è pazzo» così scriveva Joseph Heller nel romanzo *Comma ventidue* in cui descrivendo la follia, l'orrore e la realtà della guerra inventava l'incredibile motto che in sé racchiude tutta la logica aberrante di ogni prassi bellica.<sup>1</sup> Heller aviatore dell'Usaaf conosceva bene, evidentemente, molti aspetti della guerra aerea visto che durante la seconda guerra mondiale portò a termine più di sessanta missioni aeree in gran parte sull'Italia.

Il fronte aereo fu di fondamentale importanza durante il conflitto, ma in termini di costi, uno tra i più gravosi sia per l'impegno tecnologico industriale sia per i costi umani: le perdite dei bombardieri furono seconde solo a quelle della fanteria.

Oneri e sacrifici che potevano influenzare notevolmente le sorti di un paese. Il generale Eisenhower, a un convegno degli editori americani durante la II guerra mondiale, affermò che «è l'opinione pubblica che vince la guerra», ma quest'ultima rimase affascinata dal potere tecnologico della forza aerea in grado di colpire duramente l'avversario anche se molto distante con una minimizzazione delle vittime dei propri militari. I maggiori teorici dell'uso strategico dell'aviazione di quel periodo – Douhet, Mitchell e Trenchard – contribuirono a diffondere, ben prima del conflitto, presso gli strateghi militari il principio del *potere aereo*. In America il generale William Mitchell aveva previsto la rivoluzione nelle teorie belliche data dalla possibilità di distruggere il territorio nemico attraverso l'aviazione. Il comando americano si orientò, a ogni buon conto, verso una concezione del bombardamento tattico, in grado di colpire con esattezza, secondo le previsioni, distruggendo forze, installazioni, fabbriche e ferrovie nemiche. È opinione diffusa che in Europa questa linea strategica fu mantenuta fin quasi al termine del conflitto ma, dopo il bombardamento di Dresda e poi di Monaco di Baviera e Amburgo, l'uso del bombardamento strategico<sup>2</sup>, ossia la distruzione integrale di grandi zone delle città, con l'uccisione di un numero elevato di popolazione civile condotto con mezzi tecnologici adatti al perseguimento di questa missione, divenne una dura realtà per il mondo intero. La certezza che i bombardamenti indiscriminati avrebbero minato il morale delle popolazioni dei paesi nemici e la loro fiducia nei regimi che le avevano condotte alla guerra fu, infatti, un principio auspicato negli ambienti di molte delle aeronautiche impegnate nel conflitto.<sup>3</sup> Tuttavia, prima dell'ingresso nel conflitto, gli Stati Uniti rimasero ufficialmente ostili al bombardamento delle città, tanto che lo stesso presidente Roosevelt invitava a non bombardare le città indifese.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Cfr. Joseph Heller, *Comma 22*, Bompiani, 2000

<sup>2</sup> Cfr. Per un'analisi dei bombardamenti americani si vedano i testi di Ronald Schaffer, *Wings of Judgment: American Bombing in World War II*, New York: Oxford University Press, 1985; Michael Sherry, *The Rise of American Air Power: The Creation of Armageddon*, New Haven, Yale University Press, 1987

<sup>3</sup> Maurizio Magri, *Bombardamenti alleati: la strategia e il coinvolgimento della popolazione civile*, in Bruna Franceschini, a cura di, *Dalle storie alla Storia. La dittatura, la guerra, le privazioni, la paura nel vissuto delle donne e degli inermi*, Grafo (2007).

<sup>4</sup> Sven Lindqvist, *A History of Bombing*, New York, New Press, 2000, p. 81.

Il congresso de L'Aia del 1923, del resto, si era preoccupato di salvaguardare la popolazione civile dal potere aereo proibendo quei «*bombardamenti aerei allo scopo di terrorizzare la popolazione civile, distruggere o danneggiare proprietà di carattere non militare, o ferire dei non combattenti*». Il bombardamento doveva limitarsi a obiettivi militari, vietava il «*bombardamento indiscriminato della popolazione civile*» e addossava ai trasgressori la responsabilità di pagare una compensazione.<sup>5</sup>

Esaminare i bombardamenti senza considerare gli uomini delle forze combattenti che li eseguivano, rischia di produrre, tuttavia, una visione parziale. In questo senso, nuovi chiarimenti potrebbero giungere da un'analisi qualitativa della memorialistica di guerra che potrebbe confermare o negare l'esistenza di una reale consapevolezza dei piloti sulle conseguenze delle loro azioni.

Innanzitutto, la costituzione di forze aeree enormi in tempi brevi richiese l'addestramento di masse di aviatori inesperti e questo provocò un gran numero d'incidenti e di vittime al di fuori delle missioni di guerra. Chi arrivava al fronte aveva già vissuto la morte di compagni e d'interi equipaggi. Gli equipaggi dei bombardieri *B-24 Liberator*, di cui l'Usaaf fece largo uso costruendone 20.000 e usandone 18.188 in tutti i teatri di guerra<sup>6</sup>, erano arruolati su adesione volontaria. Narra Richard H. Miller, ingegnere su un *B-24 Liberator* del *376th HBG*, che molti piloti diventavano comandanti di un bombardiere con 250 - 300 ore di volo. Un addestramento rapido, visto la situazione bellica, che arruolava uomini giovani, spesso poco più che ventenni.<sup>7</sup>

Ogni viaggio per molti di loro poteva essere l'ultimo e il ritorno alla base era solo un piccolo passo di una lunga avventura. In queste condizioni, i piloti gradualmente si abituavano a considerare la loro esistenza solo in rapporto alle singole missioni di bombardamento assegnate, con un unico fine: accumularne un certo numero per ottenere l'esonero. Per questo, ogni singola operazione rappresentava un traguardo verso la salvezza. Il primo volo di guerra era vissuto in un crescendo di angoscia verso la meta intermedia, rappresentata dall'obiettivo militare da bombardare, dopo di che, si provava un declino emozionale in attesa dell'atterraggio grazie al quale si otteneva l'accreditamento della missione sul proprio libretto.<sup>8</sup> Non tutte le missioni, però, erano semplici e alcuni obiettivi erano più inquietanti di altri. Per i piloti di stanza in Italia, ad esempio, la città di Vienna rappresentava una missione ad alto rischio a causa delle 455 postazioni antieree poste lungo il suo limite urbano.<sup>9</sup>

L'itinerario di viaggio, in prossimità degli sbarramenti della contraerea, finiva col diventare un conto alla rovescia snervante scandito dal calcolo esatto del punto nel quale il velivolo si sarebbe trovato sotto il tiro nemico. Pochi minuti di battaglia durante i quali le possibilità di morte crescevano a dismisura. Anche le missioni ritenute relativamente facili, soprannominate *Milk Run* potevano nascondere insidie assai pericolose. La contraerea rappresentava una minaccia concreta solo nelle spazzate a bassa quota quando era sistemata in determinati punti strategici, spesso solo nei pressi dei centri militari e, comunque, in Italia era inadatta a fronteggiare la forza d'urto alleata. I piloti temevano soprattutto l'antiaerea pesante da ottantotto millimetri tedesca perché era in grado di raggiungere bersagli posti fino a 15.000 metri di quota mantenendo un ritmo di fuoco che poteva arrivare anche a venti colpi il minuto. Quando un aereo finiva nel raggio di esplosione dei proiettili antiaerei, frequentemente, erano colpiti da

---

<sup>5</sup> *General Report of the Commission of Jurists at the Hague*, in, *American Journal of International Law*, XVII (October 1923), Supplement, pp. 250-51.

<sup>6</sup> Richard Ward, E.A Munday, *Usaaf heavy bomb group. Markings and camouflage 1941-45. Consolidated B 24 liberator*, Osprey Publishing Limited, Canterbury, 1972, p.4

<sup>7</sup> Richard. H. Miller, *Life As a Liberator*, 376th Heavy Bombardment Group, Inc. Veterans Association  
Original site by Robert J. Giordano and Corinne M. Kroening

<sup>8</sup> (Ibidem)

<sup>9</sup> I filmati conservati presso l'Archivio dell'Istituto Luce raccontano i viaggi degli squadroni dei bombardieri angloamericani. Le riprese, prive di sonoro, sono state effettuate dalle Combat Camera Units statunitensi.

schegge molto veloci. In quei casi il bombardiere poteva considerarsi perduto o seriamente danneggiato al punto da dover interrompere la missione. Anche per questo la tensione nervosa, cui gli aviatori erano costantemente sottoposti, era maggiore di qualsiasi fatica fisica. Dopo un certo periodo di voli di combattimento, l'efficienza media di ogni membro dell'equipaggio cominciava a decrescere: a questo punto bisognava sostituirlo non solo per il bene suo, ma anche per quello dei suoi compagni e dell'apparecchio.

I bombardieri alleati durante la seconda guerra mondiale volavano in formazione serrata denominata "box" composta da più aerei (in genere 12). Ciò permetteva di raggruppare una maggiore potenza di fuoco da parte dei mitraglieri di bordo. I caccia che attaccavano la formazione, infatti, si trovavano in mezzo al tiro incrociato di molte mitragliatrici. Nel teatro del Mediterraneo occidentale, i piloti anglo americani potevano contare su una relativa tranquillità perché l'aviazione italiana era inconsistente, come hanno notato molti storici<sup>10</sup>, e incapace di osteggiare efficacemente nel 1942-45 le incursioni.

La durata del volo era mediamente di alcune ore (otto o nove per i voli più difficili) a una quota compresa tra i 6000 e i 9000 metri con l'ossigeno e le temperature sottozero. Il viaggio, spesso lungo e noioso con una visibilità che sfiorava le novanta miglia, lasciava il tempo per la riflessione e l'osservazione del territorio nemico dall'alto. La guerra, in questi casi, non si traduceva in un incontro personale con il nemico. Poteva accadere, così, che i voli d'altitudine fossero animati dalla goliardia dei piloti che intendevano stemperare la tensione, soprattutto con i nuovi compagni provenienti da altri squadroni o dalla madrepatria. Giuseppe Taddonio, radio operatore dell'equipaggio *M.C Serafin* in forza al *376th HBG*, racconta di non aver mangiato uova in volo dopo la sua prima missione su un B-24 dopo essersi chinato appoggiando le guance su uno dei serbatoi di benzina, mentre i suoi compagni continuavano a ridere e scherzare.

Il volo e la lotta per la sopravvivenza erano un fatto quotidiano. Lo scontro con il nemico poteva materializzarsi improvvisamente durante il viaggio. I caccia nemici, infatti, rapidi e manovrabili attaccavano la formazione utilizzando diverse tecniche come la *Head on Attack* finalizzata a rompere la formazione. A volte i piloti più coraggiosi riuscivano a volare anche attraverso lo schieramento, con evidente rischio di collisione frontale con i bombardieri. Non era facile, in questo modo, per un mitragliere colpire un bersaglio in movimento con una mitragliatrice da 13 mm che pesava oltre 120 kg. Per questo il volo in formazioni serrate diventava una spostamento in massa rischioso ma necessario. La lentezza dei bombardieri li esponeva agli aerei da caccia, ma arrivare sull'obiettivo e ritornare a casa senza essere abbattuti, era lo scopo della missione, e per questo bisognava evitare, a tutti i costi, lo scontro aereo.

Scriveva con enfasi il Generale Harnold Comandante in Capo dell'Aviazione dell'Esercito statunitense e Capo delle Operazioni Aeree inviata al ministro della Guerra degli Stati Uniti:

*Il pilota deve essere svelto, coraggioso e prudente al tempo stesso; gli addetti alle armi devono mirare a ombre che passano loro davanti come un razzo alla velocità di 800 km l'ora; l'ufficiale di rotta ha nelle sue mani la sorte dell'apparecchio dal primo all'ultimo momento: basta che devi di un minuto dalla rotta prestabilita, perché la probabilità che egli e i suoi compagni ritornino alla base diminuisca di esattamente sessanta secondi. Se il bombardiere sbaglia la mira, la sortita è stata inutile: egli assume il controllo dell'apparecchio al momento del massimo pericolo, quando l'aeroplano deve essere in volo orizzontale e non impegnato in azione evasiva. Durante il bombardamento, l'aeroplano deve seguire una rotta diritta, con velocità ed altitudine costanti. Né un motore messo fuori combattimento, né i lamenti di un compagno che abbia perduto una gamba devono disturbare il bombardiere al traguardo di puntamento.*<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Cfr. Marco Patricelli, *L'Italia sotto le bombe. Guerra e vita civile.1940-1945*, Editori Laterza, Roma-Bari, 2007

<sup>11</sup> George C. Marshall, E.J. King, H.H. Arnold, *Relazione del comando supremo americano*, Overseas edition inc.

In effetti, il navigatore e il pilota dovevano acquisire presto una certa abilità nel calcolare la velocità del vento e la sua influenza sugli ordigni sganciati per centrare gli obiettivi assegnati. I bombardieri americani disponevano di un sistema di puntamento denominato *Norden*, abbastanza preciso per quei tempi, ma l'individuazione del punto da colpire, quando le formazioni giungevano in vista degli obiettivi, non era per nulla semplice da parte del *leader*, l'aereo incaricato di avvertire con segnalazione ottica gli altri velivoli della prossimità del bersaglio. La caduta di ordigni isolati, ai margini della zona interessata dall'attacco, era un evento molto probabile dovuta all'imprecisione dei bombardamenti effettuati da notevole altezza e da parte di aerei che, per quanto compatta fosse la formazione, sganciavano su un'area estesa il carico esplosivo, seguendo l'indicazione fornita dal velivolo dello squadrone incaricato dell'individuazione del bersaglio. Ciò aveva un rilievo sul piano militare per l'eventuale fallimento della missione, ma abbastanza trascurabile sul piano morale, per i piloti, i comandanti e il Servizio di Intelligence.

Il *Consolidated B-24 Fortress Liberator* fu uno dei velivoli da bombardamento americano tra i più utilizzati nel teatro di guerra italiano. Aereo dalle strutture laminari avanzate e dotato di quattro motori da 1.400 Cv che gli consentivano una velocità di punta intorno ai 450 km orari. Gli equipaggi dei bombardieri B-24 erano composti di dieci aviatori che erano arruolati su adesione volontaria. A capo dell'equipaggio (*Crew*) stava il pilota seguito dal co-pilota poi cinque mitraglieri, un radio operatore-mitragliere, un bombardiere e un navigatore. L'addestramento avveniva nelle basi degli Stati Uniti d'America, da dove aerei e uomini raggiungevano l'Europa con rotte e scali predeterminati.

Il teatro di guerra era già la destinazione di un altro viaggio: quello cominciato con l'addestramento. Alla propria assegnazione si arrivava spesso dopo aver visto compagni o interi equipaggi perdere la vita. Questo periodo di preparazione si divideva, in genere, in tre fasi di quattro settimane ciascuna, cosicché l'Usaaf in tre mesi era in grado di formare l'intero equipaggio di un bombardiere pesante da mandare in Europa. Per gli aerei del *376th HBG*, che concluse molte missioni di bombardamento nell'Italia meridionale, il primo mese di addestramento si svolgeva a Tucson dove il pilota imparava a pilotare con tutti gli altri elementi dell'equipaggio a bordo. Il volo aveva lo scopo di abituare al volo ogni singolo aviatore del *Crew* e al lavoro di squadra. La paura e la tensione regnavano dal decollo fino all'atterraggio.<sup>12</sup> I rischi erano affrontati collettivamente perché gli uomini dipendevano totalmente l'uno dall'altro, quando un bombardiere entrava in azione. L'addestramento prevedeva la navigazione di acqua e il combattimento aereo. Terminata la preparazione, ogni singolo aereo doveva affrontare il viaggio di trasferimento verso il teatro di guerra. Gli aerei del *451th Heavy Bomb Group* destinati in Italia, ad esempio, impiegavano anche due settimane per attraversare il continente americano, l'oceano Atlantico e l'Africa. Il viaggio era frazionato anche in era dieci tappe o più: dalla base di Tucson si raggiungeva Fortaleza in Brasile da dove si partiva per affrontare la traversata oceanica che si concludeva a Dakar, in Senegal dopo circa dodici ore di volo. Un viaggio difficile per quei tempi, giacché Lindeberg aveva compiuto la sua trasvolata oceanica nel 1927.

Per quanto riguarda l'Italia più che per bombardamenti *area bombing*, impropriamente conosciuto come bombardamento a tappeto, il nostro paese ebbe a soffrire per l'asfissiante martellamento delle missioni *round-the-clock*, fatte per risparmiare le truppe di terra e per disarticolare quanto più possibile lo schieramento delle linee difensive tedesche<sup>13</sup>. Questi attacchi diffusi, tuttavia, comportarono migliaia di vittime e con l'invasione della Sicilia nel

---

<sup>12</sup> Joseph Taddonio, *Birth of a Combat Crew, 376th Heavy Bombardment Group*, Inc. Veterans Association Original site by Robert J. Giordano and Corinne M. Kroening

<sup>13</sup> Paolo Ceola, *I bombardamenti. L'uso strategico dell'arma aerea nella seconda guerra mondiale*, a. XIV, n. 2, agosto 1994, Istituto per la storia della Resistenza e della società contemporanea nelle province di Biella e Vercelli

1943, essi s'intensificarono. Nell'operazione *Husky*, infatti, furono impegnati 1375 navi da guerra e da trasporto, 1124 mezzi da sbarco, 160.000 uomini con 600 carri armati e 800 camion ma il dato più rilevante riguardava l'aviazione con circa 4000 aerei. La superiorità aeronautica alleata era dunque schiacciante e fin dalle prime ore dello sbarco contro la Sicilia sarebbe stata scaraventata una forza immane. In seguito, la conquista della Sicilia e di parte del Mezzogiorno comportò il dispiegamento delle forze aeree americane sul territorio italiano occupato. In particolare molte basi aeree furono approntate in Puglia. Il *376th* e il *98th* gruppo di bombardieri pesanti furono per molti mesi gli unici a operare nell'area del Mediterraneo. Dopo la conquista del mezzogiorno, il *376th* ebbe la base operativa presso San Peronzio e il *98th* presso Lecce, mentre il *449th* aveva base a Grottaglie, il *450th* a Monduria e *451th* dapprima a Gioia del Colle nel Gennaio 1944, poi a San Pancrazio nel Marzo successivo, e definitivamente a Castelluccio il mese dopo. In particolare, l'aeroporto di Castelluccio nell'Agosto 1944 ospitava una forza di settantaquattro aerei B-24 *Liberator*, distribuiti in quattro Squadroni. Con il trasferimento sul territorio nemico i piloti alleati cominciarono ad avere contatti ravvicinati con le popolazioni bombardate e con gli effetti delle distruzioni materiale dei bombardamenti.

Il generale Henry A. Arnold, nella relazione inviata al ministro della Guerra degli Stati Uniti il 4 gennaio 1944 "sull'attività dell'Arma Aerea degli Stati Uniti dal 1935 sino a tutto il 1943", affermò che solo fra il 17 agosto e il 6 settembre sull'Italia erano state compiute 4.419 sortite e sganciate 6.230 tonnellate di bombe. Dall'8 novembre 1942 al 7 novembre 1943 nel teatro mediterraneo, l'aviazione alleata dell'Africa nord-occidentale sganciò in tutto 92.333 tonnellate di bombe su impianti e vie di comunicazione nemiche: di questa cifra complessiva, 65.377 tonnellate furono lanciate dall'aviazione americana. Fu un anno duro per l'Italia, tuttavia, meno doloroso se paragonato alle azioni distruttive effettuate dagli alleati in Germania. Napoli fu la città più bombardata d'Italia dove soltanto nel 1943 i morti causati direttamente dai bombardamenti furono oltre 6.000, molti di più di quanti fino ad oggi stimati.<sup>14</sup> Il territorio campano e del basso Lazio, inoltre, subì duri raid aerei legati allo sbarco di Salerno del settembre 1943 e all'avanzata degli alleati fino alla battaglia di Cassino. Dopo essere stata trasferita nel mezzogiorno della nostra penisola, la *Mediterranean Allied Air Force* (M.A.A.F.) fu oggetto di riorganizzazione al suo interno; a tale scopo, il 1° novembre 1943 a Tunisi i comandanti dell'Usaaf costituirono la 15<sup>a</sup> *Air Force* comandata dal generale Nathan F. Twining, con lo scopo di compiere bombardamenti strategici sull'Europa meridionale, compresa ovviamente la città di Milano; al fianco della 15<sup>a</sup> era presente la 12<sup>a</sup> *Air Force*, specializzata in bombardamenti tattici.<sup>15</sup>

Gli americani prediligevano l'attacco diurno utilizzando il sistema di puntamento *Norden*, ma questo comportava maggiori rischi per l'equipaggio, con la conseguente necessità di volare più alti per evitare il fuoco antiaereo di terra, portando quindi meno bombe e con un equipaggio superiore che prevedeva anche i mitraglieri necessari per l'autodifesa del velivolo. Ogni aviatore dell'Usaaf era dotato del *Combat Mission*, il libretto sul quale erano indicate le missioni accreditate. Per l'8<sup>o</sup> *Air Force* di stanza in Inghilterra vista la pericolosità delle missioni, il limite per ottenere l'esonero dal volo era di trentacinque missioni, mentre nel teatro del Mediterraneo la soglia era superiore come nel caso della 15<sup>o</sup> *Air Force* nella quale ogni membro doveva portare a termine cinquanta missioni per tornare a casa. Questa barriera era abbastanza elevata in entrambi i casi, perché solitamente non si raggiungevano le trentacinque o le cinquanta missioni, anche se alcune operazioni ritenute particolarmente pericolose erano valutate il doppio. Queste difficoltà e pericolosità erano trasmesse sagacemente dalla

---

<sup>14</sup> Cfr. Gabriella Gribaudo, *Guerra totale. Tra bombe alleate e violenze naziste. Napoli e il fronte meridionale 1940-1944*, Bollati Boringhieri, Torino, 2005

<sup>15</sup> Cfr. Albert, N. Garland, Howard McGaw Smyth, *United States Army in World War II: Mediterranean Theater of Operations. Sicily and the Surrender of Italy*, Government Printing Office, Washington D.C., 1986

propaganda americana per rinvigorire l'*Home front* e rincuorare gli altri aviatori impegnati in guerra. Il 29 dicembre 1941, «*Life magazine*» pubblicò un articolo dal titolo “*Boyd Wagner’s Story: il primo asso Americano racconta come abbatté i primi due aerei nemici*”. Da 16 febbraio 1942 la rivista iniziò quella che in seguito fu chiamato il “*Roll of Honor*”, contenente i nomi e le fotografie degli Americani onorati da «*Life*» per i loro atti di eroismo durante la guerra. Durante la Seconda Guerra Mondiale, il *Memphis Belle*, ad esempio, catturò l’immaginazione del pubblico per aver concluso con successo venticinque missioni di combattimento ed essere tornato con il suo equipaggio sano e salvo negli Stati Uniti. L’equipaggio del *Memphis* effettuò un giro di promozione per le “obbligazioni di guerra” e alimentò la propria fama e gli onori ricevuti. Protagonisti di due grandi film prodotti a Hollywood, il bombardiere e il suo equipaggio ebbero ruoli importanti anche in pellicole cinematografiche sull’attualità, libri e giornali ottenendo fama duratura diventando uno degli aeroplani più conosciuti nella storia dell’aviazione militare statunitense.

Se i giornali americani si preoccuparono di narrare le gesta dei piloti in patria, le informazioni di guerra erano, invece, raccolte dal Servizio di Intelligence. Per ogni missione si registravano tutte le informazioni relative al viaggio e al territorio oggetto dell’attacco, e soprattutto la segnalazione convenzionale delle esplosioni, e delle riprese fotografiche che si riuscivano a eseguire per mezzo delle strumentazioni di bordo adatte allo scopo. Dai documenti ufficiali non traspare alcuna concessione alle emozioni provate durante le missioni. Si legge in un rapporto della RAF per il bombardamento di Recco che:

*Sei dei nostri aerei sono stati inviati ad attaccare il viadotto ferroviario di Recco, che è l’obiettivo di questa notte. Il bersaglio è stato chiaramente identificato nel brillante chiaro di luna e con l’aiuto dei bengala. È stato riferito che alcuni colpi hanno centrato il viadotto e parecchi lo hanno mancato di poco. Da un nostro equipaggio è partita una breve raffica di fuoco verso la parte est del viadotto, dalla quale si sono immediatamente sprigionate scintille verdi e blu, ciò è stato notato da altri equipaggi. Non c’è stata difesa. Tempo: frequenti forti tuoni, nuvole e rovesci a 41° nord che si sono dispersi procedendo verso nord, diventando bello e chiaro sopra il bersaglio con eccellente visibilità. Tutti i sei aerei sono atterrati tranquillamente alla base.<sup>16</sup>*

Lo stesso si può dire per gli americani. Il diario giornaliero d’operazioni del *346th Fighter Squadron-350th FG*, ad esempio, riporta testualmente:

*Missione n° 361 – ricognizione armata n°4 P-47D – Piloti 1st-lt’s John E. Bergeron, Howard L. Barton, Lester C. Floyd, Robert G. Thompson: “decollo da Pisa ore 13.15 – ore 14.00 sull’obiettivo, attaccata città di Vignola (L-6248) – distrutti o parzialmente distrutti 4 o 5 edifici con bombe e razzi – colpite due contraeree leggere nella zona Sud/Est della città – 1 jeep tedesca danneggiata – 25 cavalli uccisi – 1 campo bombardato per cinque miglia di raggio in zona L-9160 intersezione nord/nord-ovest – 2 carri armati leggeri attaccati con razzi a sud/ovest L-633522 – 15 trasporti truppe attaccati in convoglio L-682552 – sganciamento per esaurimento autonomia.*

*Osservazioni: ponte zona L-618622 okay. Si istituisce altro volo per controllo.*

*Perdite: 1st-lt. Thompson, disperso in azione atterraggio forzato in territorio nemico causa danni da flak contraerea – velivolo perduto P-47D26RE. Firmato: Major Charles E. Gilbert – Comandante 346th FS.*

Ogni viaggio di guerra era sempre una missione a rischio per l’incolumità dell’equipaggio, fin dall’addestramento gli uomini erano coscienti della pericolosità del volo nei teatri di guerra. Anche i viaggi di trasferimento, come detto, non erano privi di difficoltà. Questa rischiosità finiva col diventare un’abitudine quotidiana che si doveva necessariamente esorcizzare. Gli equipaggi di tutte le forze aeree durante la seconda guerra mondiale si abituarono a pensare al loro velivolo come un membro dell’equipaggio stesso: spontaneamente erano portati a una sua

---

<sup>16</sup> Public Record Office, London, AIR27/1011, N°150 Squadron Operations Record Book 1943, IIM/E 150/5, Summary of Events, p. 2.

personalizzazione, quasi a rappresentare se stessi attraverso il mezzo aereo. Molte fusoliere dei grossi bombardieri B-17 e B-24 americani cominciano a venir decorate da piloti improvvisatisi pittori. Sugli aerei furono dipinte ogni sorta di mascotte, che diventarono il simbolo e il portafortuna della squadriglia. È interessante notare che molti dei soggetti dipinti furono le icone pop degli anni '30 e '40, come le pin up di Alberto Vargas, *Felix the cat* e *Lady Luck* e di come alle figure fossero associate scritte di forte impatto emotivo come *Surprise Attack*, *Target for tonight*, *Sack Time*.

In questo senso, i piloti non erano pienamente coscienti degli effetti dei bombardamenti o della strategia generale della guerra aerea: spesso alcune scritte irriverenti o semplicemente goliardiche dimostrano una noncuranza dei costi umani pagati della popolazione. Sicuramente, è molto più difficile attribuire, sul piano psicologico personale, le singole operazioni mentali volte a restituire senso e significato alle sofferenze inflitte alla popolazione bombardata, delle giustificazioni consolatorie sulle difficoltà dei bersagli strategici, o dei reali obiettivi delle incursioni dei bombardieri. Sul piano dei comportamenti collettivi degli aviatori, è più semplice interpretare questa simbologia di guerra, che ebbe una pregnanza comunicativa molto forte tanto da trasmettersi fino ai giorni nostri, come il risultato di un'interpretazione ideologica della guerra, tollerata dai comandi militari nonostante si operasse in un teatro di guerra con forte presenza di civili. Questi uomini dovevano attaccare e distruggere. Erano addestrati solo dal punto di vista tecnico sulla sequenza di operazioni da compiere per portare a termine la missione loro assegnata. In un certo senso, per loro si trattava di una *guerra a distanza*, su un territorio visto da diversi chilometri d'altezza e sul quale il nemico era rappresentato e contrassegnato da bersagli da colpire, oppure dal frastuono della contraerea o nel caso più ravvicinato dalla caccia nemica. In definitiva, la guerra aerea per i piloti risultava abbastanza asettica, priva di un contatto diretto con le popolazioni bombardate, mancante di relazioni emotive di immedesimazione che, invece, erano possibili per le truppe terrestri. Tutte le missioni iniziavano e si concludevano con delle riunioni informative che puntavano molto sugli aspetti tecnico-militari e, probabilmente, i piloti solo occasionalmente entravano in contatto diretto con la realtà distruttiva del bombardamento strategico. A questo si deve aggiungere che la linea del bombardamento tattico, assai costosa in termini di vite umane, gradualmente perse consenso a favore dell'attacco indiscriminato alle città, tanto è vero che dopo il bombardamento disastroso di Dresda il dibattito pubblico negli Stati Uniti fu minimo.

Gabriella Gribaudo si è chiesta se la guerra totale avesse «*più come scopo principale quello di uccidere altri soldati, ma di uccidere anche, coscientemente, donne, bambini, anziani, con i bombardamenti tecnologici, con i campi di stermini, con i massacri diretti*». <sup>17</sup>

In effetti, la condotta bellica degli alleati in Italia di fronte ad attacchi privi d'importanza dal punto di vista militare come le città oramai inermi lascia aperta la questione se vi fosse una strategia del terrore. Ad esempio, nel caso della città di Foggia non si può parlare di evento accidentale, provocato da gruppo di bombardieri armati pesantemente che avrebbero provocato più danni del previsto. Ciò valse per la città di Cosenza il 12 aprile del 1943 quando gli squadroni del *376th HBG* non riuscendo a bombardare il porto di Napoli a causa delle cattive condizioni atmosferiche ripiegarono su quest'obiettivo secondario privo d'importanza strategica ferendolo duramente. <sup>18</sup> A Foggia le missioni, invece, furono pianificate come *area bombing* se nello spaventoso bombardamento del 22 luglio 1943 settantuno *Fortezze americane*, appartenenti al 97° e al 99° Gruppo, colpirono tutta l'area cittadina. Nella terrificante incursione successiva del

---

<sup>17</sup> Gabriella Gribaudo, *Guerra totale. Tra bombe alleate e violenze naziste. op. cit.*, p.12.

<sup>18</sup> Cfr. Per una cronologia delle missioni delle forze aeree statunitensi durante la seconda guerra mondiale si vedano: *Air Force combat units of world war II*, Office of Air Force History, Headquarters USAF, 1961; *Combat squadrons of the Air Force, world war II*, Office of Air Force History, Headquarters USAF 1982; *The Army Air Force in world war II: combat chronology 1941-1945*, Office of Air Force History, Headquarters USAF, 1973.

19 agosto 1943 centosessantadue *Fortezze* e settantuno *Liberators* sganciarono sulla città 586 tonnellate di esplosivo. Alla fine, le vittime che perirono sotto le bombe furono circa 20.000.<sup>19</sup> Altrettanto si può dire i bombardamenti su Pescara, città indifesa, del settembre 1943 che provocarono la distruzione dell'80% della città<sup>20</sup>, e di Treviso il 7 aprile 1944.<sup>21</sup> Queste città furono sottoposte ad un bombardamento disastroso riconducibile alla logica del potere aereo. Il piano di strategia aerea anglo-americana era basato sull'assunto fondamentale che i bombardieri potevano penetrare fin nel cuore del territorio nemico, sganciare un ingente carico di bombe e ritornare alle basi senza subire delle perdite che siano sproporzionate ai danni inflitti all'avversario: era la convinzione che l'attacco portato al cuore civile del nemico fosse la migliore forma di difesa.<sup>22</sup> Il potere aereo si poteva acquisire attraverso una forza aeronautica ben addestrata, determinata a raggiungere gli obiettivi e senza cedimenti di fronte alle atrocità delle missioni. Gli equipaggi alleati furono così sottoposti a una tensione enorme scaturita dalle aspettative del comando alleato. Si calcola che durante il 1943, le perdite di bombardieri dell'Ottava Forza Aerea americana raggiunsero spesso il 12% dei raid giornalieri, con il decesso di un aviatore su quattro. In sostanza, in periodi di combattimenti più intensi, le possibilità di sopravvivere a un turno di servizio composto di venticinque missioni erano esigue. In alcune missioni le perdite furono così elevate da determinare un senso d'insicurezza negli equipaggi. Nei cieli sopra Schweinfurth, in Germania, ad esempio, gli aviatori dei *Boing B-17 Flying Fortress* americani si scontrarono con i caccia tedeschi, *Bf-109* e *FW-190*, che fecero strage di bombardieri, mentre i combattenti americani si avvicinavano al loro obiettivo, una fabbrica di cuscinetti a sfera. Alla fine della missione furono ben settantasette i B-17 distrutti e oltre cinquecento gli americani uccisi in combattimento, in quello che sarà ricordato come "il Giovedì Nero".

In ultimo, una breve riflessione sul problema dei bombardamenti indirizzati contro la popolazione civile. Innanzitutto, si deve considerare una difficoltà generata da un'interpretazione storica a posteriori che presuppone la coscienza civile, l'accettazione dei principi e dei diritti umani che sono a fondamento della società attuale. Durante la seconda guerra mondiale, però, questa mentalità era lontana da essere diffusa. In questo senso, trovare una giustificazione etica nei comandi militari alleati per quanto riguarda i bombardamenti sulle città tedesche o italiane, allo stato attuale delle ricerche è infruttuoso. Si scorgono, in tutti i rapporti sulle missioni effettuate negli archivi del *Bomber Command* della RAF o dell'aviazione americana, molte informazioni tecniche e militari, sulla loro pericolosità, come è attestato dal rapporto inviato dal generale Harnold ma nessun tipo di remora o giustificazione morale rilevante per il tipo di missione condotte. Evidentemente ciò non era tra le priorità né dei comandi militari, né dell'opinione pubblica americana che, invece, si sentiva coinvolta in una guerra totale dove tutti i luoghi nemici erano possibili obiettivi. La capacità distruttiva dei propri bombardieri si può usare per piegare ogni resistenza, per terrorizzare il nemico. Un elemento che Artur T. Harris, comandante in capo del *Bomber Command*, conosceva bene: dalle sue decisioni traspare spesso un uso anche politico dei bombardamenti. Tra queste si potrebbe annoverare, come gesto di buona volontà, per raggiungere l'armistizio con l'Italia durante la campagna di Sicilia, l'annullamento dell'attacco di seicento bombardieri su Torino programmato per il 19 agosto 1943.<sup>23</sup>

Al contempo, si potrebbe mettere in risalto come l'interesse alleato nel salvaguardare le opere e le strutture ritenute patrimonio culturale, che prevedeva addirittura una sorta di graduatoria di

---

<sup>19</sup> Ivi, p. XI

<sup>20</sup> Marco Patricelli, *L'Italia sotto le bombe. Guerra e vita civile.1940-1945*, op.cit., pp.268-270

<sup>21</sup> Ivi, p.300

<sup>22</sup> Paolo Ceola, *I bombardamenti. L'uso strategico dell'arma aerea nella seconda guerra mondiale*, op.cit.

<sup>23</sup> Marco Patricelli, *L'Italia sotto le bombe. Guerra e vita civile.1940-1945*, op.cit., p.265

obiettivi del patrimonio artistico - culturale proibiti o possibili<sup>24</sup>, potesse essere superato dalla logica del potere aereo, come nel caso del bombardamento di Cassino, nel quale la tutela del patrimonio e le eventuali ripercussioni politiche negative passarono in secondo piano rispetto agli obiettivi strategici.

La necessità del bombardamento strategico, inclusi quelli incendiari o quelli su vasta scala e indiscriminati esaminata in termini di causa ed effetto, tuttavia, conduce, inevitabilmente, alla sua condanna. La guerra aerea angloamericana contro la Germania e il Giappone, due paesi, è bene ricordare, anch'essi fautori del bombardamento indiscriminato, fu senza dubbio violenta e atroce. Giudizi di valore di riprovazione molto netti, soprattutto per quei bombardamenti strategici che causarono decine di migliaia di vittime civili. L'atrocità, infatti, consiste nella loro inutilità perché si sarebbe potuto vincere la guerra senza ricorrervi.<sup>25</sup>

A. C. Grayling, che ha fornito un'analisi recente dei bombardamenti strategici anglo americani sul piano della moralità, del diritto e dell'utilità, non esclude la commissione di gravi torti<sup>26</sup>. Resta in discussione, perché legato al senso stesso della guerra, il giudizio di disumanità dei bombardamenti. Si deve, inoltre considerare, quale sarebbe stata la valutazione se fossero stati ritenuti assolutamente necessari per la vittoria finale, giacché la comunità internazionale da un lato si era battuta per definire crudeli i bombardamenti strategici, mentre la politica di potenza delle nazioni mondiali sviluppava ulteriori perfezionamenti in questo campo. Nondimeno, un giudizio di condanna assoluta risulta difficile, se il bombardamento strategico è esaminato considerando le condizioni di possibilità, per via dell'alto numero dei fattori in gioco durante l'azione, dell'impossibilità per gli attori operanti durante il conflitto di predire con esattezza l'esito finale del conflitto, in un quadro di guerra totale. In definitiva, le variabili in gioco nella dinamica storica erano numerose e difficilmente controllabili per poter lasciare spazio ad una maggiore ponderazione. Per questo, più che dibattere sulla questione morale del bombardamento strategico o tattico, si può operare al servizio della ricerca storica accumulando gli studi sia qualitativi sia quantitativi per illustrare, semmai, un quadro di condanna generale della guerra, senza cadere nella trappola ideologica della guerra sostenibile.

---

<sup>24</sup> Cfr. Marco Gioannini, Giulio Massobrio, *Bombardate l'Italia. Storia della guerra di distruzione aerea 1940-1945*, Rizzoli, Milano 2007. Il documento datato 7 aprile 1944, cita un elenco di città italiane divise in tre categorie. Prima categoria «non vanno in alcun modo bombardate senza autorizzazione di questo Quartier generale»: Roma, Fiesole, Firenze, Venezia, Torcello. Seconda categoria «il loro bombardamento, se possibile, deve essere evitato»: Ravenna, Assisi, Parma, Montepulciano, Ascoli Piceno. Terza categoria «possono essere bombardate ma ogni danno deve essere accertato»: Pistoia, Modena, Orvieto, Rimini, Perugia.

<sup>25</sup> Michael Bess, *Choices Under Fire. Moral Dimensions of World War II*, New York, Knopf, 2006, pp. 88-110

<sup>26</sup> A. C. Grayling, *Among the Dead Cities. The History and Moral Legacy of the WWII Bombing of Civilians in Germany and Japan*, New York, Walker & Company, 2006, pp. 5-6; 276-77.