

Zeitschrift: Rivista Militare Ticinese
Band: 19 (1947)
Heft: 1

Artikel: Guerra in aliante
Autor: Brentini, Terence
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-243386>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

GUERRA IN ALIANTE

Warrant Officer **TERENCE BRENTINI R. A. F.**

Cittadino britannico, ma discendente dal vecchio casato dei Brentini di Faido, il nostro collaboratore ha partecipato alla seconda guerra mondiale nei ranghi della R. A. F. Egli ha preso parte a diverse operazioni aeree nell'ultima fase del conflitto. Specializzatosi nella condotta di alianti, guidò uno di questi velivoli oltre le linee del Reno durante l'offensiva che condusse gli alleati entro i confini della Germania. Essendo stato incorporato in un reggimento di piloti d'aliante (Glider Pilot Regiment) il nostro collaboratore ha potuto acquistarsi una certa esperienza in una delle armi più singolari dell'ultima guerra. Egli ha soggiornato a Lugano presso parenti per le feste di fine d'anno ed ha immediatamente accettato l'invito di scrivere qualche pagina per la R.M.T. Lo ringraziamo per la sua apprezzata collaborazione, mentre attiriamo l'attenzione dei camerati sull'interesse di queste note.

Red.

I principali attacchi aerei degli Alleati nell'Europa occidentale.

Nella guerra sul continente europeo vennero effettuate quattro principali spedizioni aeronautiche: in Sicilia, in Normandia all'inizio della invasione alleata, in Olanda (Arnhem) e finalmente per la traversata del Reno. Quest'ultimo fu l'attacco più ampio e che fruttò il miglior successo. Esso differì dagli altri e specialmente da quello di Arnhem essenzialmente per il fatto che i paracadutisti e gli alianti atterrarono immediatamente a tergo dell'obbiettivo anzichè a diversi chilometri di distanza.

Ad Arnhem le operazioni non ebbero interamente successo principalmente perchè le truppe erano state deposte ad una certa distanza dall'obbiettivo ed in conseguenza, quando raggiunsero il posto di combattimento non erano più fresche. Anche la posizione geografica della regione contribuì a rendere più difficile il compito degli invasori. Di tutto ciò si tenne conto nella preparazione di dettaglio per la traversata del Reno.

Piano e preparazione per la traversata del Reno.

Per la traversata del Reno si procedette a più di un cambiamento di ordine tattico. Anzitutto le forze aerotrasportate furono impiegate dopo l'inizio dell'attacco principale, anzichè prima; con ciò si sperava di aumentare l'effetto della sorpresa. In secondo luogo esse atterrarono o vennero depositate immediatamente a tergo o sui lati dell'obbiettivo. Si sapeva che in tal modo gli incidenti all'inizio delle operazioni sarebbero stati più gravi, ma d'altra parte le truppe sarebbero state fresche e la sorpresa avrebbe esplicato migliori effetti.

Il piano dell'intera operazione, cielo e terra, prevedeva il lancio di un forte attacco per assicurare le teste di ponte a nord della Ruhr; una seconda spinta di carattere secondario doveva avvenire nella regione



Aliante per il trasporto di truppe: possono essere trasportati fino a 30 uomini per volta.

di Kassel. Il primo obiettivo era l'accerchiamento della Ruhr per assicurare l'offensiva verso oriente.

Prima dell'attacco principale vennero sottoposti ad intenso bombardamento aereo i centri ferroviari, gli aeroporti, le vie di comunicazione, le baracche ed i campi del nemico; il tutto veniva controllato ed osservato fotograficamente. Le difese nemiche furono battute e bombardate continuamente; le zone che si prestavano all'atterraggio fotografate minuziosamente. La notte del 23-24 marzo si svolse un intenso bombardamento degli obiettivi nella zona di atterraggio. Il bombardamento dell'artiglieria continuò fino all'arrivo dei primi aeroplani dell'armata aerea, nella mattinata del 24 marzo.

La parte degli alianti nell'operazione.

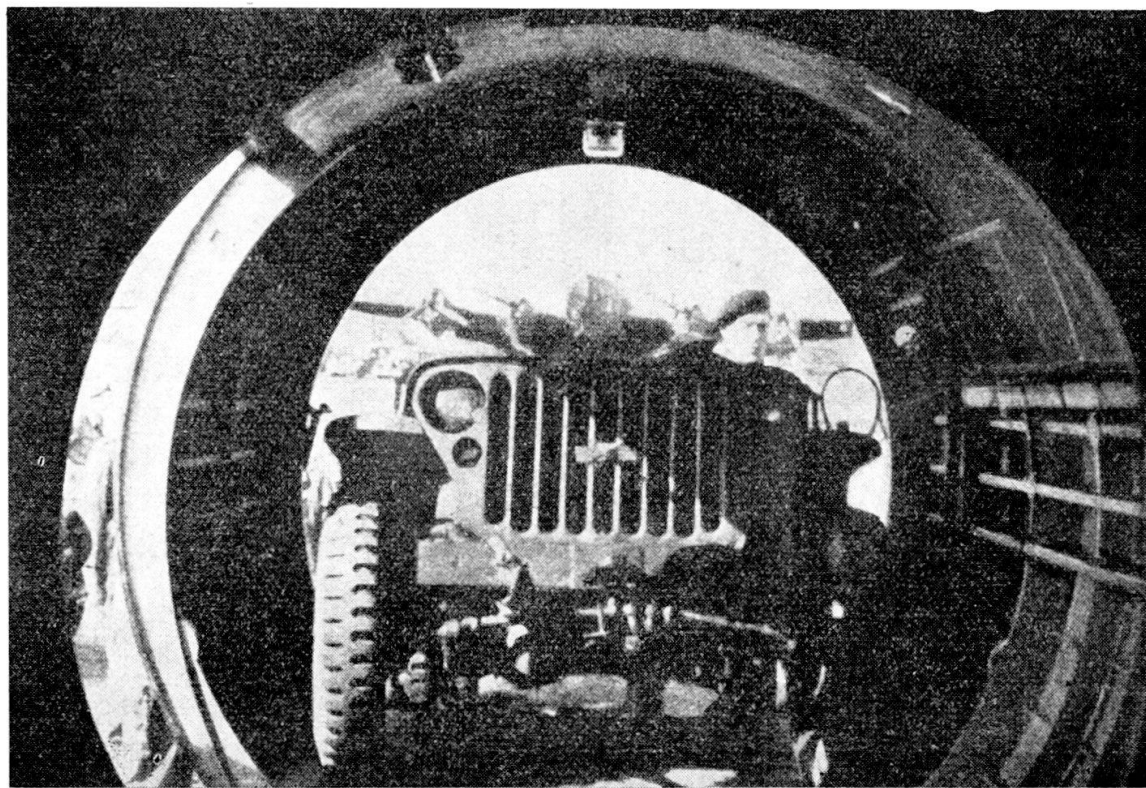
Gli squadroni di alianti furono pronti solo dopo un intenso allenamento durato diversi mesi e consistente principalmente in esercizi di atterraggio del maggior numero di alianti su di un'area limitata. È interessante notare che gli squadroni di piloti di alianti erano composti per il 50% circa da piloti dell'esercito e per l'altra metà da piloti della R.A.F.

Per i piloti della R. A. F. questo genere di lavoro era nuovo; essi vennero impiegati specialmente dopo le serie perdite che l'esercito aveva subito ad Arnhem nel settembre precedente. Prima di Arnhem, gli alianti venivano pilotati solo da personale dell'esercito.

Dal punto di vista di un pilota di alianti, l'operazione venne conosciuta con un largo anticipo, in quanto che i preparativi di dettaglio richiedevano solo pochi giorni. Nelle basi britanniche vennero preparate e distribuite le cariche per ogni macchina e furono studiati accuratamente i rilievi, i modelli, i piani e le carte. Ad ogni squadrone venne assegnata una zona ben determinata per l'atterraggio ed agli alianti speciali (che trasportavano cariche pesanti o equipaggi speciali) fu assegnato un punto marcante per le loro operazioni. Si adottarono misure di sicurezza per garantire il massimo segreto. Finalmente, nella notte del 23 marzo, i piloti degli alianti e dei rimorchiatori ricevettero le ultime istruzioni. La stessa cosa avveniva contemporaneamente in Gran Bretagna nei campi dei paracadutisti ed, in Francia, nei campi di alianti e paracadutisti americani.

Gli alianti britannici, circa 430, vennero lanciati presto nella mattinata del 24 marzo. Lo schieramento richiese circa un'ora e mezzo; in questa prima parte del volo si percorse gran tratto dell'Inghilterra.

L'itinerario verso l'obiettivo passava sulla Francia, dove alle formazioni britanniche si aggiunsero quelle di paracadutisti ed alianti ameri-

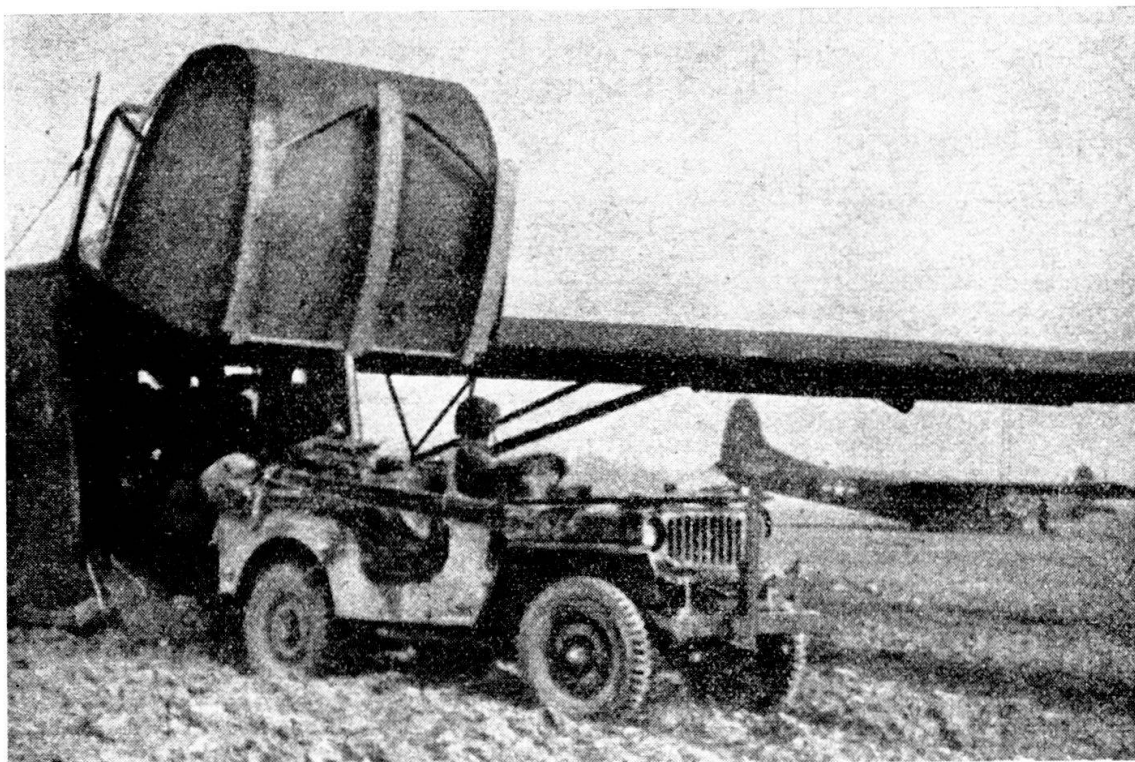


Aliante per il trasporto di materiale pesante: può contenere facilmente un automezzo, artiglieria o casse di munizioni.

cani, complessivamente circa 1700 aeromobili. Altri 670 velivoli a motore trasportavano truppe alleate, protetti da pattuglie di combattimento, molto al di sopra del convoglio degli alianti. Questa armata percorse oltre 160 km. con un tempo quasi perfetto e senza nessuna opposizione da parte del nemico.

Sull'area dell'obbiettivo, circa 10-15 km. oltre l'altra sponda del Reno, s'era accumulata nebbia e fumo e fu dapprima difficile distinguere i punti di riferimento che avevamo scelto nel terreno. I primi a scendere verso le 1000 furono i paracadutisti, seguiti mezz'ora più tardi dagli alianti. La discesa continuò fino verso le 1200. Siccome il treno di alianti ed i relativi trasporti volavano relativamente basso sull'obbiettivo, il nemico poté far uso dell'artiglieria antiaerea leggera che si era più facilmente protetta dai precedenti bombardamenti e segnatamente del cannone a doppio uso da 88 mm., adoperato tanto contro obbiettivi terrestri che aerei e che causò diverse perdite. Gli incidenti più gravi si verificarono durante e immediatamente dopo l'atterraggio e furono dovuti quasi esclusivamente alla resistenza delle armi terrestri: la resistenza antiaerea fu invece quasi trascurabile.

Gli apparecchi da trasporto ebbero solo lievi incidenti, e già in quello stesso pomeriggio poté aver luogo con successo un secondo rifornimento. Dopo di che, dall'altra riva del fiume, ricominciò lo sbarramento di artiglieria con tiri a 20-30 km. oltre le truppe aerotrasportate per



Grazie ad uno speciale dispositivo gli automezzi escono dall'aliante già in prontezza di marcia.

impedire al nemico di inviare rinforzi, di ritirare e di riorganizzare le proprie linee. La resistenza delle forze terrestri fu assai forte nel primo giorno e mezzo di combattimento con continue scaramucce su vasta scala: furono fatti numerosi prigionieri. Per contro la resistenza aeronautica continuò ad essere debole ed apparì con evidenza che i bombardamenti intensi degli aerodromi e delle raffinerie di benzina dietro le linee del nemico avevano avuto i loro effetti. Era chiaro che i tedeschi avevano sofferto assai sotto i bombardamenti e che il loro morale fortemente depresso non consentiva loro che una minima resistenza effettiva.

Per esperienza personale non posso dire di più, per il fatto che la mia missione di pilota d'aliante terminò col felice atterraggio del mio apparecchio: furono i soldati e gli equipaggi da me trasportati che si fecero poi incontro al nemico. Pochi giorni dopo l'arrivo del grosso delle nostre forze ricevetti l'ordine di ritirarmi e di rientrare alla base.

I compiti del pilota d'aliante.

Il pilota d'aliante deve imparare due cose: a guidare la propria macchina ed a difendersi una volta a terra. Con apparecchi a motore la discesa sull'aerodromo avviene singolarmente, la tensione durante il volo è essenzialmente nervosa e dopo il volo c'è tempo di riposare.

Il pilota d'aliante deve, invece, imparare ad atterrare su di un'area ridotta e contemporaneamente a sessanta o settanta altri che cercano di fare la stessa cosa nello stesso posto; la manovra avviene su un terreno già ingombro di altri alianti, anzichè su di una pista. La tensione durante il volo è essenzialmente fisica oltre che mentale, in quanto si deve cercare di mantenere una certa posizione dietro il velivolo rimorchiatore: e mantenere la posizione dietro un bombardiere quadrimotore non è sempre facile con un apparecchio che non possiede le raffinatezze aeronautiche di un aeroplano moderno a motore.

Per questa ragione vi sono sempre due piloti su ogni aliante, risultando assai faticoso il sostenere tale tensione per più di mezz'ora consecutiva. È opportuno rammentare che gli alianti militari portano un carico di tre o quattro tonnellate. Al termine del volo, il pilota di alianti non può riposare perchè questo è anzi il momento più pericoloso dell'operazione. L'aliante costituisce un obiettivo ampio e facile sul terreno ed il carico dev'essere rimosso immediatamente, prima che il nemico possa individuarlo e distruggerlo. Dopo di che il pilota deve raggiungere il punto di riunione del proprio squadrone, se necessario combattendo, e prepararsi ad eseguire compiti secondari come la presa in consegna e la guardia dei prigionieri, l'evacuazione dei civili ed altri compiti militari di carattere generale. Infine, quando sopraggiunge il grosso delle truppe, deve aiutare l'evacuazione dei feriti e da ultimo ritirarsi sulla propria base.