

SERVIZIO MILITARE CON IL B 24

di Stephen Joiner
Foto di Chad Slattery

Sognate di calarvi nei panni di un equipaggio della Seconda guerra mondiale? Arruolatevi come cadetti nell'Army Air Corps. Due giorni di training, prove di tiro, e poi in missione a bombardare. Sull'ultimo Liberator ancora volante.

Cercate di far vedere che non si tratta della vostra prima missione. Mentre il B 24 inizia la virata per bombardare, il fragore delle Browning M2 da 12,7 mm martella l'aria. I portelloni della stiva si aprono con un cigolio: la fusoliera viene investita da un vento caldo e dai fumi degli scarichi. Su una delle bombe, qualcuno ha scritto un messaggio per "Adolph". In un campo di fieno, più sotto, c'è una grande croce. È il bersaglio, ricoperto da quintali di farina bianca.

Benvenuti alla scuola per bombardieri dalla Seconda guerra mondiale. Sponsorizzato dalla Fondazione Collings, il campo del 2010 ha attirato 12 "cadetti" disposti a pagare quasi 4.000 dollari per calarsi - per due giorni - nella vita di un equipaggio di B 24. Con i *tour* denominati Wings of Freedom, la Fondazione offre da tempo la possibilità di abbinare combattimenti simulati e voli sugli aerei della sua collezione di *warbird*; il Fantasy Camp trasforma quella breve esperienza in un'immersione totale. "È un sogno che avevo sin da ragazzo", confessa Taigh Ramey, proprietario della Vintage Aircraft Company, con base a Stockton, in California. Ramey, che offre anche piloti qualificati sui *warbird*, tre anni fa ha rilanciato l'idea con il vice presidente della Fondazione, Rob Collings. "Rob, perché non lanciamo delle bombe dai tuoi aeroplani e spariamo con le mitragliatrici? Rob ci ha pensato sopra un minuto e poi ha risposto: "Non vedo perché no".

Le prime prenotazioni risalgono al 2009. Quest'anno, nonostante la crisi, ci sarà un campo in più. Giorno 1, ore 7 del mattino. Nella *lobby* del locale Holiday Inn, un paio di soldati in uniforme dell'Army Air Corps, scandisce una lista di nomi. I civili nella sala della colazione sbirciano i cadetti in divisa mentre salgono



Chiamata alle armi

In grande, il B 24J in volo a bassa quota sulla Central Valley. A lato, il "sergente" Tim Murphy insegna alle reclute come disporsi in adunata; accanto, preparativi per l'appello (da sinistra, Jack Spark, Scott Dunkirk e Bill Gaston). Sul muro, il calendario dice "Maggio 1944".

a bordo di un autobus diretto al centro d'addestramento dello Stockton Army Air Field (ovvero l'aeroporto cittadino di Stockton).

I fratelli Chris e Craig Connor, da Long Island, New York, sono sull'autobus. Craig è ingegnere di volo per l'Air National Guard su C 130; entrambi sono appassionati della Seconda guerra mondiale e collezionisti di cimeli. All'ombra della torre di controllo, Ramey ha trasformato un hangar prefabbricato degli anni 70 in una macchina del tempo. Scrivanie e armadietti dell'epoca sono allineati su una parete. Nastri di munizioni da 12,7 mm sbucano dalle casse in legno, un soldato legge riviste degli anni 40. Gli ordini in bacheca sono stampati come allora e persino la posta da casa ha i francobolli da 3 cent. La musica di Glen Miller è nell'aria. Fuori dal parcheggio intanto l'atmosfera è decisamente pre-arruolamento.

“Ficcatevelo bene in testa”, ruggisce un sergente sudaticcio di nome Murphy agli avieri. “Vedete questi gradi? Io lavoro per vivere, non chiametemi *sir*”.

60 anni, ex Marine, Tim Murphy è uno dei 10 attori che popolano la scena. Nel ruolo di ufficiale, il capitano Bill Gaston indossa il cappello d'ordinanza, pantaloni cachi e uniforme completa. Spara ordini rapidi con frasi mozze,



Un caccia di scorta

Rob Collings, pilota di P 51 ("Betty Jane", dietro di lui, è un TP 51C) spiega le manovre al "cadetto" Joe Osentoski. In colonna, a sinistra, Taigh Ramey mostra il puntatore Norden, mentre Jim "Pappy" Goolsby, pilota del B 24, fa lezione sulla navigazione celeste.

Target e baci

In hangar, Taigh Ramey tiene una lezione sull'uso della radio. La struttura è quella del locale Museo dell'aviazione. A lato, il camion con la torretta per le prove di tiro. In alto, una lettera del '41-'42: viene dalle ragazze di un team di basket.



senza sorridere. Dopo la proiezione di un film sbiadito dell'Esercito sulla prevenzione delle malattie veneree - "obbligatorio", asserisce Gaston - ha inizio un corso accelerato da mezza giornata. Navigazione, armamenti e tecniche di bombardamento sono affrontate ricorrendo ad *hardware* reale. Le credenziali dell'istruttore sono impressionanti: Jim Goolsby, uno dei piloti del B 24, insegna navigazione e comunicazioni. Comandante in pensione di B 747 per United Airlines, ha iniziato la sua carriera commerciale in linea come navigatore su Boeing 707. In un'era dominata dalla navigazione satellitare, può ancora fare il punto con stelle e sestante. Parcheggiato a poche decine di metri dal campo c'è un Consolidated B 24J Liberator battezzato *Witchcraft* (arti magiche, stregoneria; ndr) in ricordo di un bombardiere che operò nel teatro europeo con un record perfetto. Dei 18.000 B 24 costruiti - più di qualsiasi altro velivolo militare americano - ne sopravvivono solo nove e *Witchcraft* è l'unico ancora volante. Prodotto nel 1944, il nostro bombardiere volò per la RAF; più tardi fu impiegato nel Pacifico nei pattugliamenti anti-sommergibili, con missioni di oltre 20 ore. Oggi come allora il pubblico è affascinato dal Boeing B 17, ma la vera bestia da soma della guerra fu il B 24, con più autonomia e in grado di trasportare più tonnellate di bombe di qualsiasi rivale. Rispetto ad altri aerei americani pagò anche, in una singola missione, il prezzo più alto: durante i bombardamenti delle raffinerie di Ploesti, in Romania, nell'agosto 1943 ne andarono perduti ben 53. "Non sono pazza per le armi", ci assicura Jamie Stowell dopo il suo turno alla M2, "ma, Dio mio, ha una potenza impressionante!". Niente a che fare con il *ra-ta-ta-ta* dei mitra nei film; la Browning sputafuoco fa vibrare sia l'aria sia la terra sotto i piedi. Altre reclute vomitano piombo fuso da un M1, da una carabina e da una Remington. Sopra la mitragliatrice montata sul camion, i piccioni di terracotta (si spara al bersaglio) mantengono la superiorità aerea. Fanno tutti cilecca: poche abilità del XXI secolo sono trasferibili in una torretta rotante. Eppure Craig Connor difende l'etica *low-tech* del 1944.

“In guerra, l’aspetto umano in un equipaggio di bombardiere, l’interazione tra quei ragazzi, era tutto”, sostiene Craig scendendo dalla torretta. Oggi sono delle scatole nere a dirti dove andare e cosa fare. La tecnologia tende a escludere sempre più le persone”. Di nuovo a Stockton dopo 12 ore, la giornata termina con attori che leggono a voce alta lettere da casa. “Potete tornare ai vostri alloggi”, ordina il capitano Gaston. Giorno 2, ore 7:00. Una bandiera americana sventola su *Witchcraft* nella chiara luce del mattino. “Oggi volerete su un aereo fortunato”, dice Jim Goolsby durante i controlli. Impossibile dargli torto: il vero *Witchcraft* condusse 130 sortite sganciando 230.000 kg di bombe senza mai abortire una missione e senza perdite di vite umane. Verso il B 24 Goolsby nutre più un rude affetto che romanticismo: “Un po’ meglio di un mattone”, replica secco quando Mo Levitch chiede lumi sull’efficienza del grosso bombardiere. Schivando i barattoli per la raccolta dell’olio lubrificante, ricorda anche la reputazione del B 24 come un colabrodo per le perdite di carburante. “A dispetto dei film di guerra”, dice, “non poteva arrancare



Piombo e sberleffi

Jamie Stowell mostra un nastro di munizioni (calibro 12,7) usate sul B 24. A lato, Bill Gaston (al centro) guida il team che carica le bombe in cemento da 250 libbre (113 kg) scarabocchiate dagli avieri stessi con il gesso.



verso casa con un solo motore. Non è mai successo”. Scalati alcuni ripidi gradini, la cabina è un museo di ergonomia dell’industria bellica: indicatori analogici, file di interruttori, maniglie e leve da manovrare. Levich, lui stesso un pilota, chiede le “V speed”, le velocità di riferimento. In tempo di guerra, per gli equipaggi nulla era scolpito nella pietra, osserva Goolsby. “La velocità di decollo era quella che sembrava più appropriata; dipendeva anche dalla pista rimanente”. Il controllo delle superfici di volo non è assistito da impianti idraulici. “Sono un po’ più pesanti di quelli di un Cessna”, dice Goolsby a Levich. I timoni hanno l’escursione e la resistenza di un bilanciere in palestra; tirando il volantino a fine corsa si percepisce il movimento di ogni metro di cavo d’acciaio, dai rimandi sulle carrucole ai grandi timoni di profondità. Tra gli attori, il sergente Ken Terpstra ha la *nose art* di un bombardiere tatuata sul braccio destro. Vice-sceriffo nella Contea di San Joaquin, sta in cima al *trainer* della torretta a bolla, persuadendo i volontari a calarsi nel globo metallico con apertura in plexiglass. Non tutti ce la fanno. Dopo alcuni nozioni basiliche su rotazione e *tracking* del bersaglio, Ken chiede che lo avvisino in caso di “frenesia da abbattimento”, improvvisa claustrofobia o vertigini. “Vi tirerò fuori in fretta”, promette. Alla sonnolenza di metà mattinata si sfugge caricando bombe in cemento da 250 libbre nella stiva di *Witchcraft*. Dai cilindri dei motori va spurgato anche l’olio. “Conterò io per voi”, urla il sergente Murphy, mentre



La scheda

Motori	4 Pratt & Whitney R 1830-65 Twin Wasp. radiali a 14 cilindri raffreddati ad aria da 1.200 Hp ciascuno
Dimensioni e pesi	Lunghezza 20,47 m Altezza 5,48 m Apertura alare 33,52 m Peso a vuoto 16.556 kg Peso al decollo 29.483 kg Equipaggio 10 persone
Prestazioni	Velocità max (a 7.620 m) 467 km/h Quota massima operativa 8.500 m Autonomia 4.800 km Armamento 10 mitragliatrici, bombe (4.000 kg)
Operatore	The Collings Foundation, P.O. Box 248 Stow, MA 01775, Usa; tel. 001 978 562-9182; www.collingsfoundation.org; e-mail: info@collingsfoundation.org

Sulla Central Valley

Lo sgancio delle bombe su un terreno agricolo. Con il ruolo di scout, uno Stinson L 5 (in alto a destra) ha preceduto il B 24. A lato, il pilota/meccanico Jayson Owen verifica la torretta ventrale retraibile.

noi ruotiamo a mano le enormi eliche.

Ore 13. Il capitano Gaston fornisce il *briefing*: due voli di 80 minuti con equipaggi di sei. Il nostro obiettivo è un campo di fieno in un *ranch* privato a est di Stockton. Il meteo sul *target* è buono e, sì, abbiamo il permesso del proprietario. A bordo si sale dalla baia delle bombe. All'interno Ken Terpstra ci incoraggia ad "apprezzare l'intera esperienza". Ci possiamo muovere in libertà; l'unico avvertimento è quello di non passeggiare sullo stretto camminamento della stiva con le bombe una volta in quota e con i portelli aperti. Ed ecco il sibilo degli *starter*. Un Twin Beech della Vintage Aircraft si occuperà delle riprese aeree, mentre uno Stinson L.5 del 1945 eseguirà la ricognizione. Ci aspettiamo la reazione nemica, ma non il Messerschmitt Me 262 della Fondazione (è a terra). Al suo posto, Rob Collings piloterà il P 51. Il decollo appare interminabile, ma la salita sopra le fattorie e i campi - con tutti quei 56 cilindri martellanti e quella grossa ala con l'insegna blu "AAC" che s'inclina verso il sole - ha qualcosa di glorioso. Le cinture si slacciano ben prima di aver raggiunto l'altitudine di crociera. Un aviere si dirige verso coda; io invece striscio nel tunnel sotto il *cockpit* verso



Restauro perfetto
Il cockpit del B 24. N. di serie 44-44052, questo Liberator fu ritrovato in India e acquistato nel 1984 da Robert Collings in Inghilterra. A lato, Cliff Wilkerson, mitragliere di coda: era il posto più a rischio. A sinistra, le missioni compiute e le "ali" di un aviere.

Fuoco (a salve)
In alto, prove di tiro a rotazione tra i soldati. A lato, Jamie Stowell vestita di tutto punto, con elmetto A-2 e Mae West compreso. Un nuovo corso è previsto a giugno; per info, www.collingsfoundation.org/cf_FantasyCamp2011.htm



la torretta sul muso. Affacciati in avanti dentro quella bolla di vetro, si sfreccia nel cielo con la potenza del B 24 che romba alle nostre spalle. È tutto come allora, ma senza la micidiale *flak*. Sotto, nel posto del bombardiere, Taigh Ramey mi lascia sbirciare nel puntatore Norden. Nel mirino di precisione scorre la California di oggi: il turchese di una piscina, il piccolo *mall* di un paese. Immagino la gente che guarda in su. Ora, eccoli arrivare. La Browning da 12,7 mm scuote la fusoliera. Levich alterna colpi singoli e raffiche - okay, sono a salve - dal portellone laterale, anticipando il rinculo mentre segue un *target* a ore 10. Il P 51 è tornato alla base per noie meccaniche, così puntiamo il bimotore dei fotografi. Il Twin Beech è docile; seguirlo è più facile che mirare a un piccione.

Chris Connor è nella torretta sferica: ruota su 360° e inclina le canne in verticale. Immaginatevi questo: siete stipati dentro un addobbo natalizio appeso sotto la pancia di un bombardiere mentre dei Me 109 convergono su di voi sparando con dei cannoni da 20 mm. In tempo di guerra un mitragliere la definì "la chiesa più piccola in cui abbia mai pregato". Se esiste una posizione più precaria della torretta ventrale, io ci sono seduto. Nella postazione di coda ci si trova isolati, uniti ai propri compagni - 10 metri più avanti -, solo dall'intercom. È come avere un bersaglio in fronte: per i caccia nemici eliminare il mitragliere di coda voleva dire guadagnarsi un punto cieco dietro il B 24. Una volta colpiti, il vetro blindato da 2 pollici poteva essere staccato e gettato via. A bordo non mancavano i ricambi. Con una serie di virate in successione perdiamo quota. Livellati, effettuiamo solo piccole correzioni. Taigh Ramey, il bombardiere, le segnala al *cockpit* mentre il Norden prefigura il profilo e calcola il punto di sgancio. L'avvisatore del vano bombe manda un suono stridulo e i portelloni rientrano: un rombo di luce e calore. Se qualcuno ha gridato un "fuori le bombe", nessuno l'ha sentito. Ma un quarto di tonnellata di cemento punta già verso i prati. Ancora un paio di passaggi e si ritorna a casa. La missione n. 2 decolla poco dopo il nostro atterraggio con altri 6 allievi. Sull'attenti si consegnano i nastri; è il momento di riporre lo stendardo del corso. Il sergente Murphy, in alta uniforme, sbraita per l'ultima volta: "Rompete le righe!" ■ Traduzione di Maurizio Gunelli