EPOCA UNIVERSO

DA PEARL HARBOR A HIROSHIMA

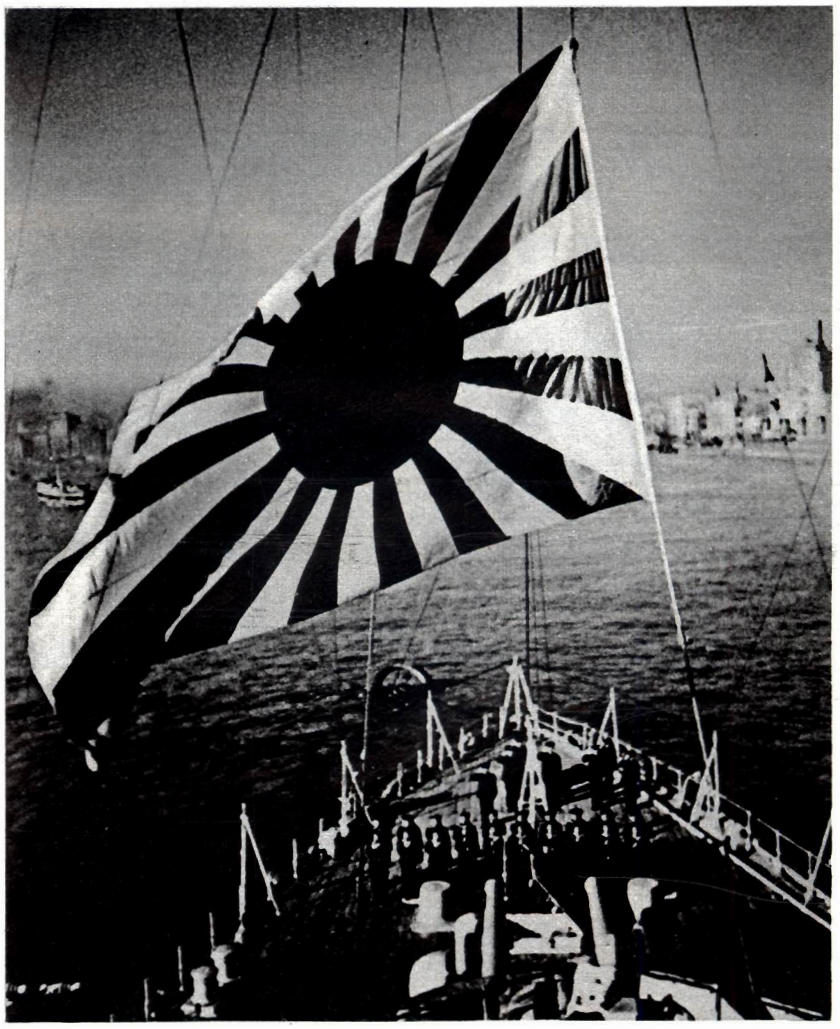
LA DOMENICA DELLA MORTE

Mentre le stazioni radio delle Hawaii trasmettevano musica da ballo, sull'arcipelago si era scatenato l'inferno: quella domenica mattina del dicembre 1941, centinaia di aerei erano comparsi sopra la sonnolenta guarnigione navale di Pearl Harbor, nel cielo limpidissimo, seminando la morte. Con questa tremenda « sorpresa » la guerra più sanguinosa della storia si estendeva dall'Europa all'Oceano Pacifico. La rievocazione del conflitto si apre in questa puntata con due eccezionali testimonianze. Il generale giapponese Minoru Genda, che aveva allora trentasei anni, rivela come preparò il fulmineo assalto alla flotta americana, lavorando per dieci mesi nel più rigoroso segreto. E l'ammiraglio americano Francis Rockwell ricostruisce la tragedia delle Filippine invase da una vera « alluvione » di uomini, la tempesta di fuoco sugli eroici difensori della ridotta di Corregidor e l'esodo di Douglas MacArthur, col suo comando, verso l'Australia, mentre le navi e gli aerei del Sol Levante dominavano l'oceano.

HANNO COLLABORATO

Generale MINORU GENDA, capo di Stato Maggiore dell'aviazione giapponese, Ammiraglio RYUNOSUKE KUSAKA, ex-capo di Stato Maggiore della Marina giapponese, Ammiraglio KIMPEI TERAOKA, ex-comandante della flotta giapponese delle Filippine, Generale SEIZO ARISUE, capo del servizio segreto giapponese, Ammiraglio FRANCIS ROCKWELL, ex-comandante della Flotta americana delle Filippine, Generale JAMES H. DOOLITTLE, ex-comandante della squadriglia americana che bombardò Tokio il 18 aprile 1942, Ammiraglio RAYMOND A. SPRUANCE, ex-comandante della 5ª Flotta americana nel Pacifico centrale, Ammiraglio LOUIS MOUNTBATTEN, ex-comandante supremo alleato nel Sud-Est asiatico, Generale PAUL W. TIBBETS, che lanciò la bomba atomica su Hiroshima.

Inchiesta e ricerche di Marc Heimer, Pierre Champalle, Domenico Agasso, Ricciotti Lazzero, Pietro Zullino. Per la documentazione fotografica: Archivio storico di Washington, Imperial War Museum di Londra, Ministero della Difesa di Tokio, LIFE, Associated Press, Magnum, London Express, Len Sirman - Ginevra, Archivio Fotografico Mondadori.



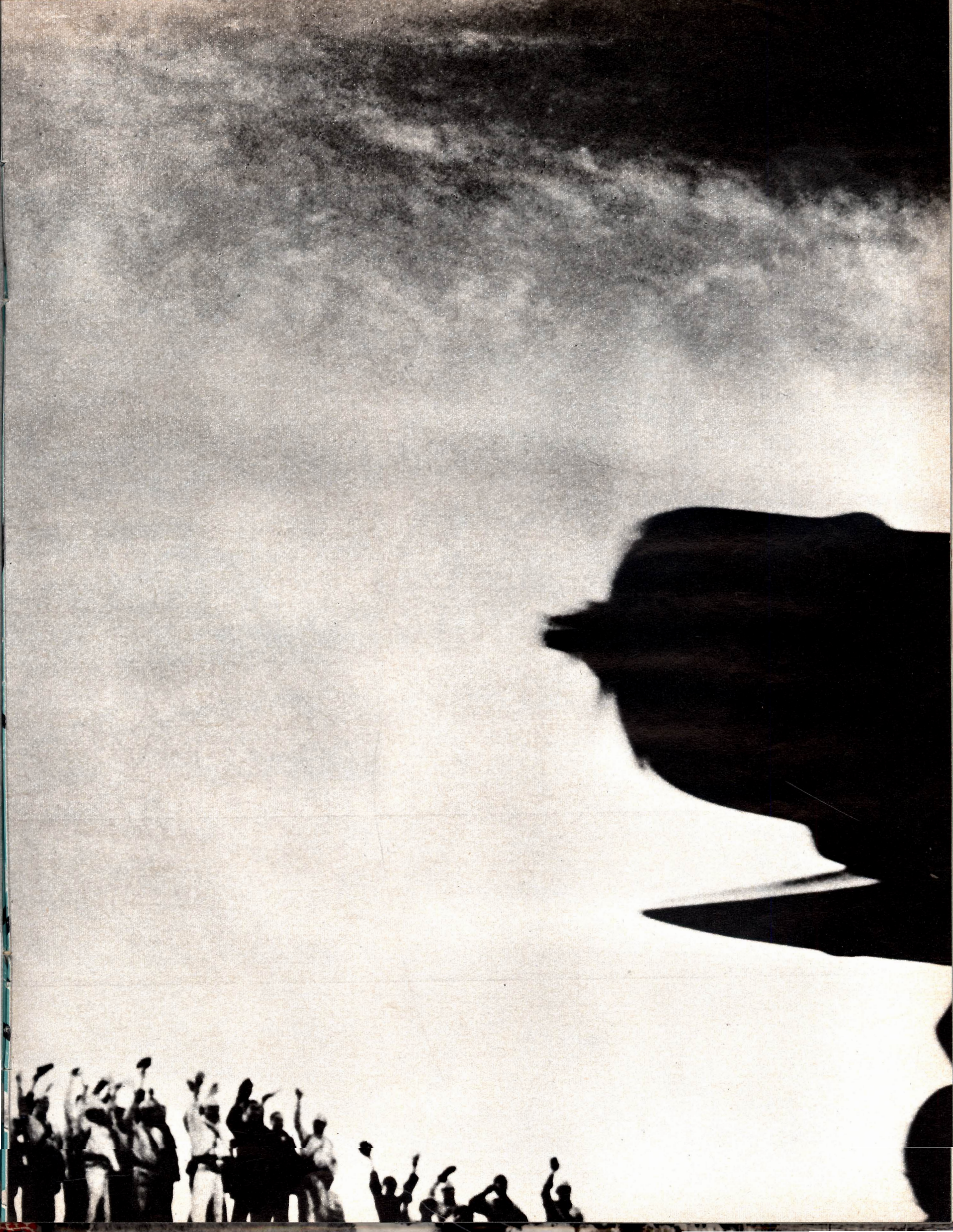
Dicembre 1941: la marina giapponese alza la bandiera di combattimento.

IL GENERALE TOJO HA SCATENATO LA GUERRA. LA FOLLA GRIDA: BANZAI!

7 dicembre 1941: a Tokio la folla invade le strade e canta il "Kimigayo", l'inno imperiale. Senza alcuna dichiarazione ufficiale è scoppiata la guerra: a tremila chilometri dal Giappone, a Pearl Harbor, 360 aerei nipponici stanno distruggendo la flotta americana del Pacifico. A Washington, il Presidente Roosevelt dichiarerà: "Questo è il giorno dell'infamia!". Nella foto, il generale Hideki Tojo, Primo Ministro, annuncia le prime vittorie giapponesi alla Dieta di Tokio.

L'ATTIMO DEL DESTINO: IL CAPITANO FUCHIDA PARTE ALL'ALBA COL PRIMO AEROSILURANTE

Sono le 6 del mattino di domenica 7 dicembre 1941: la bandiera di combattimento nipponica è stata issata sull'albero di maestra della portaerei Akagi, *che guida trentadue navi da guerra all'attacco di Pearl Harbor. L'ammiraglio Ryunosuke Kusaka ha portato gli assalitori a sole 190 miglia dalla grande base americana, affinché i suoi aerosiluranti, i bombardieri e i caccia abbiano a disposizione la maggior quantità possibile di carburante al momento dell'attacco. Negli Stati Uniti nessuno si attende l'improvvisa aggressione. A bordo delle sei portaerei nipponiche i piloti indossano uniformi nuove e brindano all'Imperatore. Il capitano Mitsuo Fuchida si presenta sulla tolda dell'*Akagi *e un marinaio gli cinge la fronte con l'*hashamaki, *una striscia di tela bianca, simbolo dello spirito di sacrificio per la patria. Poi il pilota sale sull'aereo e alla testa della prima pattuglia d'assalto si lancia verso Pearl Harbor.*

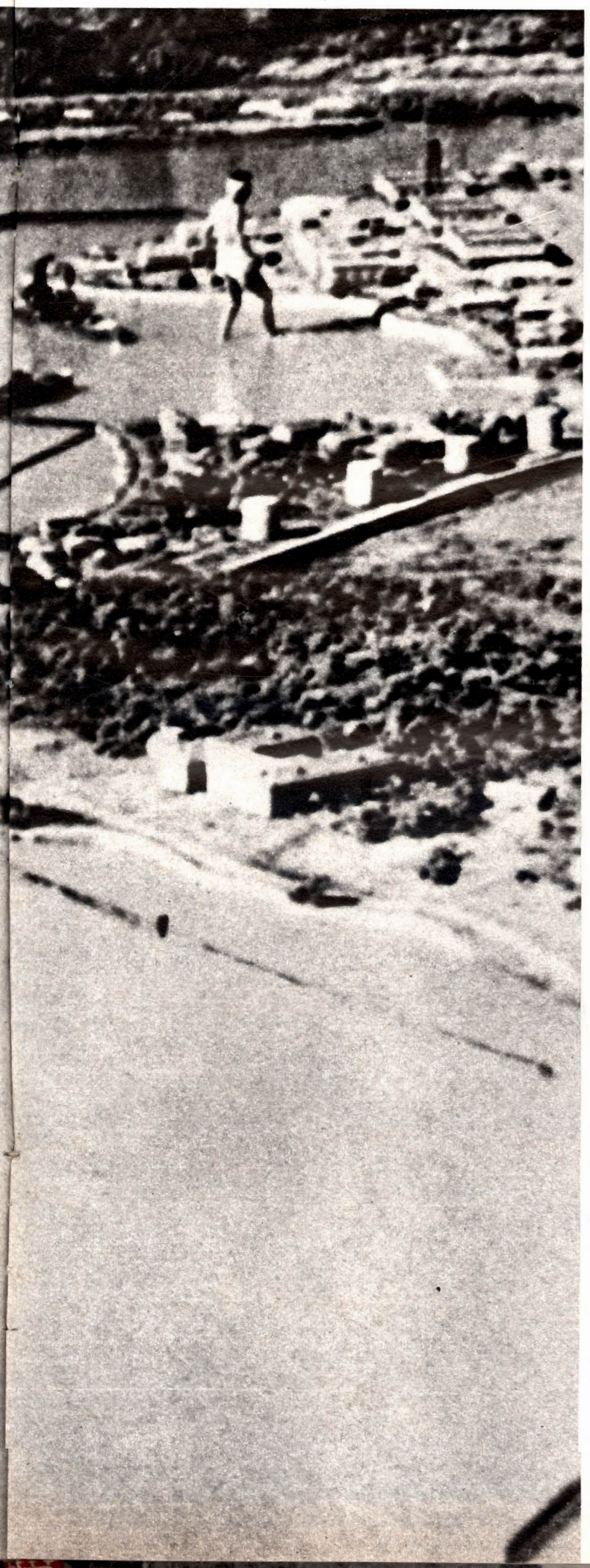


UNA FOTO ECCEZIONALE: SU QUESTO "MODELLINO" SEGRETO SI PREPARARONO I PILOTI DEL MIKADO

I preparativi per l'attacco a Pearl Harbor cominciarono nel febbraio 1941. I piani furono studiati dal capitano di fregata Minoru Genda, uno dei più brillanti ufficiali dell'aviazione navale nipponica. Tra l'altro, egli ricostruì in miniatura presso Tokio la base di Pearl Harbor. Nella fotografia qui sotto si vede appunto lo straordinario «modellino», completo in ogni particolare, compresa l'acqua, nella quale si muovono gli uomini incaricati di «aggiornare» continuamente la posizione delle navi.

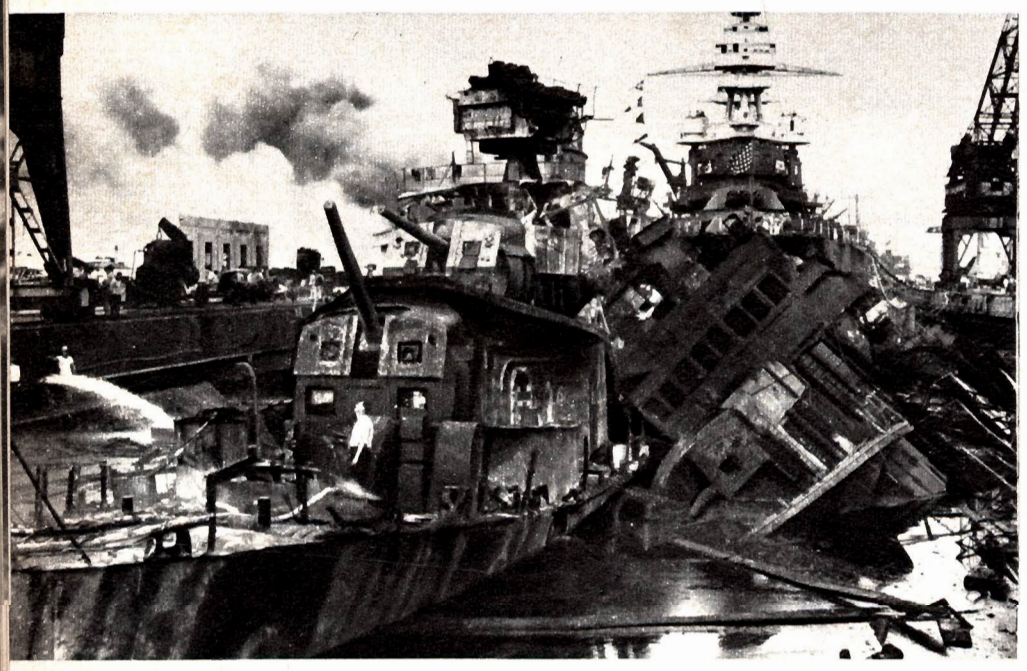
Genda radunò i migliori piloti del Giappone e li addestrò per il compito fissato dall'ammiraglio Yamamoto, comandante in capo della flotta: attaccare la base americana e distruggerla con una sola azione di sorpresa. Escogitò anche particolari modifiche ai siluri, dotandoli di speciali pinne che dovevano « guidarli » nei bassi fondali di Pearl Harbor. Poiché tra Stati Uniti e Giappone non esisteva ancora lo stato di guerra, fu facile per Genda procurarsi continue informazioni sulla flotta americana.

I modellini di navi che si vedono nella foto a sinistra riproducono esattamente lo schieramento delle unità americane a Pearl Harbor qualche tempo prima dell'azione. Un ufficiale nipponico, infatti, aveva potuto fotografare più volte la base navale statunitense, sorvolandola con un aereo da turismo che aveva regolarmente noleggiato a Honolulu. Nella foto qui sotto, un'immagine di Pearl Harbor durante l'improvviso attacco: la Oklahoma *colpita da un aerosilurante giapponese (nel cerchio bianco).*



UNA NUBE DI FUOCO: LA CORAZZATA "ARIZONA" SALTA IN ARIA

● *La posizione delle navi americane nella rada di Pearl Harbor il 7 dicembre 1941: seguendo un programma regolare, le unità, dopo aver eseguito le manovre nell'oceano, ritornavano alla base ogni fine settimana. Il giorno dell'attacco (una domenica) il grosso della flotta era ormeggiato tutt'intorno all'isola di Ford.*



● *I caccia* Cassin *e* Downes *ridotti dalle bombe ad un ammasso di ferraglia.*

● *Una spettacolare fotografia scattata durante il bombardamento*

La prima ondata d'attacco a Pearl Harbor era costituita da 183 aerei: 51 bombardieri in picchiata, 49 di alta quota, 40 aerosiluranti e 43 caccia. Gli aerosiluranti avevano una velocità massima di 320 chilometri all'ora e dovevano sorvolare la baia a 20 metri d'altezza. Alle 7.55 il capitano Mitsuo Fuchida, che guidava le formazioni, diede l'ordine d'attacco. Con precisione cronometrica aerosiluranti e bombardieri si lanciarono sulle unità da guerra. La base americana venne colta di sorpresa, mentre i marines *stavano facendo l'alzabandiera.*

dall'aeroporto dell'isola di Ford: la corazzata Arizona *esplode in una gigantesca nuvola di fuoco. In questo attimo stanno morendo 1103 uomini.*

DUE SILURI GUIZZANO DAL CIELO: LA "CALIFORNIA" AFFONDA IN POCHI MINUTI

A bordo delle corazzate americane l'attività era molto ridotta, quella domenica mattina. Durante la notte si era svolta un'esercitazione generale anti-sabotaggio e tutti gli aviatori ora dormivano. All'improvviso apparvero nel cielo gli aerei nipponici e la corazzata *California* (nella foto) fu colpita quasi simultaneamente da due siluri. La grande nave s'inclinò subito su una fiancata e cominciò ad affondare. Il carburante che scaturiva dai serbatoi squarciati s'incendiò quando la corazzata fu colpita da altre bombe. In pochi minuti la *California* venne tutta circondata da una terrificante muraglia di fuoco attraverso la quale l'equipaggio cercava disperatamente di aprirsi un varco.

● *A bordo delle sei portaerei giapponesi, i piloti rientrati dall'azione ascoltano esultanti il notiziario della stazione radio americana di Honolulu.*

GLI AVIATORI GIAPPONESI ESULTANO: MA LE GRANDI PORTAEREI AMERICANE SONO RIMASTE INTATTE

L'ultimo dei bombardieri giapponesi impiegati nell'attacco tornò sulle portaerei poco dopo mezzogiorno. L'« Operazione Pearl Harbor » era terminata con un bilancio incredibile: cinque corazzate, due incrociatori, tre caccia, una nave appoggio e una nave officina americane affondate sui bassi fondali, contro appena ventinove apparecchi nipponici abbattuti e sei sottomarini tascabili colati a picco nella baia. Per la Marina degli Stati Uniti, quello era il colpo più duro di tutta la sua storia: 300 mila tonnellate di naviglio immobilizzato in una sola azione e 2503 morti. Ma il risultato fu meno decisivo di quanto si potesse prevedere: con uno sforzo gigantesco, gli americani riuscirono in alcuni mesi a riportare a galla e a rimettere in efficienza ben quattro delle cinque corazzate colpite dalle bombe giapponesi. Inoltre, quel giorno a Pearl Harbor non erano presenti le grandi portaerei della flotta del Pacifico: la Lexington *e l'*Enterprise*, le quali riuscirono in tal modo a sfuggire alla distruzione.*

Durante tutto l'attacco, la radio continuò a trasmettere musica da ballo.

● *Gli americani seppelliscono i loro morti: su ogni tomba una bandiera.*

SONO STATO IO A PREPARARE L'ATTACCO A PEARL HARBOR

del generale Minoru Genda

Capo di stato maggiore dell'aviazione giapponese

La fulminea distruzione della flotta americana nel Pacifico sbalordì il mondo nel dicembre 1941, ma questa impressionante azione aveva avuto un lungo prologo segreto: mesi di studi e di esercitazioni diretti da un giovane ufficiale allora sconosciuto. L'ideatore dell'impresa, che oggi comanda l'aviazione militare nipponica, rivela in queste pagine i retroscena della minuziosa preparazione

A sinistra: Minoru Genda nel 1941. A destra: una sua recente immagine, nella nuova uniforme di capo dell'aviazione militare giapponese.

Nel settembre del 1940 tornai in Giappone dopo un soggiorno di due anni in Gran Bretagna come addetto navale presso la nostra ambasciata di Londra. (*Minoru Genda, nato a Hiroshima, era allora capitano di fregata e aveva 36 anni*). Al mio ritorno fui assegnato allo stato maggiore della prima squadra di portaerei, che stava partendo per le manovre. Verso la fine del gennaio 1941, terminate le esercitazioni, la squadra raggiunse la baia di Ariake, ed io ricevetti un messaggio del contrammiraglio Takijiro Onishi, capo di stato maggiore dell'undicesima squadra di portaerei, che mi invitava ad andarlo a trovare, solo, alla base di Kanoya: doveva mettermi al corrente di un affare della massima importanza.

Il contrammiraglio mi aspettava nel suo ufficio, con un'espressione grave sul volto. « Dia un'occhiata a queste carte », disse, tendendomi alcuni fogli quadrettati, su cui riconobbi facilmente la bella calligrafia dell'ammiraglio Isoroku Yamamoto, comandante in capo della nostra flotta. La lettera descriveva in succinto e senza enfasi quello che si voleva da noi. Ma io, a mano a mano che leggevo, mi sentivo invadere da un profondo turbamento.

« In caso di guerra con gli Stati Uniti », diceva la lettera, « non abbiamo alcuna speranza di vincere se non distruggeremo completamente la flotta americana del Pacifico, concentrata nella rada di Pearl Harbor. Anche con questa operazione io non sono affatto certo della vittoria finale: tuttavia l'azione contro Pearl Harbor è assolutamente necessaria. Penso di gettare contro la flotta americana la prima e seconda squadra di portaerei, e desidero che questo progetto sia messo allo studio. »

Il seguito della lettera era ancora più sconvolgente: « Contro Pearl Harbor verrà lanciato un solo attacco. Gli obbiettivi saranno le corazzate. Il responsabile delle forze d'assalto sarò io personalmente. »

Rabbrividii. Certo, un attacco a Pearl Harbor era stato già preso in considerazione, come semplice manovra strategica. Ma il buon senso aveva sempre impedito alla marina giapponese di pensare davvero a realizzarlo. E adesso, invece, lo stesso capo delle nostre forze navali aveva deciso di metterlo in esecuzione! Terminai la lettura emozionatissimo, e per qualche istante il contrammiraglio Onishi ed io restammo a guardarci senza parlare. Fu infine lui a rompere il silenzio: « Come vede, l'ammiraglio è proprio deciso: per questo lei è stato chiamato qui. Metta immediatamente allo studio questo progetto. Inutile aggiungere che si tratta di un segreto militare di primaria importanza ».

Ma io chiesi: « Perché bisogna mirare alle corazzate? Mi sembra che il nostro obiettivo principale dovrebbero essere le portaerei. E che cosa intende l'ammiraglio Yamamoto quando dice che ci sarà un solo assalto? ». Potevo infatti capire che si cercasse di assestare al nemico un unico colpo per mantenere al sicuro le nostre portaerei, che erano poche. Ma spingere l'ingenuità fino a credere di poter annientare la flotta americana senza subire perdite a nostra volta, sfiorava l'assurdo. Dissi dunque chiaramente al contrammiraglio che mi sembrava impossibile affondare le corazzate o le portaerei senza lanciare una seconda ondata di bombardieri subito dopo la prima.

Takijiro Onishi mi rispose subito: « Capisco, e ho fatto anch'io lo stesso ragionamento: ma l'ammiraglio ha una logica tutta sua, e mira soprattutto all'effetto psicologico di questo unico e folgorante attacco. Bisogna convincere gli americani che sarebbe insensato continuare la lotta con la strategia ordinaria, visto che noi giapponesi impieghiamo metodi del tutto eccezionali. Forse questo metterà fine rapidamente al conflitto: l'ammiraglio è persuaso che una guerra prolungata porterebbe alla distruzione totale del nostro paese ».

« Ho capito », risposi. E mi tornò alla mente che l'ammiraglio Yamamoto aveva sempre considerato le corazzate come « ornamenti da salotto » di cui solo le flotte dei paesi ricchi non sapevano fare a meno, per motivi di prestigio. Ed ora noi eravamo sul punto di liquidare d'un colpo le corazzate americane. Si poteva provare una soddisfazione più grande? Il mio turbamento fu sopraffatto da una vivissima eccitazione. Tornai alla base di Ariake, stabilendo il mio ufficio sulla portaerei *Kaga*. Pensavo alla pesante responsabilità che incombeva su di me: ero diventato l'arbitro dei destini della flotta giapponese. Non potei impedirmi di maledire la mia incapacità. Per una settimana mi consacrai anima e corpo allo studio dell'impresa. Una tormentosa fatica resa ancor più penosa dalla necessità di mantenere il più assoluto segreto, lavorando al fianco di colleghi persuasi che si stesse progettando semplicemente una nuova manovra per la nostra squadra.

Quali sarebbero state le principali forze d'attacco e quanti gli effettivi da impegnare? Lungo quale direttrice muovere su Pearl Harbor,

da sud o da nord? Sarebbe stato possibile organizzare rifornimenti lungo la rotta? Bisognava rispondere a questi e a molti altri interrogativi. L'obiettivo, comunque, era unico e preciso: le corazzate. E l'arma più efficace per colare a picco una corazzata era senza alcun dubbio il siluro. Ma il siluro, una volta lanciato, scende sott'acqua per sessanta metri prima di risalire, e la profondità massima della rada di Pearl Harbor era di dodici metri. Difficile dunque prevedere con precisione l'efficacia d'un attacco con aerosiluranti.

Per preparare un piano mi furono di grande utilità i documenti sulle esercitazioni condotte nelle acque di Kashima a cura del *Kui Kenkyukai* (Gruppo di ricerca sulla potenza delle forze aeree). Sulla base dei dati di cui venni in possesso stabilii un progetto strategico iniziale dell'attacco, dopodiché tornai dal contrammiraglio Onishi. Letto e riletto il mio studio, Onishi mi chiese: « Dunque, la cosa si può fare? ». « Si può fare », risposi; e in verità, date le circostanze, sarebbe stato difficile concludere diversamente. « Magnifico », disse il contrammiraglio con un lieve sorriso. « Il vostro primo gruppo aereo costituirà il nerbo delle forze da impiegare nell'operazione; perciò vi chiedo di inserire, nei programmi di addestramento, tutti gli esercizi preparatori che potranno riuscire utili ai piloti durante l'attacco. »

Seppi più tardi che Onishi, dopo qualche modifica, aveva sottoposto il mio progetto all'ammiraglio Yamamoto, il quale verso il mese di aprile ordinò ufficialmente a tutti i membri importanti dello stato maggiore di prendere le misure preparatorie in vista di un possibile attacco a Pearl Harbor. Il 10 aprile fu apportato un cambiamento rivoluzionario alla formazione di combattimento della nostra flotta: nacque il gruppo operativo incaricato di lanciare il grande assalto.

Agire di sorpresa
era un imperativo categorico

Le principali unità di questo gruppo operativo sarebbero state le portaerei *Akagi, Kaga, Soryu* e *Hiryu*. Ad esse sarebbe spettato l'onore di colpire a morte la mastodontica flotta da guerra americana. Il concentramento delle nostre maggiori portaerei stava a significare l'incrollabile volontà dell'ammiraglio Yamamoto di riuscire nell'impresa. Io fui assegnato al comando della forza aerea; il vice ammiraglio Tadakazu Nagumo ebbe quello dell'intero gruppo ed il contrammiraglio Ryunosuke Kusaka fu promosso capo di stato maggiore. Raggiungemmo i nostri posti a bordo dell'unità ammiraglia, l'*Akagi*.

Alcuni giorni dopo, l'ammiraglio Nagumo mi chiamò nella sua cabina, con un altro ufficiale, e a voce bassa ci confidò: « I capi della flotta hanno immaginato un'operazione senza precedenti: si tratta di un attacco alle isole Hawaii. Noi dobbiamo renderlo eseguibile: studiamo dunque questo problema ». Capii allora che il mio progetto era stato approvato.

L'ammiraglio Yamamoto, capo della flotta nipponica, credeva negli effetti psicologici, oltre che in quelli militari, dell'attacco di sorpresa.

L'ufficiale che era con me fu sbalordito dall'annuncio e io stesso dovetti simulare sorpresa, facendo una faccia di circostanza davanti a Nagumo, il quale ignorava che il piano d'attacco l'avevo preparato io. Quel tormentoso progetto al quale avevo tanto lavorato due mesi prima, mi tornava finalmente tra le mani. Quando l'avevo portato al contrammiraglio Onishi, esso conteneva queste frasi: « Non ci si può affidare ad un attacco con siluri, che si presenta d'incerta efficacia, né ad un bombardamento orizzontale, durante il quale andrebbero a segno pochi colpi: il mezzo più sicuro consiste dunque nel bombardamento in picchiata ». Così avevo concluso. Invece, nel piano che mi tornava sotto gli occhi, si prendevano in considerazione anche gli altri due tipi di attacco aereo. Non che io li avessi trascurati: sapevo bene che non si poteva ragionevolmente sperare di affondare delle corazzate con le bombe da 250 chili utilizzate allora negli attacchi in picchiata. Per squarciare le corazze ci volevano gli ordigni da 800 chili del bombardamento orizzontale. Ma ben pochi avevano la probabilità di andare a segno. Quanto ai siluri, lo scarsissimo fondale di Pearl Harbor ne rendeva l'uso assai discutibile. Comunque bisognava superare tutte le difficoltà, quali che fossero, con approfonditi studi e rigorose esercitazioni. Era la guerra, e bisognava vincerla.

Ma occorreva sempre tener nascosto che il nostro obiettivo era Pearl Harbor. Solo pochissimi ufficiali di marina erano al corrente del grande progetto. Altri avevano cercato certamente di sondare le intenzioni dello stato maggiore, ricevendo però risposte canzonatorie: « Attaccare Pearl Harbor? È una fantasia da sonnambuli! ». Nel frattempo, il 29 luglio, le truppe giapponesi sbarcarono nella parte meridionale dell'Indocina francese. Cogliendo a volo il pretesto, gli Stati Uniti congelarono i capitali giapponesi depositati nelle banche americane ed organizzarono ai nostri danni il blocco del petrolio, imitati ben presto dall'Olanda e dalla Gran Bretagna. Questo voleva dire l'annientamento della nostra forza navale, per mancanza di rifornimenti, entro pochissimo tempo.

Terminai di mettere a punto il piano d'attacco su Pearl Harbor verso la fine di agosto. Secondo i miei calcoli, l'azione doveva essere condotta da 360 aerei: specificai che questo numero era il minimo indispensabile, e che non bisognava ridurlo neppure di una unità. Il 6 settembre si riunì il consiglio di guerra alla presenza dell'Imperatore e si decise di non temporeggiare più. L'apertura delle ostilità con gli Stati Uniti fu stabilita per la fine di ottobre, e i preparativi militari incominciarono immediatamente. Ma già dal primo settembre io avevo assegnato cinque basi, a sud dell'isola di Kiu-Su, ai 360 aeroplani della prima e quinta squadra portaerei (la quinta squadra, con le nuovissime *Zuikaku* e *Shokaku*, era stata aggregata alla prima). Tutti gli ufficiali e tutti i soldati furono sottoposti ad un allenamento severo.

I risultati di queste esercitazioni furono così riassunti: « Aerei da caccia, molto bene; bombardamento in picchiata, efficace; aumenta anche l'efficacia del bombardamento orizzontale ». Tra le buone notizie che ricevevo, e che facevano crescere di giorno in giorno le nostre probabilità di successo, l'unica zona d'ombra restava l'aerosiluramento. Proprio come avevo previsto. Gli aviatori continuavano ad esercitarsi sganciando siluri su acque profonde pochi metri, senza capire perché mai lo stato maggiore avesse dato ordini tanto stupidi. Verso il 20 settembre si svolse presso la scuola navale di Tokio, alla presenza dei più alti comandanti della flotta, una esercitazione figurata con modellini di navi e di aerei. I risultati della finta battaglia furono questi: noi avevamo perduto due portaerei e 127 apparecchi, ma la flotta americana era stata annientata. Le altre navi nipponiche erano riuscite ad allontanarsi abbastanza rapidamente, rendendo inutile qualunque inseguimento. Ma non tutti i problemi potevano dirsi risolti dopo la battaglia coi modellini. Agire di sorpresa era un imperativo categorico: ma in pratica si poteva realizzarlo? E sarebbe stato possibile organizzare un rifornimento lungo la rotta, condizione essenziale per il buon esito dell'operazione? L'atmosfera della riunione incominciava a farsi pessimistica; lo stato maggiore generale esprimeva, nel complesso, parere contrario. Già qualcuno incominciava ad alzarsi per abbandonare la seduta, quando un vecchio ufficiale, Naoto Kuroshima, gridò con voce tonante: « Se i militari discutono la guerra, significa che non la fanno! ». Era un modo di dire molto diffuso tra i marinai.

Mi fermai col respiro mozzo. Il vecchio ufficiale aveva detto bene: le snervanti discussioni prima della battaglia, di solito, portano a concludere che non vale la pena di battersi. Più tardi venni a sapere quale furibonda reazione ebbe l'ammiraglio Yamamoto, di solito così calmo e sorridente, quando gli riferirono l'esito di quella riunione. « Chi, chi l'ha proposta? », gridò. « Chi è che sogna di poter sbar-

SI ABBASSANO DI COLPO LE BANDIERE DELL'AMMIRAGLIA: COMINCIA LA TRAGEDIA

care in Malesia o nelle Filippine senza prima aver distrutto la flotta americana nel Pacifico? » Gli obiettarono che l'operazione Pearl Harbor appariva troppo rischiosa, un vero gioco d'azzardo. « Non è affatto un gioco d'azzardo », replicò Yamamoto, « perché se noi non attacchiamo Pearl Harbor non potremo fare la guerra; e se l'attacco non riesce vuol dire che il Cielo ci è contrario. In questo caso dovremo rinunciare alla guerra per sempre! »

Ad ogni modo, il 7 ottobre io insistetti presso il vice ammiraglio Nagumo sulla necessità di rivelare agli alti ufficiali della nostra aviazione navale ed ai comandanti delle squadriglie il vero obiettivo dell'azione. Così avrebbero potuto allenarsi consapevolmente all'attacco con siluri. Non dimenticherò mai l'espressione di quegli ufficiali quando appresero dalla viva voce di Nagumo, a bordo della *Akagi*, che si progettava di assaltare Pearl Harbor.

I piloti impararono a sfiorare le onde del mare

Per qualche istante rimasero paralizzati dallo stupore, e poi esplosero tutti insieme in un « oh! » di ammirazione; una specie di grido contenuto, grave e profondo, che sembrava esprimere il senso di potenza da cui si sentivano pervasi. Shiegaru Murata, un fanatico del siluramento, commentò: « Questa sì che è una impresa! ». E quando poi discutemmo della scarsa profondità della rada di Pearl Harbor, che rendeva problematico il lancio dei siluri, essi conclusero: « Ci sono buone probabilità di riuscire egualmente, ma dovremo allenarci con molto impegno in una zona che abbia caratteristiche simili a quelle di Pearl Harbor ». Intanto per l'attacco era stata scelta la data del 17 novembre: non ci restavano perciò che quaranta giorni.

Tutte le esercitazioni successive ebbero come punto di partenza la base di Kagoshima, situata in una regione la cui topografia ricorda quella dell'isola di Oahu, nelle Hawaii, dove si trova Pearl Harbor. Gli aerei decollavano, poi si mettevano immediatamente in formazione di battaglia sopra le colline di Shiroyama; quindi scendevano ad angolo acuto fino alla valle di Iwasaki. A questo punto viravano bruscamente, sboccavano sul litorale e si gettavano sul mare fino a sfiorare le onde ad un'altezza inferiore ai dieci metri. Gli equipaggi puntavano i siluri sui bersagli e li sganciavano. Questo era l'incredibile *tour de force* a cui si sottoponevano continuamente, giorno per giorno, i nostri aerosiluratori.

Un brutto mattino di metà ottobre, tuttavia, ci giunse una notizia che sconvolgeva completamente tutti i nostri piani. Lo stato maggiore della marina aveva preso una decisione sorprendente: quella di richiamare a sud, per i progettati sbarchi nelle Filippine e in Malesia, le portaerei *Soryu, Hiryu* ed *Akagi*. Non solo: era stato anche stabilito uno scambio di equipaggi, cosicché il contrammiraglio Jamon Yamaguchi - sostenitore entusiasta dell'azione su Pearl Harbor - avrebbe dovuto condurre a sud le sue portaerei con a bordo piloti nuovi e scarsamente allenati, mentre i « suoi » piloti, quelli destinati a Pearl Harbor, avrebbero compiuto l'azione agli ordini di un altro comandante. Mentre io spiegavo all'inviato dello stato maggiore della marina che con tre portaerei in meno non avrei potuto attaccare la base americana, Yamaguchi m'interruppe e gridò: « Qualunque cosa mi si venga ad ordinare, io morirò soltanto davanti a Pearl Harbor, non altrove. Che le mie navi vadano pure al sud: io, costi quel che costi, andrò ad attaccare le Hawaii con i miei vecchi piloti ». Poi, in tono addolorato, quasi supplichevole, continuò rivolto all'inviato dell'alto comando: « Signor ufficiale dello stato maggiore, forse la decisione è stata presa perché le mie navi, la *Soryu* e la *Hiryu*, hanno un'autonomia inadeguata rispetto alla distanza che ci separa da Pearl Harbor? E allora mi si dia soltanto il carburante che occorre per il viaggio di andata. Per il ritorno mi arrangerò; andrò alla deriva, sfrutterò le correnti. Che importa quello che accadrà dopo l'attacco? Signor ufficiale dello stato maggiore: io non posso separarmi adesso dai miei piloti, davvero, non posso ».

Queste parole mi addoloravano profondamente, ma non potevo fare nulla per Yamaguchi, e cercavo perciò di sfuggire i suoi sguardi imploranti. Il vice ammiraglio Nagumo e il capo di stato maggiore addetto alla spedizione, Kusaka, si rassegnarono a metà, perché non c'era altro da fare: ma Yamaguchi non ci riusciva. Poco dopo, però, l'ammiraglio Yamamoto inviò un messaggio che ci riempì di gioia: « Conformemente ai desideri delle squadre, l'operazione su Parl Harbor sarà effettuata da sei portaerei, come deciso anteriormente ». A rischio di vedersi togliere il comando, Yamamoto era riuscito ad imporre la sua volontà.

Sempre in quei giorni apprendemmo che l'inizio delle ostilità con gli Stati Uniti era stato ancora rinviato. Non più metà novembre: l'offensiva sarebbe stata scatenata ai primi di dicembre. Il rinvio, in fondo, ci faceva comodo, permettendoci di completare l'addestramento dei piloti e la scorta di bombe. Del resto, non eravamo ancora giunti a conclusioni positive per quanto riguardava la possibilità di usare i siluri. Ad ogni modo, nei giorni 2 e 3 novembre eseguimmo grandi esercitazioni preparatorie per l'assalto alle Hawaii, basandoci sui piani di volo ideati da me. Il coordinamento dell'azione riuscì bene, i piloti si comportarono magnificamente, la precisione del tiro risultò soddisfacente. Ero fiero del successo, ma rimaneva da dissipare una nube d'incertezza: non avevamo ancora scoperto il modo di superare la considerevole difficoltà creata ai siluri da quei miseri dodici metri del fondale di Pearl Harbor. Il caposquadriglia Murata, con la testa fra le mani, gemeva: « Niente, niente, non si può fare affidamento che sui bombardieri ». E intanto il giorno dell'attacco si avvicinava inesorabilmente. Lo stato maggiore generale lo

Mancano poche ore al momento dell'attacco: si assegna a ciascun pilota l'obiettivo da colpire.

aveva fissato in modo irrevocabile per il 7 dicembre 1941, tempo delle isole Hawaii: 8 dicembre per il Giappone, tenuto conto della linea di cambiamento di data che attraversa il Pacifico.

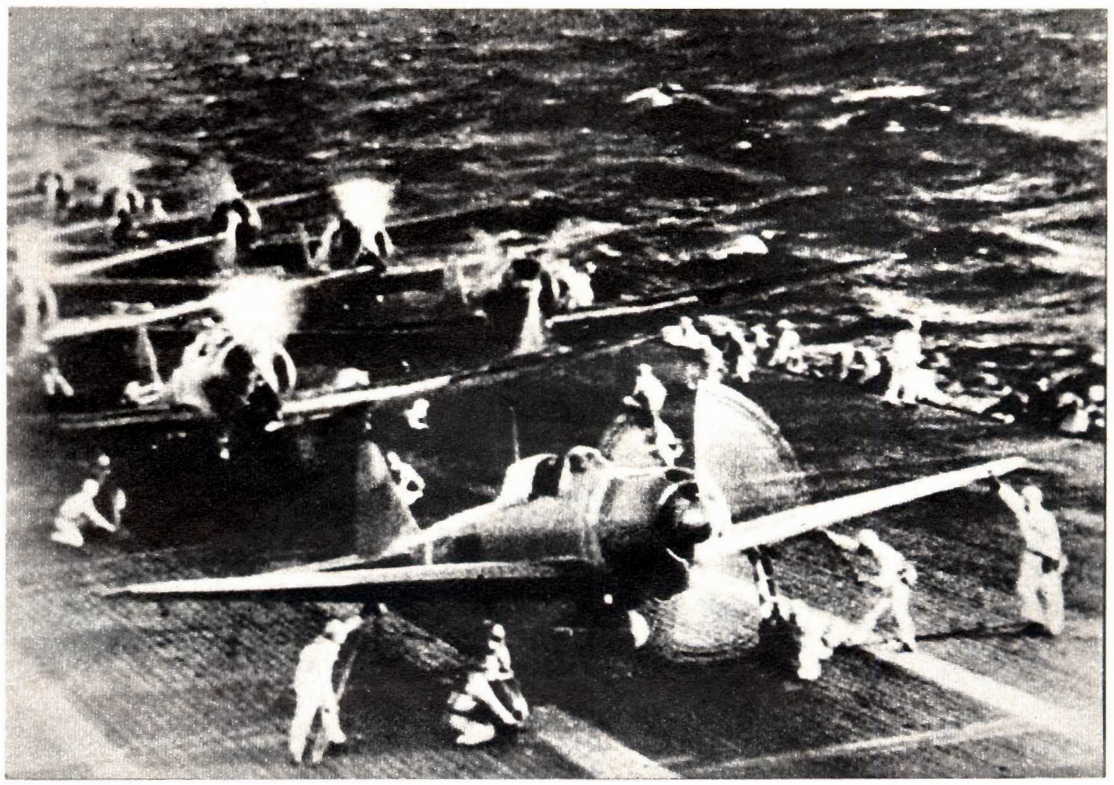
Per essere pronti l'8 dicembre era indispensabile mettersi in rotta per le isole Hawaii entro l'ultima decade di novembre. Nel programmare l'esecuzione dei piani, decidemmo di contare a rovescio i giorni a partire dall'8 dicembre. La prima squadra di portaerei raggiunse il porto di Sasebo, la seconda quello di Tokuyama, la terza quello di Kure e si fecero gli ultimi preparativi.

E verso la metà di novembre - ero a bordo della *Akagi* ancorata davanti a Sasebo - mi giunse finalmente un telegramma da Kagoshima, dove i piloti degli aerosiluranti continuavano i loro esercizi. Diceva semplicemente: « Abbiamo superato l'ostacolo dei dodici metri ». A quella notizia non potei fare a meno di urlare: « *Banzai!* ». Potevo facilmente immaginare la gioia dei miei ufficiali a cominciare dal caposquadriglia Murata: usando siluri modificati erano riusciti a metterne a segno 83 su 100, in una zona dove l'acqua era alta dodici metri, precisamente come a Pearl Harbor. Da quel momento ebbi la certezza che tutto sarebbe stato perfettamente pronto al momento dell'attacco e respirai più liberamente. Ma subito dopo mi venne da piangere: era la prima volta che mi capitava da quando lavoravo al progetto. Quel pianto era una specie di atto di ringraziamento a tutti coloro che avevano compiuto sforzi sovrumani per giungere al grande risultato.

« Scalate il monte Niitaka », fu l'ordine cifrato dell'attacco

---

Il 17 novembre, comandanti ed ufficiali del nostro gruppo operativo si riunirono a bordo della *Nagato* alla fonda nella baia di Saheki. Parlò l'ammiraglio Yamamoto: « Io penso », disse, « che molti di voi siano contrari a questa operazione. Ma senza attaccare Pearl Harbor non potremmo fare la guerra, né aspirare ad un ruolo di grande nazione. La marina americana è l'avversario più potente che la nostra flotta abbia mai dovuto affrontare nel corso della sua storia. Dal successo di questa impresa dipende l'esito di tutta la guerra. Signori: gli americani sono avversari degni di voi ». Il 23 novembre, mentre le trentadue navi che complessivamente formavano il gruppo operativo erano ormai riunite nella baia di Nossapu, ci fu un'altra riunione di comandanti ed ufficiali a bordo della portaerei *Kaga*. Fu distribuito il piano d'attacco elaborato da me. Poi parlò il vice ammiraglio Nagumo. Successivamente i piloti posero allo stato maggiore una domanda difficile: « Per impedire che la flotta possa essere localizzata dalle stazioni d'ascolto americane, è stato deciso di non usare la radio durante l'attacco. Che cosa dovranno fare gli equipaggi degli aeroplani, in caso di ammaraggio forzato, per invocare soccorso? ». Fu il capitano Takehiko Chihaya a troncare gagliardamente la questione: « In quel caso non invocheremo soccorso: moriremo in silenzio ».



Dai ponti delle sei portaerei giapponesi decollano gli apparecchi delle prime squadriglie d'assalto.

Nel pomeriggio del giorno 25 novembre, tre sottomarini di pattuglia lasciarono il porto di Nossapu. Il cielo prometteva neve. Il 26 uscì la squadra di incrociatori destinata a sorvegliare i mari durante l'operazione. Infine, tutto il grosso delle nostre forze mise la prua in direzione delle Hawaii. Navigammo dritti verso est mantenendo la nostra rotta sui quaranta gradi di latitudine nord. Durante i primi giorni di traversata mi colse una profonda crisi di smarrimento e di dubbio: pensavo alle tremende difficoltà dell'impresa, ero atterrito dalle responsabilità e il mio stato d'animo divenne pietoso. Allora decisi di dedicarmi con accanimento a lavori senza importanza, tanto per riempire le lunghe giornate e le notti insonni che logoravano i nervi. Il giorno 2 dicembre il vice ammiraglio Nagumo ricevette dall'ammiraglio Yamamoto il messaggio cifrato che confermava l'ordine di attacco: « *Niitaka-Yama Nobore* », che significava « Scalate il monte Niitaka ». Il dado era tratto. Il Giappone scatenava la guerra. Allora io sentii dissolversi in me ogni dubbio e pregai la divinità: « Fatemi morire », dicevo, « ma che l'impresa riesca ».

Il giorno 7, dopo aver raggiunto un punto situato poco più a nord delle Hawaii, tutte le navi del gruppo operativo effettuarono simultaneamente una virata a destra per scendere verso sud. All'una del mattino, superato l'ultimo punto che avrebbe ancora consentito un dietro-front, sentimmo di aver varcato le soglie della guerra. Da allora in poi, ogni secondo che passava ci avvicinava al combattimento. Ci lasciammo indietro le navi-cisterna ed affrontammo le ultime seicento miglia di mare alla velocità di ventiquattro nodi.

Nel cielo dell'8 dicembre (7 per gli americani), prima dell'alba, le nubi coprivano di quando in quando la luna. Il vento soffiava verso est-nord-est a quindici metri al secondo, il mare era grosso. Dopo due ore di pesantissimo sonno mi sentii perfettamente fresco e preparato. Eravamo arrivati esattamente nel punto previsto per lanciare l'attacco aereo.

I motori degli aerei allineati sui ponti erano già in funzione. I piloti li provavano prima del decollo. Io guardavo la scena tranquillamente, con l'animo sereno. Da tutte le altre navi si fissava l'ammiraglia, che doveva dare ai piloti il segnale dell'attacco: ed esso venne. Improvvisamente tutte le bandiere dell'*Akagi*, che erano issate a mezz'albero, guizzarono in cima e poi vennero fulmineamente ammainate. Era il segnale.

L'apparecchio pilotato dal caposquadriglia Fuchida scivolò per primo sul ponte di decollo, s'innalzò e scomparve verso sud. Dalla oscurità del posto di controllo potei vedere tutti gli aerei che ad uno ad uno lasciavano la nave, non pensando più che quello spettacolo segnava l'inizio di una tragica guerra.

Per due ore, invece, pregai sinceramente per la pace. Senza amore, senza odio, senza gioia né tristezza, ero come uscito fuori di me stesso. Non sentivo nulla, tranne la carezza fresca del vento. Ma non durò a lungo. « Silurare le principali unità... infliggere gravi perdite... » D'un tratto non ebbi in mente altro che quest'ultimo ordine impartito ai piloti. Ed essi, già in quel momento, stavano realizzando nel cielo di Pearl Harbor il piano che io avevo messo a punto con tanta fatica.

Generale Minoru Genda

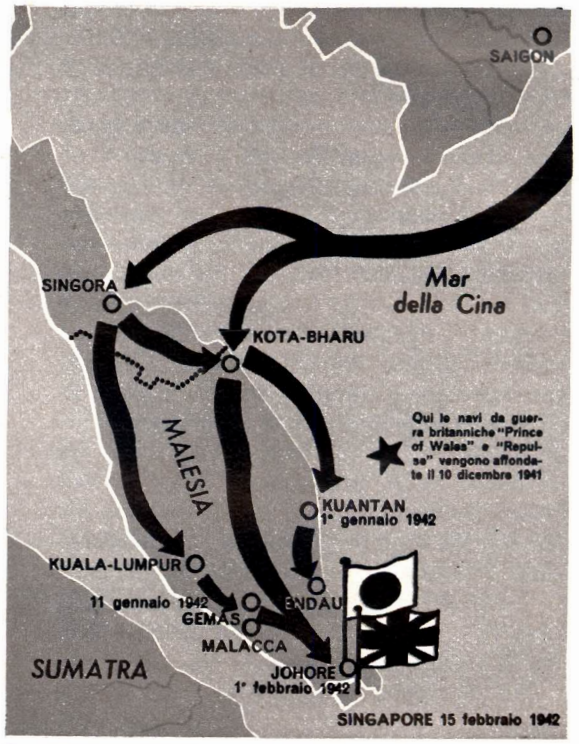
Tutti i diritti riservati
Epoca 1965

LA FULMINEA OFFENSIVA NELLA GIUNGLA: LA POTENTE FORTEZZA DI SINGAPORE CADE IN UNA SETTIMANA

Lo stesso giorno di Pearl Harbor, una squadra navale giapponese partì dalla base di Cam-Banh nell'Indocina francese, affittata a Tokio dal governo filonazista di Vichy. La squadra trasportava il corpo di spedizione del generale Tomoyuki Yamashita, che sbarcò a Singora e Kota-Bharu, invadendo la Malesia. Cominciava in quel momento la terribile guerra nella giungla. Nessun ostacolo fermò i giapponesi: né i ponti distrutti dagli inglesi né il calore, che stremava i piloti dei carri armati. Con un'avanzata-lampo di 1100 chilometri, il 25 gennaio 1942 Yamashita arrivò davanti a Singapore, dopo aver conquistato la base di Kuala-Lumpur.

L'assalto a Singapore cominciò l'8 febbraio, a mezzanotte. Due divisioni nipponiche attraversarono lo Stretto di Malacca e attaccarono le prime linee difensive inglesi. La grande fortezza di Singapore era dotata di giganteschi pezzi da 450 millimetri, i più potenti del mondo, ma essi potevano sparare soltanto in direzione di un nemico proveniente dal mare: i giapponesi attaccavano invece dal retroterra. Dopo una settimana di combattimenti feroci, il generale britannico Percival fu costretto a capitolare. Yamashita lo obbligò a presentarsi di persona a offrire la resa, poi lo fece prigioniero coi suoi 60 mila uomini e gli fece spazzare le vie della città.

● *15 febbraio 1942: alla periferia di Singapore gli inglesi si arrendono alle pattuglie giapponesi.*



● *Le direttrici dell'attacco nipponico a Singapore.*

● *Nelle strade affollate di Singapore cadono i proiettili dell'artiglieria giapponese: due donne piangono disperatamente accanto a una bambina morta.*

● *Il generale Yamashita, conquistatore di Singapore. Per le sue fulminee avanzate in Malesia i soldati lo chiamarono «il Rommel nipponico».*

TUTTO L'ORIENTE È IN FIAMME DALLE ISOLE ALEUTINE ALLA BIRMANIA E ALL'INDONESIA

INCIDENTI IN SIBERIA
(maggio-giugno 1940)
Conflitto di frontiera tra i sovietici comandati dal generale Zukov e i giapponesi - Due divisioni nipponiche messe in fuga

MANCIUKUÒ

VLADIVOSTOK

AZIONI DI COMMANDOS DEL GENERALE WINGATE
(Infiltrati nelle linee giapponesi i "Chindit" di Wingate attaccano i nipponici)

LA RESISTENZA CINESE
Da Ciungking, dove si è trasferito il governo nazionalista, Ciang Kai-Scek resiste all'invasione: il suo esercito conta due milioni e mezzo di uomini

PECHINO

L'ARMATA ROSSA DI MAO TSE-TUNG
Rifugiato a Chen-si dopo la "lunga marcia" del 1935, il governo comunista controlla il nord-ovest della Cina

COREA

INVASIONE DELLA MANCIURIA
(18 settembre 1931)
L'esercito giapponese vi instaura un Protettorato: il Manciukuò

SEUL

INCIDENTI DEL PONTE MARCO POLO
(7 luglio 1937)
I giapponesi invadono la Cina e occupano Pechino

SCIANGHAI

CINA

CAMPAGNA DI BIRMANIA
Comincia il 18 gennaio 1942: l'8 marzo i giapponesi occupano Rangoon. Il 2 maggio si arrende Mandalay

TIBET

INDIA

BIRMANIA

HONG-KONG

PRESA DI HONG-KONG
(25 dicembre 1941)
I 12 mila uomini della guarnigione britannica s'arrendono al generale Sekai

SBARCO GIAPPONESE ALLE FILIPPINE
I nipponici occupano Manila il 2 gennaio 1942 e bloccano le truppe di MacArthur nella penisola di Bataan e a Corregidor

HANOI

HUE

I GIAPPONESI INVIANO TRUPPE IN INDOCINA
(luglio 1940)

INDOCINA

TAILANDIA
BANGKOK

DISASTRO DEL GOLFO DEL SIAM
(10 dicembre 1941)
Le navi da guerra britanniche "Prince of Wales" e "Repulse" sono affondate dai giapponesi

SAIGON

Obiettivo: la Malesia e Singapore

Seconda flotta - Ammiraglio Kondo

MANILA

RESA DI CORREGIDOR
(6 maggio 1942)
Il generale americano Wainwright si arrende con 11.574 uomini. Un mese prima i 37 mila americani di Bataan avevano cessato di combattere

FILIPPINE

SBARCO IN MALESIA DELL'ARMATA YAMASHITA
(8 dicembre 1941)

RESA DI SINGAPORE
(16 febbraio 1942)
Il generale britannico Percival si arrende con 60 mila sopravvissuti della sua guarnigione

MALESIA

SINGAPORE

OCCUPAZIONE DEL BORNEO
(16 dicembre 1941 - fine gennaio 1942)

BATTAGLIA DEL MARE DI GIAVA
(27 febbraio 1942)
2 incrociatori olandesi affondati
2 caccia britannici affondati
1 caccia olandese affondato

OCCUPAZIONE DI SUMATRA
(febbraio-marzo 1942)

SUMATRA

BORNEO

BALIKPAPAN

CELEBES

BATAVIA

GIAVA

SURABAYA

RESA DI GIAVA
(9 marzo 1942)
Il generale olandese Ter Poorten

GIAPPONE

TOKIO

INVASIONE
DELLE ALEUTINE
(7 giugno 1942)
I giapponesi occupano le isole
di Attu e di Kiska

ISOLE ALEUTINE

ATTACCO AEREO
DI DOOLITTLE
SU TOKIO
(18 aprile 1942)
Sedici bombardieri B-25
attaccano Tòkio e lanciano
16 tonnellate di bombe
sulla città

Flotta dell'Ammiraglio Nagumo - Obiettivo: Pearl Harbor

LA SPIA SOVIETICA
SORGE
Da Tokio egli ha la certezza
che il Giappone non attaccherà
l'Unione Sovietica e avverte
Stalin

ATTACCO A
PEARL HARBOR
Perdite americane:
5 corazzate
2 incrociatori leggeri
1 nave appoggio
1 nave officina
3 cacciatorpediniere
177 aerei
Perdite giapponesi:
9 caccia
15 bombardieri
5 aerosiluranti
6 sommergibili tascabili

MIDWAY

SBARCO GIAPPONESE
A WAKE
(25 dicembre 1941)

WAKE

SBARCO GIAPPONESE
A GUAM
(10 dicembre 1941)

GUAM

Takahashi. Obiettivo: le Filippine, Borneo e l'Indonesia

Quarta Flotta - Ammiraglio Inoué - Obiettivo: Guam e Wake

TRUK

PEARL
HARBOR

SBARCO ALLE ISOLE
BISMARCK
E NELL'ARCIPELAGO
DELLE SALOMONE
(gennaio 1942)
I giapponesi occupano la base
di Rabaul e l'isola di Bougainville

Terza Flotta - Ammiraglio

Trasporto delle forze giapponesi dalla Cina verso l'arcipelago delle Bismarck e delle Salomone

MACARTHUR FUGGE
DA CORREGIDOR
(11-13 marzo 1942)
Raggiunge l'Australia
e diventa comandante in capo
alleato del Pacifico

NUOVA GUINEA

ARCIPELAGO DELLE SALOMONE

ARCIPELAGO
DELLE BISMARCK

PORT MORESBY

SBARCO
IN NUOVA GUINEA
(21 luglio 1942)
Obiettivo: Port Moresby
attraverso la giungla
e i monti Owen Stanley.
I giapponesi vengono bloccati
dagli australiani sostenuti
dalle truppe indigene

Tavola di Costantino Di Ciancio

QUANDO AIUTAI MACARTHUR A FUGGIRE

dell'ammiraglio Francis Rockwell

Capo della flotta americana delle Filippine nel 1942.

Dopo il tremendo attacco di Pearl Harbor, l'offensiva giapponese dilaga nelle Filippine scacciando i deboli reparti americani dai loro presidi. La situazione è insostenibile: Washington ordina a Mac Arthur di fuggire in Australia. Per rompere l'accerchiamento e varcare l'oceano non ci sono che quattro siluranti: l'ammiraglio Rockwell organizza una fantastica « evasione » da Corregidor.

L'ammiraglio Francis Rockwell nel 1942. Conobbe MacArthur durante la disperata difesa delle Filippine e restò poi con lui per tre anni.

Nei primi giorni di novembre del 1941, dopo essere stato nominato contrammiraglio, avevo assunto il comando della sedicesima regione navale e del settore costiero delle Filippine. L'una e l'altro dipendevano dall'ammiraglio Hart, comandante della nostra flotta d'Asia. Subito dopo il mio arrivo ero andato a fare le solite visite ufficiali di cortesia: prima al Presidente filippino Quezon, a Manila, e poi al generale MacArthur nel suo quartier generale.

In seguito i miei rapporti con MacArthur sarebbero diventati molto cordiali, ma in quei primi momenti non potevo davvero immaginare che stavo per vivere insieme a lui un'avventura ora triste, ora appassionante. Quando lo vidi, MacArthur mi fece una grande impressione. Altissimo, vestito della sua celebre uniforme kaki, i denti serrati intorno alla leggendaria pipa ricavata da una pannocchia di mais, dava l'idea di una solidità a tutta prova. La sua voce era profonda. Non si perdeva mai in chiacchiere, andava dritto al sodo. Poteva sembrare un po' sostenuto nei modi, ma non avrei tardato a scoprire che sapeva all'occasione mostrarsi caloroso e cordiale. Aveva occhi e capelli molto scuri: siccome era già oltre la sessantina, si diceva che i capelli fossero tinti; ma nessuno avrebbe potuto provarlo. Era poderoso e sempre molto sicuro di sé, per questo mi piacque immediatamente.

Dall'inizio delle ostilità nel Pacifico mi trovai alle prese con problemi enormi. Il 10 dicembre 1941, bombardieri giapponesi attaccarono per la prima volta la base navale di Cavite, presso Manila. Arrivarono in tre ondate di 27 aeroplani ciascuna, distanziate di trenta minuti l'una dall'altra, e sganciarono le loro bombe da un'altezza di settemila metri. Per noi fu un disastro: tutta la base in fiamme. Per fortuna i depositi di munizioni non erano stati colpiti. I morti erano cinquecento; alcuni corpi carbonizzati e irriconoscibili bisognò seppellirli in una gran fossa comune. La vecchia *Commandancia* dove avevo messo il mio quartier generale fu colpita in pieno; io ebbi appena il tempo di buttarmi in una trincea scavata nel prato del giardino. Persi tutto ciò che avevo, anche gli oggetti personali e le divise: più tardi uno dei miei uomini, servendosi di monete d'argento filippine, mi fabbricò una spilla con due stelle. L'attaccai al colletto della camicia e riebbi così l'insegna del mio grado. La portai addosso fino al termine della guerra.

Quel giorno stesso i giapponesi sbarcarono nell'isola di Luzon. Due squadre navali misero a terra duemila uomini ad Aparri ed a Vigan, nella regione settentrionale. Due giorni dopo, altri duemilacinquecento giapponesi sbarcarono a Legaspi, nella parte meridionale. Le nostre truppe, prese in mezzo, si difesero coraggiosamente, ma non poterono che rallentare l'avanzata nemica. Era evidente che i giapponesi puntavano su Manila. Il 22 dicembre, infatti, ne sbarcarono altri sul litorale di Lingayen. Nella notte, una nuova ondata di settemila uomini prese terra presso la baia di Lamon. MacArthur si rese subito conto che Manila sarebbe presto diventata indifendibile: decise perciò di ripiegare col grosso delle sue forze ad ovest della città, nella penisola di Bataan, dove si trincerarono. Nel frattempo pose il suo quartier generale nell'isola di Corregidor che, situata poco a sud di Bataan, bloccava l'ingresso della base di Manila. E lì andai anch'io il 24 dicembre, dopo essere statò nominato comandante di tutte le forze navali di stanza alle Filippine.

Mi presentai a MacArthur il 26 dicembre. Egli viveva in una caserma situata nella parte alta dell'isola insieme a sua moglie e al figlioletto Arthur. La sua abitazione era comoda e confortevole: il generale si rifugiava nelle gallerie che bucavano l'isola solo quando le incursioni aeree o le cannonate diventavano troppo pericolose. Al termine dell'allarme ne usciva fuori. Quel giorno, appena entrai nel suo ufficio, mi prese per un braccio e mi disse in tono amichevole: « Rockwell, in questa avventura dobbiamo restare insieme fino alla fine. Tengo a dirvi che ne sono molto contento: il vostro aiuto mi è infinitamente prezioso ».

Mi resi subito conto che quell'uomo era ben diverso da come lo descrivevano. Molti lo trovavano rigido, compassato, autoritario. Io non potevo condividere assolutamente questa opinione. Egli seppe mettermi subito a mio agio. Più lo frequentavo, più mi piaceva. Nei riguardi dei suoi uomini si mostrava premuroso e pieno di attenzioni; amabile, soprattutto leale. A Corregidor mi successe qualche volta di trovarmi in disaccordo con lui: seppe sempre ascoltarmi con pazienza, esaminando le ragioni che gli portavo e rispondendo con sincerità. Per contro, il suo carattere fiero non tollerava mancanze di riguardo. Aveva fantasia.

ed un concetto altissimo dei suoi doveri, accompagnato da un forte senso del drammatico: amava le situazioni teatrali.

Io so, per averne discusso con lui, che i suoi propositi erano quelli di combattere fino in fondo, di restare a Corregidor fino al momento della inevitabile resa. Che io sappia, non pensò mai di andarsene in Australia o in qualsiasi altro posto: non l'avrebbe fatto se non per espresso ordine di Washington. Dalla fine di dicembre ci toccò di restare fra le rocce di Corregidor, incassando tutti i colpi che i giapponesi ci assestavano: contro i loro bombardamenti aerei ed il continuo martellamento delle artiglierie non potevamo far nulla. L'umore dei soldati, però, restava buono. Sapevamo che se avessimo resistito a lungo tra le pietre di Bataan, il morale della nazione americana ne avrebbe tratto giovamento: eravamo già un esempio per il mondo intero, e questa certezza ci dava molto coraggio.

Mentre nella penisola di Bataan il generale Jonathan M. Wainwright cercava di far fronte al corpo d'invasione nipponico, che intanto s'era ingrossato fino a raggiungere i duecentomila uomini, Corregidor veniva martellata quotidianamente da folte squadriglie di bombardieri pesanti. I giapponesi sganciavano sempre da un'altezza di 7.500 metri, giusto fuori della portata dei nostri dodici miseri cannoni contraerei, e così arrostivano coscienziosamente il nostro isolotto. Era una situazione infernale. Non riuscimmo mai ad abbattere uno di quei maledetti bombardieri. Quanto alle forze navali che avevo ai miei ordini, esse si riducevano ad una flottiglia di siluranti. Le comandava il tenente di vascello John Duncan Bulkeley, lo stesso che oggi dirige la base americana di Guantanamo, a Cuba. Erano imbarcazioni stanche, antiquate, eternamente a corto di nafta: tuttavia riuscirono, pattugliando le coste, a mettere a segno qualche buon colpo. All'inizio di gennaio, per esempio, Bulkeley intercettò un convoglio giapponese. Con audacia quasi folle penetrò nella baia di Binanga e colò a picco una nave da trasporto che si accingeva a scaricare. Fatti di questo genere si sarebbero ripetuti spesso, offrendo la prova che, facendo appello al nostro coraggio e al nostro spirito d'iniziativa, avremmo potuto battere i giapponesi.

Il 6 febbraio, tuttavia, ci fu una sgradevole novità. D'improvviso sulle darsene meridionali di Corregidor piovvero colpi d'obice. Inquietante sorpresa: evidentemente i giapponesi avevano potuto piazzare grosse artiglierie a distanza utile per bombardare le nostre installazioni portuali. Fummo così costretti a trasferire le nostre poche navi nel bacino settentrionale dell'isola; ma l'insidia più grave riguardava i nostri sommergibili a grande autonomia, che di notte venivano a rifornirci, e qualche volta ricevevano qualche siluro. Essi dovevano ripartire prima dell'alba per sfuggire alla vigilanza rabbiosa dei caccia giapponesi.

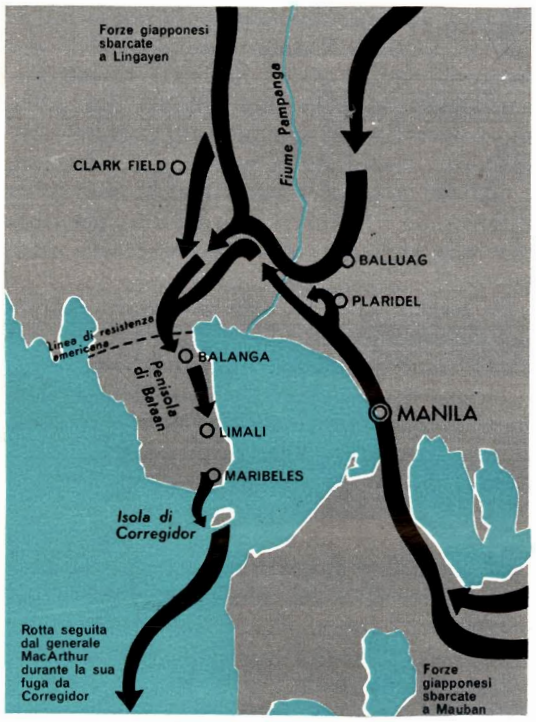
A Bataan la situazione si andava sempre più deteriorando. Meglio sarebbe dire che stavamo prendendo una tremenda batosta, come del resto ovunque nel Pacifico. Il nemico ci stava cacciando dalle nostre ultime posizioni. Il quattro di marzo MacArthur mi mandò a chiamare e mi fece vedere un dispaccio giunto da Washington, col quale gli si ordinava di lasciare Corregidor con un ristretto numero di ufficiali, e dirigersi al sud. « Che ne pensate, Rockwell? », mi chiese. « Mi sembra una magnifica notizia », risposi, « così potrete organizzare una nuova armata capace di capovolgere il corso della guerra in Asia. » Egli si alzò e mi posò una mano sulla spalla: « Sarei felice se voleste venire con me ».

Rimasi profondamente commosso da quell'attestato di stima. Tuttavia esitavo, sapendo che il numero delle persone che potevano partire era limitatissimo. Ma lui mi rinnovò l'offerta con tanta insistenza, che finii con l'accettare. Informai della cosa le superiori autorità della Marina, che mi autorizzarono a raggiungere l'Australia. Il sommergibile *Permit*, messo a nostra disposizione da Washington per lasciare Corregidor, non sarebbe però arrivato prima del 15 marzo, e il generale MacArthur mi confidò che l'idea di partire con un sottomarino non gli sorrideva affatto: « A me piace passeggiare sul ponte e respirare aria pura », dichiarava. Avrebbe preferito insomma imbarcarsi su una delle nostre unità; sarebbe stato di più a suo agio. Io ebbi un bel descrivergli le condizioni pietose delle mie navi, la mancanza di carburante, la maggior sicurezza offerta dal sommergibile rispetto alle unità di superficie. Decisamente, navigare sott'acqua non gli piaceva. E così dovetti inchinarmi al suo desiderio.

Convocai il giovane tenente Bulkeley e gli chiesi di preparare le sue quattro siluranti (era tutto ciò che rimaneva della nostra flottiglia) per un viaggio di oltre cinquecento miglia con destinazione ignota. La messa a punto del nostro piano di « evasione » da Corregidor fu piuttosto laboriosa. Bisognò tener conto dell'eventualità che una o più navi finissero col motore in *panne*, del pericolo d'incontrare unità nemiche, e del fatto che, essendo il percorso molto lungo, si sarebbe dovuto viaggiare

MacArthur (a sinistra) e il suo aiutante Sutherland nei sotterranei del comando a Corregidor.

NEL BUIO IMPENETRABILE CERCAVO LA ROTTA FIUTANDO L'ARIA



Queste sono le direttrici dell'attacco giapponese a Bataan e all'isola di Corregidor. Il presidio americano resistette fino al 6 maggio 1942.

per parecchio tempo alla luce del giorno. La partenza fu fissata per l'11 marzo.

A doverci imbarcare eravamo in ventidue. C'era in programma un primo scalo all'isolotto di Tagauyan, a mezza strada fra Corregidor e Mindanao: lì, per ogni evenienza, ci saremmo incontrati col sommergibile *Permit*. Se tutto fosse andato bene, e se noi fossimo già ripartiti da Tagauyan all'arrivo del *Permit*, esso aveva l'ordine di raggiungerci a Cagayan, presso Mindanao. Beninteso, durante tutta l'operazione avremmo dovuto mantenere un rigoroso silenzio-radio. Le siluranti furono sparpagliate e camuffate nella speranza di schivare attacchi aerei. Io mi sarei imbarcato a Mariveles, MacArthur a Corregidor, poi le quattro unità si sarebbero incontrate verso le otto di sera all'entrata del canale di sicurezza che attraversava le zone minate.

Quattro ore prima di salpare io chiesi alla marina filippina di sferrare un attacco diversionale al largo di Subic Bay, per ingannare i giapponesi. Feci poi fare una minuziosa ricognizione aerea in direzione sud. Fu un'idea luminosa: il pilota scoprì un cacciatorpediniere nemico presso l'isola di Apo, e un incrociatore a sud-ovest di Mindanao. Questi avvistamenti ci costrinsero a modificare la rotta in modo da passare, nonostante il maltempo, ad ovest dell'isola di Apo.

MacArthur non sapeva reggersi in piedi sulle navi. Per giunta, una silurante lanciata a tutta velocità sul mare agitato incassa colpi fortissimi nel frangere l'onda. Sembra un povero guscio in balìa della tempesta. Se il generale avesse potuto immaginare quello che l'attendeva, avrebbe sicuramente preferito aspettare il sommergibile. Inoltre, appena superati i banchi di mine e preso il largo, le nostre unità incominciarono ad accusare noie meccaniche; sicché invece di procedere insieme, si trovarono immediatamente distanziate l'una dall'altra.

L'indomani mattina, arrivando a Tagauyan con la nostra nave, penosa sorpresa: nessuna traccia delle altre tre. Eppure noi stessi eravamo in ritardo di due ore. Nella piccola cala dove gettammo l'ancora mi lasciai invadere da una crescente inquietudine. In un viaggio come quello poteva accadere di tutto. « Purché non siano stati intercettati dal nemico », pensavo. Ad ogni modo non potevo far altro che aspettare. Mandai a terra, in cima ad una scogliera, alcune vedette, e pazientai sotto un sole infernale fino alle quattro del pomeriggio. Finalmente entrò nella rada la silurante che portava il numero 32, e il comandante mi spiegò che per sfuggire ad un cacciatorpediniere giapponese aveva dovuto disfarsi delle ancore e dei fusti di benzina supplementari: sicché la « 32 » si trovava adesso senza carburante, praticamente ferma. Colpo duro, che sconvolgeva i nostri piani.

Intanto però le unità « 35 » e « 41 » (su quest'ultima si trovavano MacArthur, sua moglie e suo figlio) non si vedevano ancora. Incominciammo a temere il peggio; con lo sguardo perso verso il largo facevamo ogni sorta di ipotesi. Finalmente, con un sospiro di sollievo, vedemmo la « 41 » scivolare nella cala ed ancorarsi vicino a noi. Il tenente Bulkeley, che la comandava, mi spiegò che cosa era successo. Osservato da lontano il pericoloso incontro fra la « 32 » e il cacciatorpediniere giapponese, Bulkeley aveva stimato opportuno nascondersi fino al crepuscolo al riparo di un altro isolotto. E tuttavia mancavano ancora notizie della silurante « 35 ». Non potevamo però aspettare ancora. Salii a bordo della « 41 » per parlare con MacArthur e lo trovai molto stanco. Sua moglie e suo figlio non erano in condizioni migliori. Il generale doveva aver trascorso una nottata spaventosa e non si curava di nasconderlo.

« Aspettiamo il sommergibile, Rockwell », suggerì MacArthur. Ma io replicai subito: « Sarebbe invece molto più saggio ripartire immediatamente. » Discutemmo a lungo. Dapprima non faceva che ripetere di voler aspettare il *Permit*; ma poi, di fronte ai miei argomenti, si arrese. E allora, rivolto ad un suo ufficiale, concluse: « Ecco: io sono senza difesa davanti a Rockwell e lui lo sa. Ma se mi fate passare un'altra notte come quella scorsa, giuro che vi farò friggere tutti quanti nell'olio bollente ». Tutti scoppiammo a ridere.

Salpammo di nuovo alle diciotto. I ventidue imbarcati di Corregidor furono equamente distribuiti a bordo della « 41 » e della mia unità, la « 34 ». Le due siluranti, già sovraccariche di fusti di benzina supplementari, erano affollatissime. Nell'ultima luce del crepuscolo avvistammo subito a nord-est la sagoma di un incrociatore giapponese. Virammo di colpo nella direzione opposta, ma l'incrociatore continuò la sua strada: non ci aveva notati. Riprendemmo la nostra rotta mentre il mare s'ingrossava di momento in momento: peggio che la notte precedente. Navigare in prossimità delle coste con quel tempo, e a luci spente, era pericolosissimo.

Ad un certo momento si presentò il problema di doppiare alla cieca il promontorio sud dell'isola di Negros. Aspettavo, per virare, la decisione del comandante della mia unità che aveva eseguito dei calcoli. Eravamo talmente vicini alla costa che potevamo sentire l'odore delle piantagioni di canna da zucchero incendiate. Bruscamente, però, quell'odore si attenuò e scomparve: sicché io decisi di doppiare il promontorio malgrado i calcoli eseguiti dal mio ufficiale, per il quale il momento giusto non era ancora arrivato. Andò bene. Eravamo già all'altezza dell'imboccatura d'uno stretto, che dovevamo percorrere completamente al buio, cercando di evitare gli scogli. Verso le tre del mattino ricominciammo a vedere qualcosa, e constatammo che la parte peggiore del viaggio era passata.

Una « stella d'argento » premia i marinai delle siluranti

Erano le sette del 13 marzo 1942 quando attraccammo a Cagayan, nostro secondo scalo. Mi precipitai accanto alla « 41 » per pregare Bulkeley di far scendere al più presto MacArthur; poi andai a terra a mia volta, e mi misi ad aspettare il generale. Mi chiedevo come avesse superato quella seconda terribile nottata. E subito spalancai tanto d'occhi.

Un MacArthur perfettamente riposato, sorridente e arzillo scendeva lungo la passerella. Era raggiante per il successo del nostro viaggio, tanto che decretò immediatamente una « stella d'argento » a tutti i marinai. Più tardi il suo medico personale mi spiegò il miracolo: grazie ad un sonnifero, il generale aveva dormito tutta la notte. Noi avevamo trascorso ore d'angoscia, lui non s'era accorto di nulla.

Il generale Sharp, comandante del presidio americano di Mindanao, ci mandò incontro dei camion e in serata potemmo decollare su due potenti « B-17 » alla volta dell'Australia. Intanto a Bataan e Corregidor la lotta continuava. Sarebbe finita eroicamente soltanto il 6 maggio 1942. Era la fase più buia della guerra. E proprio allora Douglas MacArthur pronunciò il suo celebre giuramento: « Ritornerò ». Seppe mantenere la parola. Nell'ottobre 1944 tornò alle Filippine con 783 navi e 193 mila soldati. Avrebbe riconquistato Corregidor il primo marzo 1945, praticamente tre anni dopo che ne eravamo così drammaticamente fuggiti a bordo delle siluranti del tenente Bulkeley.

Ammiraglio Francis Rockwell

Tutti i diritti riservati
Epoca 1965

EPOCA UNIVERSO

DA PEARL HARBOR A HIROSHIMA - 2

LA RIVINCITA DEI MARINES

Dopo il colpo di Pearl Harbor, i giapponesi avanzano dovunque, occupano le Filippine e Singapore, danno l'assalto alla Cina, penetrano nell'Indocina francese e nell'Indonesia. La loro offensiva, in tutte le direzioni, sembra inarrestabile. Poi la lotta si fa sempre più aspra, man mano che gli Stati Uniti mettono in campo nuove forze: incomincia la sanguinosa « riconquista », si combattono le battaglie aeronavali che daranno un colpo durissimo alla supremazia nipponica... In questa puntata parlano i protagonisti della « svolta » nel conflitto. Il generale americano Doolittle rievoca la prima incursione su Tokio. L'ammiraglio Spruance fa rivivere il sanguinoso itinerario compiuto dai *marines*, isola per isola, da Tarawa fino a Iwo Jima. Da parte giapponese l'ammiraglio Kusaka, capo di stato maggiore alla battaglia delle Midway, ricostruisce i « cinque minuti che decisero le sorti della guerra », allorché una furibonda tempesta di fuoco si abbatté sulle sue portaerei.

HANNO COLLABORATO

Generale MINORU GENDA, capo di Stato Maggiore dell'aviazione giapponese, Ammiraglio RYUNOSUKE KUSAKA, ex-capo di Stato Maggiore della Marina giapponese, Ammiraglio KIMPEI TERAOKA, ex-comandante della flotta giapponese delle Filippine, Generale SEIZO ARISUE, capo del servizio segreto giapponese, Ammiraglio FRANCIS ROCKWELL, ex-comandante della Flotta americana delle Filippine, Generale JAMES H. DOOLITTLE, ex-comandante della squadriglia americana che bombardò Tokio il 18 aprile 1942, Ammiraglio RAYMOND A. SPRUANCE, ex-comandante della 5ª Flotta americana nel Pacifico centrale, Ammiraglio LOUIS MOUNTBATTEN, ex-comandante supremo alleato nel Sud-Est asiatico, Generale PAUL W. TIBBETS, che lanciò la bomba atomica su Hiroshima.

Inchiesta e ricerche di Marc Heimer, Pierre Champalle, Domenico Agasso, Ricciotti Lazzero, Pietro Zullino. Per la documentazione fotografica: Archivio storico di Washington, Imperial War Museum di Londra, Ministero della Difesa di Tokio, LIFE, Associated Press, Magnum, London Express, Len Sirman - Ginevra, Archivio Fotografico Mondadori.

Primavera del 1942: i marines *sono sbarcati a Guadalcanal, nelle Salomone.*

HO GUIDATO I PRIMI BOMBARDIERI SU TOKIO

del generale James Doolittle

Organizzatore dell'incursione sulla capitale

A sinistra: James Doolittle poco prima dell'incursione, nell'aprile 1942. A destra: ventitré anni dopo, Doolittle mostra un modellino del bombardiere che egli guidò sulla capitale giapponese.

Nei giorni della più profonda umiliazione americana dopo Pearl Harbor, ottanta uomini preparano un'impresa folle: attaccare il cuore della potenza nemica, con un volo mai tentato prima, e con la tragica prospettiva di perdersi poi in mare. Parla qui l'ufficiale che ha preparato e comandato l'operazione, colpendo l'Impero nipponico proprio nel momento in cui la sua forza sembrava invincibile.

Le giornate del dicembre 1941, che seguirono al disastro di Pearl Harbor, furono probabilmente le più buie di tutta la storia degli Stati Uniti. Era evidente che bisognava fare qualcosa per rialzare il morale della nazione e per dimostrare ai giapponesi che eravamo tuttora abbastanza forti da reagire al loro attacco. Se ben ricordo, un primo suggerimento venne da un capitano sommergibilista che faceva parte dello stato maggiore dell'ammiraglio King. Si chiamava Francis S. Low. Egli sottopose all'ammiraglio questo progetto: mandare sul Giappone dei bombardieri facendoli partire da una portaerei.

L'ammiraglio King discusse la cosa con il generale George Marshall (*capo di Stato Maggiore generale*) e col generale Henry Arnold, capo della nostra aviazione: e qualche giorno dopo - io a quel tempo ero soltanto colonnello - Arnold mi mandò a chiamare. C'era in progetto, mi disse, una « certa missione », per la quale occorrevano aerei con 3.700 miglia di autonomia, capaci di trasportare una tonnellata di bombe a testa e soprattutto capaci di decollare da una pista cortissima. Era possibile averne?

Dopo aver riflettuto, proposi il *B-25*, un *Douglas* che era la versione militare e ridotta dell'aereo civile *DC-3*. Arnold approvò e mi incaricò di adattare sedici *B-25* per la misteriosa impresa. Come ingegnere aeronautico, trovai le soluzioni tecniche abbastanza rapida-

mente. Sotto la mia guida, i nostri piloti « spogliarono » un *B-25* di ogni peso superfluo e lo fecero decollare da una portaerei, perché avevo finalmente intuito che cosa intendeva Arnold per « pista cortissima ». E allora la cosa era del tutto insolita: sulle nostre portaerei, a quei tempi, c'erano soltanto caccia. Riducemmo le dimensioni dell'apparecchio smontando la torretta posteriore; e per aumentare al massimo il raggio d'azione installammo serbatoi supplementari nelle ali, modificando inoltre il « ventre » dell'aereo, in modo che solo la parte inferiore fosse occupata dal carico utile (quattro bombe da 250 chili l'una) mentre quella superiore poteva contenere altro carburante. Per scoraggiare attacchi da parte di caccia giapponesi piazzammo in coda quattro finte canne di mitragliatrice.

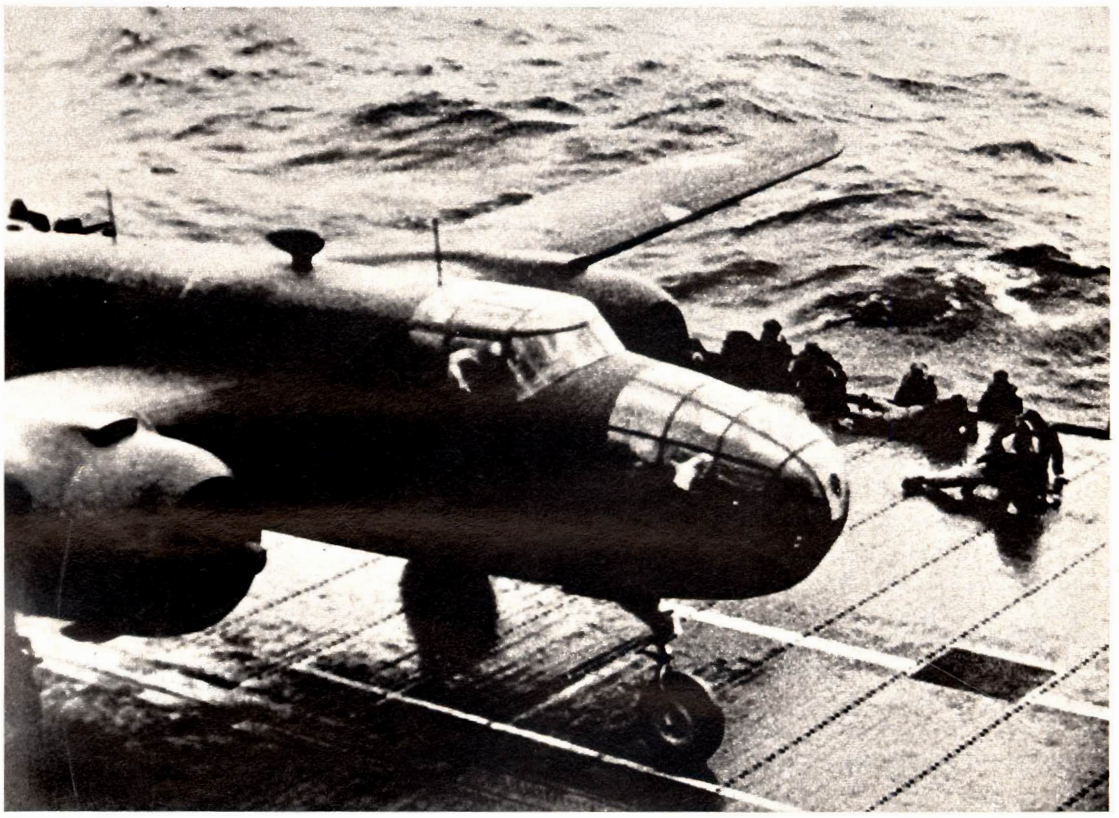
Gli aerei erano ancora in fase di trasformazione quando il generale Arnold mi chiese di scegliere gli equipaggi e incominciare gli allenamenti speciali. E seppi allora in che cosa consisteva la missione: si trattava di bombardare Tokio! Le portaerei ci avrebbero accompagnati fino a distanza utile dall'obbiettivo, poi sarebbero tornate indietro; noi, effettuata la missione, avremmo dovuto proseguire fino a raggiungere la costa cinese, l'unico territorio non occupato ancora dal nemico, dove avremmo potuto sperare di atterrare. Dopo, dovevamo riunirci, avvicinare qualche unità regolare dell'esercito cinese e metterci infine in contatto con le nostre forze armate.

Mi servivano davvero equipaggi d'eccezione. La mia scelta cadde sui piloti del diciassettesimo gruppo bombardieri, di stanza a Columbia, nella Carolina del sud. Dapprima chiesi dei volontari, ma poiché *tutti* si offrivano, bisognò fare una cernita degli equipaggi più preparati, più competenti e più affiatati. Il giorno dopo tornai con sedici equipaggi alla base di Eglin, vicino a Valparaiso in Florida. E l'allenamento incominciò subito. Il punto essenziale stava nell'abituare i piloti a decollare da un ponte di una nave lungo 150 metri invece che da una pista di almeno 700: motori al massimo sforzo, alettoni completamente aperti e coda del velivolo molto bassa. Poi c'erano le esercitazioni di volo radente, di bombardamento, di navigazione aerea. Nulla fu lasciato al caso, e tutto si svolse nel massimo segreto.

Ci rendevamo perfettamente conto che la nostra incursione su Tokio, dati gli scarsi mezzi di cui disponevamo, sarebbe stata tutt'altro che una mazzata per il Giappone: perciò bisognava almeno scegliere con astuzia gli obbiettivi, per scuotere il morale del nemico. Mi venne, fortissima, la tentazione di bombardare il palazzo dell'Imperatore. Ma scartai quell'idea, ricordando che la *Luftwaffe* tedesca, attaccando *Buckingham Palace*, aveva solo ottenuto il risultato di forgiare l'unione sacra di tutti gli inglesi intorno alla corona. E così scegliemmo obbiettivi di carattere militare: officine, raffinerie di petrolio, installazioni portuali.

Gli artificieri ci fornirono bombe dirompenti di grosso calibro, o grappoli di spezzoni incendiari, secondo l'obbiettivo che ciascun aeroplano si prefiggeva di colpire. Ogni *B-25* aveva un equipaggio di cinque uomini: primo e secondo pilota, navigatore, bombardiere e meccanico-mitragliere, sistemato in coda. Il meccanico era responsabile della manutenzione dell'apparecchio fino al momento della partenza, nonché del buon funzionamento dei motori e degli altri dispositivi durante il volo. Sorvolando il Giappone, invece, il meccanico avrebbe dovuto trasformarsi in mitragliere per « respingere » - termine alquanto ottimistico - gli assalti della caccia nipponica.

La missione era stata decisa nel gennaio del 1942. Gli allenamenti e le prove si protrassero fino a metà marzo. Intanto i giapponesi avevano avuto il tempo di invadere le Filippine, Hong-Kong, Singapore, le Indie olandesi e l'isola di Wake. A Bataan la battaglia era perduta, e la caduta di Corregidor sembrava imminente. Noi, ripeto, partivamo senza illuderci di ottener risultati spettacolari. Si era ancor ben lontani dall'epoca in cui l'aviazione americana avrebbe potuto mandare su Tokio cinquecento *B-29* alla volta, ciascuno con dieci tonnellate di bombe. Tuttavia i capi giapponesi, i signori della guerra, andavano proclamando che l'arcipelago nipponico era al sicuro da ogni offesa nemica: e a noi, in quel momento, bastava incrinare il mito della loro invincibilità. Verso la fine di marzo lasciammo la nostra base della Florida a bordo dei *B-25* e raggiungemmo Sacramento sulle coste del Pacifico, dove i bombardieri furono imbarcati sulla nuovissima portaerei *Hornet*. Il giorno 2 aprile 1942, scortati da altre unità, eravamo in navigazione.



Il B-25 *di Doolittle sta per decollare dal ponte della* Hornet: *sono le 7,24 del 18 aprile 1942.*

Una volta in alto mare non trovammo davvero il tempo di annoiarci. Alla partenza avevo fatto distribuire ai piloti i singoli piani di volo: durante la navigazione perfezionammo lo studio dell'impresa e ci tenemmo in forma facendo ginnastica sulla pista, nel poco spazio che ci lasciavano gli aerei.

L'ammiraglio Halsey, comandante della squadra navale che ci portava verso il Giappone, promise di farci arrivare il più vicino possibile al territorio nemico, compatibilmente con le sue esigenze di sicurezza: se i giapponesi non si facevano vedere in mare, egli pensava di far decollare gli aerei quando fossimo a 750 chilometri da Tokio. In cambio, io gli feci un'altra promessa. Se aerei nemici avessero attaccato la squadra navale, noi avremmo immediatamente decollato, qualunque fosse la distanza dal Giappone, per lasciar libera la pista agli aerei da caccia destinati a difendere le navi. In questo caso, noi avremmo puntato sul Giappone anche da una distanza che richiedesse tutto il nostro carburante, lanciandoci poi in territorio nemico col paracadute dopo aver gettato le bombe. Se al momento del decollo d'emergenza la distanza dal Giappone fosse stata invece proibitiva, allora, invece di dirigerci su Tokio, avremmo puntato sulla base americana più vicina, le Midway o le Hawaii.

Per nostra disgrazia, all'alba del 18 aprile incontrammo due pescherecci giapponesi, armati malissimo, ma dotati di potenti stazioni radio. Furono affondati, ma ebbero il tempo di segnalare la nostra presenza. Fedele alla promessa di sgombrare il ponte di volo al primo segnale di pericolo, ordinai immediatamente il decollo dei sedici bombardieri: ma eravamo a 1.200 chilometri da Tokio, non a 750.

E questo fatto provocò una serie di conseguenze. Se fossimo partiti a minor distanza dall'obbiettivo, i primi a decollare avrebbero poi aspettato gli altri, in modo che tutta la

MENTRE MI AVVICINO ALL'OBIETTIVO VEDO I CACCIA NEMICI CHE STANNO PER ATTACCARMI...

formazione arrivasse insieme su Tokio. Ma a quella distanza non potemmo più seguire il metodo classico: occorreva un'ora per far decollare tutti gli aerei, e non si potevano costringere i primi a volare in cerchio sulle navi per tanto tempo, aspettando gli ultimi. Il carburante doveva adesso servirci per coprire almeno 400 chilometri in più.

Ricordo i drammatici momenti del decollo. I marinai della portaerei fecero miracoli. Uno di essi scivolò e un'elica gli tagliò di netto un braccio. La nostra situazione, a causa di questa partenza anticipata, era francamente preoccupante. All'ultimo momento ciascun aereo aveva imbarcato altri sei bidoni di benzina da venticinque litri l'uno: durante il volo, il meccanico di bordo avrebbe pensato a travasare questa benzina dai fusti nei serbatoi. Nonostante ciò, non eravamo affatto sicuri che saremmo arrivati fino alla costa cinese, dopo aver bombardato Tokio. Il vento contrario avrebbe potuto costringerci a scendere in mare, soluzione che non ci sorrideva affatto, ma che eravamo comunque pronti ad accettare. Del resto sapevamo che due sommergibili americani operavano nei paraggi; non restava che sperare di poter ammarare nelle loro vicinanze e di essere ripescati.

I nostri sedici bombardieri rappresentavano tutto quello che l'America poteva mandare in quel momento sul territorio nemico; e, sparpagliati com'erano su una linea di centocinquanta chilometri d'aria, avrebbero dovuto attaccare in ordine sparso, ognuno per conto suo. Io pilotavo il bombardiere di testa. L'aereo che seguiva il mio - e che ci raggiunse qualche tempo dopo il decollo - era pilotato da un certo Travis Hoover. Secondo il piano d'operazione ogni apparecchio, dopo aver sganciato le sue bombe, doveva dirigersi dapprima verso sud, e poi virare decisamente ad ovest. In nessun caso, però, avrebbe dovuto cercare di tornare verso la squadra navale americana: al contrario, bisognava fare ogni sforzo per trascinare lontano dalle nostre navi eventuali inseguitori nemici.

Abbordammo la costa giapponese a volo radente, cioè ad una altezza che ci consentiva appena di non urtare negli alberi. I nostri aeroplani, allora, erano contrassegnati da una stella bianca in campo azzurro, con al centro un disco rosso. Quel disco rosso in pratica si rivelò assai utile: somigliava infatti allo stemma giapponese del « Sol Levante », e tutti i nostri equipaggi poterono vedere, a terra, sulle strade e nei campi, viandanti e contadini che salutavano con le braccia. Ci scambiavano per giapponesi!

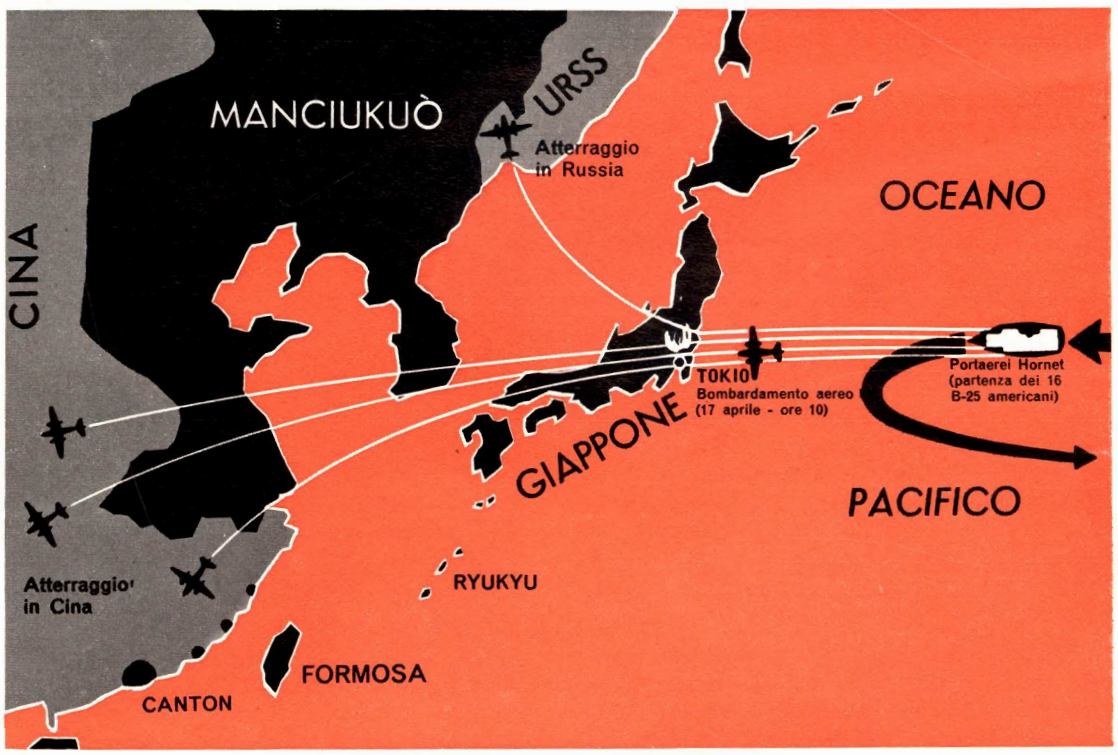
D'improvviso ci arrivò addosso la caccia nemica. Seppi dopo che molti dei nostri aerei furono sforacchiati dai suoi proiettili benché nessuno riportasse gravi danni. Quanto a me, stavo volando bassissimo sugli alberi quando scorsi cinque caccia in alto sulla mia sinistra. Anch'essi dovettero vedermi nello stesso momento perché rallentarono bruscamente. Forse aspettavano che io gli passassi sotto per aggredirmi in picchiata. Portai i motori al massimo, a costo di sacrificare qualche litro di preziosa benzina, poi eseguii una virata di 180 gradi, un mezzo giro completo. I caccia fecero altrettanto, ma la mia manovra ebbe un esito fortunato. Mi trovai di fronte due colline; imboccai la valle che le separava, girai intorno ad una di esse, in una specie di fantastico rimpiattino a bassa quota. Quando rimisi l'aereo in linea, i caccia giapponesi, sconcertati, filavano in un'altra direzione. Mi ero svincolato, e ripresi la via di Tokio.

Da 300 metri d'altezza colpimmo con precisione gli obiettivi

Quando dovevamo sorvolare un abitato facevamo un largo giro, in modo da evitare palazzi, serbatoi d'acqua e antenne della radio. Poi, arrivando su Tokio, fummo costretti a salire un po' di quota, se non altro per sfuggire agli effetti delle esplosioni delle nostre stesse bombe. Portai il mio aereo a 300 metri di altezza. La difesa contraerea fu subito fastidiosa, ma il suo tiro apparve largamente impreciso. D'altra parte volavamo ancora tanto bassi da comparire improvvisamente « sopra i cannoni », senza lasciare ai serventi il tempo di prendere la mira. Per sorvolare tutta l'immensa città occorsero, alla velocità di 330 chilometri orari, ben sei minuti. Il mio obbiettivo si trovava press'a poco nel centro di Tokio e i punti di orientamento non mi mancavano. Lo riconobbi facilmente. Sorvolammo la zona senza fretta, in modo da sganciare con precisione le nostre bombe; e subito dopo puntammo decisamente a sud. Dovevamo raggiungere al più presto il mare dove, volando a pelo d'acqua, saremmo stati pressoché al sicuro dalla caccia nemica.

Quando fummo abbastanza lontani dalla costa giapponese virammo ad ovest, verso la Cina, che in quel momento ci sembrava terribilmente lontana. Anche il vento era contrario, sicché dovemmo mettere ogni cura nell'economizzare il carburante. A 1.700 chilometri dalla costa, fortunatamente, il vento contrario si indebolì; a 800 aveva completamente cambiato di direzione, e addirittura ci sospingeva. Solo allora fummo certi che avremmo raggiunto la terra ferma, e il nostro morale si risollevò di colpo.

Dovevamo andarci a posare in una piccola valle di quattro chilometri per 17, dove i cinesi avevano improvvisato per noi un aerodromo di fortuna. Ma quando ci mettemmo a cercarla incominciarono i veri guai. Il campo doveva essere dotato di radio per guidare il nostro avvicinamento alla zona: dopo un volo di 3.800 chilometri era inevitabile che arrivassimo con un certo scarto rispetto alla rotta prevista. Chiamammo quell'aeroporto, ma in risposta, nelle cuffie d'ascolto, non ci giunsero che vaghi ed insignificanti fruscii, provenienti da chissà dove... L'aerodromo restava muto. Solo più tardi venimmo a sapere che non aveva nessuna radio, perché l'aereo incaricato di portargliela era precipitato durante la missione e nessuno dell'equipaggio si



La rotta dei bombardieri: dalla Hornet *puntarono su Tokio e poi proseguirono per la Cina.*

era salvato. Sicché, arrivando sulla Cina, trovammo questa drammatica situazione: nessuna radio a guidarci, una notte assolutamente buia, un tempo pessimo.

Alcuni dei miei bombardieri preferirono ammarare subito nei pressi di qualche spiaggia, agli ultimi barlumi del crepuscolo. A me, giunto sulla Cina un'ora e mezza dopo il calar del sole, non era possibile fare altrettanto. Così, ci mettemmo a cercare il nostro campo di atterraggio. Il tempo si faceva sempre più brutto, la visibilità si poteva stimare in duecento metri o poco più. Avvicinandoci alle alture, fu chiaro che non potevamo restare sotto le nuvole senza correre il rischio di sfracellarci contro qualche cocuzzolo. Salimmo dunque fino a tremila metri. Per la verità le carte non segnalavano montagne più alte di 1700 metri nella regione, ma nessuno di noi si fidava completamente di quelle carte.

Era notte fonda ormai, e procedevamo in mezzo a banchi compatti di nuvole. Guardavamo disperatamente in giù: ogni tanto s'apriva uno squarcio, ma tutto quel che si vedeva era qualche lumino, perduto nella campagna. La valle sembrava introvabile e un atterraggio alla cieca non era certo da calcolare fra le soluzioni possibili. Intanto la pioggia infittiva, diventava torrenziale. Qualcuno dei miei piloti lanciò dal suo aeroplano una serie di potenti bengala, nella speranza di poter almeno scoprire qualche pianura sufficientemente estesa. Invece non si intuivano che montagne, rocce, corsi d'acqua. In mezzo a quella maledetta valle doveva esserci anche una cittadina, ma non riuscivamo a vedere neppure quella.

I sovietici internarono l'equipaggio sceso sul loro territorio

---

Non potevo far altro che dare ai miei uomini l'ordine di gettarsi con il paracadute. Si lanciò dapprima il meccanico-mitragliere, che stava in coda, poi il bombardiere, quindi il navigatore e il secondo pilota. Io aspettai ancora che i serbatoi fossero completamente vuoti di carburante; poi mi gettai a mia volta nel vuoto. Durante la discesa ci sparpagliammo per un raggio di molti chilometri. L'aeroplano planò lentamente nella notte e andò a sfasciarsi lontano, contro un cocuzzolo.

Tre dei miei uomini fecero un brusco atterraggio e uno di essi si fratturò una caviglia. L'indomani mattina constatai che solo il mio meccanico ed io eravamo in grado di camminare. Per fortuna eravamo scesi in territorio amico, nei pressi di Tien Mu Shen, centoventi chilometri a nord della vallata che ci aspettava. Incontrai un cinese che portava a spalla, su un bilanciere, due sacchi di concime. Ci guardava esterrefatto e non sapeva una sola parola d'inglese. Tuttavia ci accompagnò ad una caserma, dove parlai con l'ufficiale più elevato di grado, che conosceva abbastanza l'inglese. Ma era sospettosissimo, e la conversazione incominciò male. Voleva togliermi la pistola d'ordinanza; ma io replicai che eravamo alleati per una stessa causa e che non mi sembrava il caso di perdere tempo a disarmarci a vicenda. Finalmente rinunciò a quella stravagante pretesa e si decise ad ascoltare il mio racconto; gli dissi di far cercare nella zona dov'ero disceso, perché avrebbe potuto rintracciare il mio paracadute, come prova della verità di quanto gli dicevo. L'ufficiale cinese diede subito gli ordini, ma sfortunatamente il mio paracadute non fu ritrovato. Allora incominciò a guardarmi con palese diffidenza, e in cuor mio non mi sentivo di dargli torto.

Piloti di Doolittle con soldati di Ciang Kai-scek: quasi tutti scesero sulla Cina col paracadute.

Per fortuna due dei suoi soldati ebbero l'idea di frugare la casa vicino al luogo del mio atterraggio e alla fine, misteriosamente, il mio paracadute fu ritrovato nel solaio. L'ufficiale cambiò di colpo atteggiamento, e da allora tutto fu facile. Dopo una buona dormita andai a vedere i resti del mio apparecchio caduto. Non era più che una pietosa carcassa: gli abitanti del posto l'avevano spogliato di tutto ciò che ai loro occhi poteva offrire un minimo di interesse. Intanto i membri degli altri equipaggi s'erano a loro volta riuniti alla bell'e meglio, e tutti insieme ci dirigemmo verso la cittadina, raccogliendo altri sbandati lungo la strada. In quattro giorni ci trovammo quasi al completo.

Le nostre perdite umane erano state, nel complesso, assai modeste. Uno dei piloti era rimasto ucciso durante il lancio col paracadute, non riuscimmo a capire come. Ci portarono il suo corpo (anch'esso completamente spogliato come la carcassa dell'aereo) sospeso ad una lunga canna di bambù portata a spalle da due cinesi. Gli demmo onorata sepoltura. Non potemmo fare altrettanto per due compagni che erano affogati durante l'ammaraggio di un bombardiere nei pressi della costa. Tre, dunque, i morti accertati, ma alcuni aviatori mancavano ancora all'appello. Che era accaduto di loro? Lo seppi molto tempo dopo. Uno dei nostri *B-25*, guidato dal tenente Edward York, era andato ad atterrare in Russia, e l'equipaggio, ritrovato dai sovietici, rimase per tredici mesi in un campo d'internamento. Altri due equipaggi, più sfortunati, erano andati a finire in una zona controllata dai giapponesi. Furono catturati: tre uomini vennero fucilati sul posto, un quarto morì di fame e di scorbuto, gli altri riuscirono a sopravvivere.

Tornato a Washington, mi presentai al generale Arnold, e gli feci il mio rapporto. Mi condusse subito dal generale Marshall, e qualche giorno dopo fui ricevuto alla Casa Bianca dal presidente Roosevelt, il quale, alla radio, aveva potuto annunciare il bombardamento di Tokio, senza però dire che gli apparecchi erano decollati da una portaerei: annunciò ironicamente che erano partiti dalla base di *Shangri-la*, il paradiso perduto che un romanziere americano ha situato in una valle sconosciuta dell'Himalaya.

Poi mi dettero un periodo di vacanze, che per me furono piene di amare riflessioni. Pensavo che la missione si era risolta in un fallimento completo; per gettare poche bombe su Tokio avevo perduto *tutti* i bombardieri che mi erano stati affidati. Il mio meccanico, il sergente Paul Leonard, mi faceva coraggio continuando a dirmi: « Vedrete, colonnello, che vi faranno generale e avrete anche la medaglia ». Fu Leonard a tirarmi su il morale, e restò con me per alcuni altri mesi. Poi fu ucciso in Africa: e il « pezzo » più grosso che si ritrovò di lui era una mano...

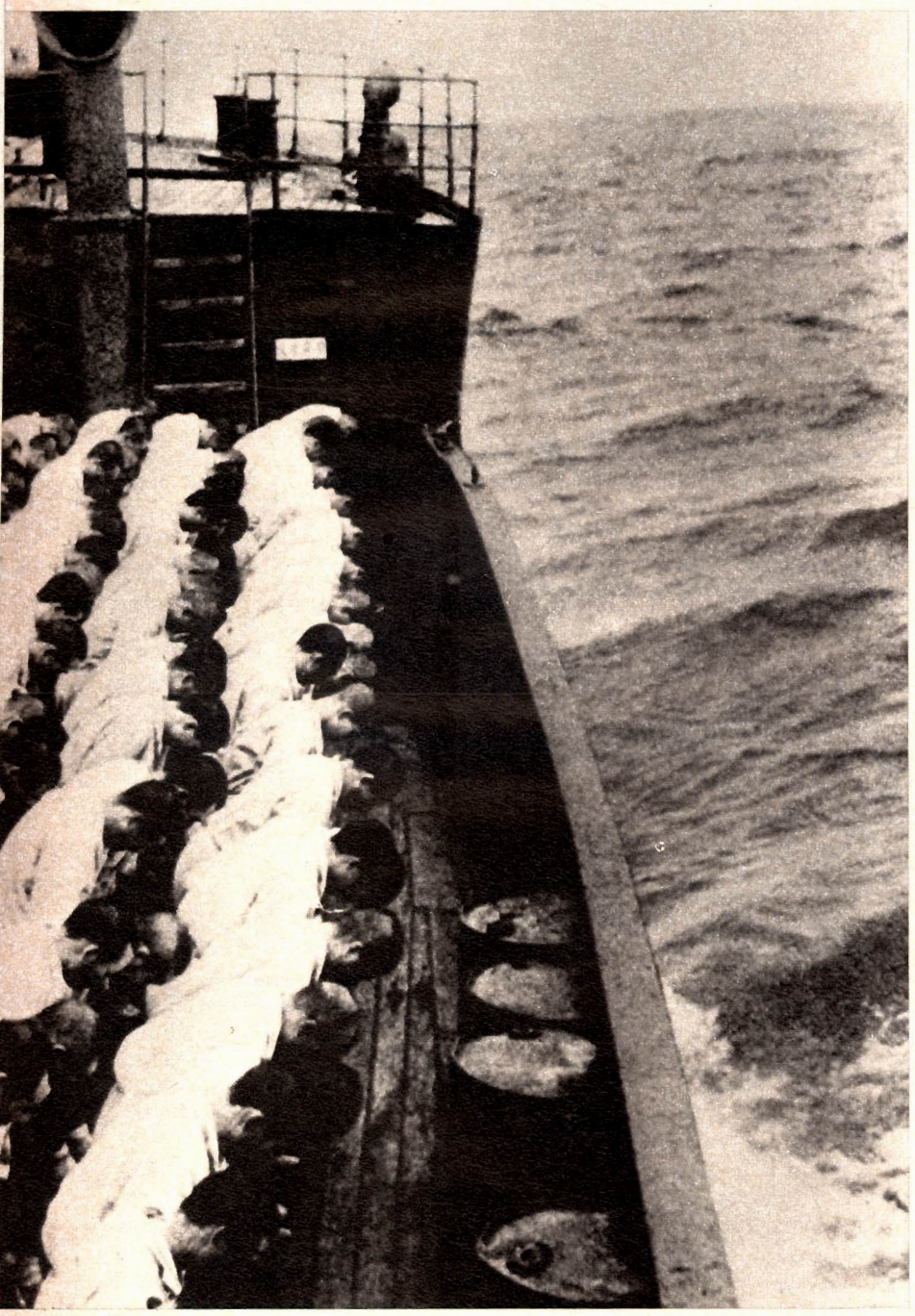
Oggi, a distanza di tempo, il mio giudizio su quella missione si è parzialmente modificato. Oggi penso che fu un mezzo successo, soprattutto per il sensibile effetto psicologico che provocò. Ma sinceramente non credo che si possa parlare dell'« Operazione Tokio » come di un successo realmente completo.

Generale James Doolittle

Tutti i diritti riservati
Epoca 1965

L'IMPERATORE SULLA GIGANTESCA "MUSASHI": 72 MILA TONNELLATE

Nel 1942 entrano a far parte della flotta nipponica le due più grandi corazzate del mondo: la Yamato *e la* Musashi, *da 72.800 tonnellate ciascuna, armate con cannoni da 460 millimetri. Oltre alle corazzate, gli ammiragli giapponesi dispongono ora di dieci portaerei, 35 incrociatori, 111 cacciatorpediniere e 64 sommergibili: una superiorità schiacciante rispetto alla marina americana. Il 27 maggio 1942, dopo il* raid *di Doolittle su Tokio, la flotta imperiale nipponica riceve due ordini: occupare la base statunitense sull'atollo di Midway e distruggere le forze navali che vi si opporranno. Una vera armata salpa da Saipan: 8 portaerei, 11 corazzate, 19 incrociatori, 63 caccia e 30 sottomarini, oltre a 5800 soldati imbarcati su navi trasporto. Gli americani sono pronti con due squadre navali e le portaerei* Hornet, Enterprise *e* Yorktown.



● *Ogni mattina, sulle navi trasporto dirette alle Midway, 6.000 soldati s'inchinano a capo scoperto: è il saluto rituale verso il lontano palazzo imperiale di Tokio.*

● *A destra: l'imperatore Hirohito (asterisco) sul ponte della corazzata Musashi prima della battaglia delle Midway, con tutti gli ufficiali della gigantesca nave.*

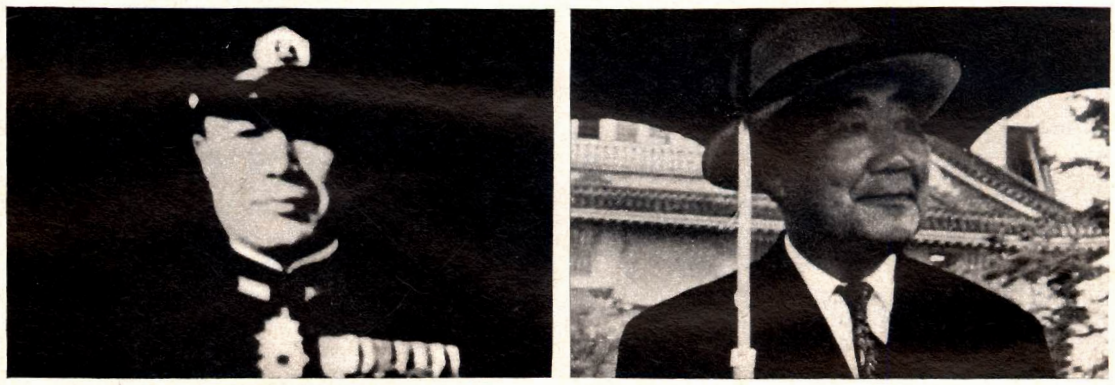
*

COSÌ HO PERSO LA GRANDE BATTAGLIA ALLE MIDWAY

dell'ammiraglio Ryunosuke Kusaka

Capo di stato maggiore della flotta giapponese

In questo scontro la spinta offensiva nipponica fu fermata per sempre dagli americani, con infernali ondate di aerei sulla flotta nemica. Quella giornata decisiva è descritta ora per ora dall'uomo che dovette prendere allora le decisioni più drammatiche, e che adesso conclude il racconto con una emozionante dichiarazione: « Abbiamo commesso molti errori, ma la colpa è soltanto mia... ».



Due immagini dell'ammiraglio Ryunosuke Kusaka: a sinistra nel maggio del 1942 e a destra poche settimane fa. L'ammiraglio prese parte anche all'attacco giapponese contro Pearl Harbor.

Il nostro gruppo operativo aeronavale, costituito intorno alla prima squadra di portaerei, era stato messo sul piede di guerra il 26 novembre 1941, esordendo poi nel conflitto con l'attacco a Pearl Harbor e continuando i combattimenti fino al 9 aprile 1942. A quest'ultima data ci trovavamo presso l'isola di Ceylon, impegnati in operazioni offensive: rientrammo in Giappone nel mese di maggio, dopo sei mesi di guerra e centomila chilometri di navigazione, con gli aviatori e gli equipaggi affaticati e le navi da revisionare. Uomini e mezzi avevano un enorme bisogno di riposo, ma il Comando supremo, appena arrivammo in patria, ci ordinò di riprendere il mare, per partecipare all'occupazione delle isole Midway. Qualche settimana prima, il 18 aprile, gli aerei americani del colonnello Doolittle avevano bombardato per la prima volta Tokio: le Midway erano la pistola puntata contro il nostro paese e dunque noi le dovevamo occupare.

C'era poi un fatto a nostro favore: il grosso della flotta nemica si trovava allora nel Pacifico del sud, dove si era scontrato (nel Mar dei Coralli) con la squadra dell'ammiraglio Takagi. Le sole grandi unità americane allora vicine alle Midway - secondo le nostre informazioni - erano le portaerei *Enterprise* e *Hornet*. Fu allora predisposto il piano d'attacco: bombardamento aereo delle isole, sbarco delle nostre truppe, intercettamento da parte della nostra flotta delle forze navali americane che sarebbero corse al contrattacco. Le corazzate dell'ammiraglio Yamamoto si sarebbero schierate a nord e nord-est delle Midway, gli incrociatori pesanti del vice ammiraglio Kondo a sud e a sudovest, una « barriera » di sommergibili si sarebbe disposta tra le Midway e le Hawaii.

Il 28 maggio partirono da Saipan 5800 uomini destinati a sbarcare nelle isole Sand e Eastern del gruppo Midway all'alba del 6 giugno. Due giorni prima, la nostra formazione navale doveva trovarsi a circa 500 chilometri a nord-est delle Midway per lanciare gli aerei all'attacco delle isole, distruggendone gli impianti e spianando il terreno allo sbarco. Il successo dell'intera operazione dipendeva da questo primo colpo che avremmo assestato al nemico.

Alle 4.30 del mattino del 2 giugno raggiungemmo il punto nel quale si doveva mutare rotta, dirigendo verso sudest per lanciare i nostri aerei sulle Midway. C'era una pericolosissima foschia, che ci impediva di usare i segnali luminosi per comunicare a tutta la flotta l'ordine di movimento. E non potevamo usare la radio per non farci intercettare dai servizi americani d'ascolto. La foschia si infittiva, non si poteva aspettare a cambiar rotta, e io allora ordinai il movimento per radio, con segnali di debole potenza, perché mi era stato assicurato che gli americani non sarebbero riusciti a sentirli. In realtà, essi furono captati dalla nostra corazzata *Yamato* che si trovava addirittura a mille chilometri di distanza. Ma dopo la guerra appresi che gli americani, tanto più vicini, non li avevano « sentiti ».

Dopo il mutamento di rotta, il nostro gruppo riprese perfettamente la sua maestosa formazione, avanzando direttamente verso le Midway. Al tramonto del 3 giugno, ricevemmo un segnale dal nostro incrociatore pesante *Tone*: « Visti 10 aerei nemici direzione 260° ». Immediatamente tre caccia *Zero* decollarono dalla portaerei *Akagi*, nave ammiraglia, per cercare gli apparecchi americani, ma tornarono senza averli visti. Intanto eravamo già entrati nella zona di mare sorvegliata dal nemico, e cominciammo a intercettare le loro comunicazioni.

Ma disgraziatamente non sapevamo una cosa: già a 4200 chilometri a ovest delle Midway, un idrovolante americano aveva scorto il nostro convoglio di truppe destinate allo sbarco.

Il 4 giugno, alle 4.45, la prima ondata di apparecchi decollò verso le Midway dalle nostre portaerei: 36 bombardieri orizzontali, 36 bombardieri in picchiata e 36 caccia. E sùbito sui ponti di volo si allinearono gli apparecchi della seconda ondata, armati questa volta di siluri e bombe speciali per l'attacco alle navi; noi dovevamo infatti bombardare le isole e difendere simultaneamente lo sbarco contro forze navali nemiche che sarebbero certamente entrate in azione. Io mandai alcuni ricognitori a sorvegliare il mare a nord-ovest delle Mid-

way, mentre altri nostri aerei, equipaggiati per l'attacco alle navi, stavano già sorvolando le acque a sud-ovest.

Ma qui si poneva drammaticamente il dilemma: fare poche ricognizioni esponendoci così alle sorprese, o farne molte, sottraendo però aerei al combattimento? Ai giovani piloti non piaceva andare in ricognizione, e lo stesso Minoru Genda, organizzatore di Pearl Harbor (che teneva i collegamenti tra me e i piloti), esitava sempre al momento di ordinare questo genere di missioni... Tuttavia, io mi considero l'unico responsabile della grave lacuna: quel giorno non fui capace di prendere esempio da Uesugi Kenshin, il nostro grande stratega e signore feudale del XVI secolo, che tante volte andava personalmente a fare le ricognizioni...

Ci furono poi alcuni contrattempi: per guasti meccanici, gli incrociatori *Toné* e *Shiro* catapultarono con mezz'ora di ritardo i loro aerei, i quali poi furono ostacolati dalle condizioni atmosferiche e scoprirono il nemico solo durante il volo di ritorno. Noi non fummo perciò capaci di precedere gli americani: furono loro a scoprire noi. Da questo fatto capitale derivò in seguito la nostra disfatta.

Sulle portaerei, intanto, la nostra seconda ondata di caccia e di bombardieri aspettava il segnale di partenza: ed io, per lanciarli all'attacco, aspettavo dalla plancia dell'*Akagi* il segnale che la flotta americana era in vista... E in quel momento, mentre il sole cominciava a forare le nubi, piombarono improvvisamente su di noi gli aerei nemici. La contraerea di bordo aprì il fuoco, i nostri caccia decollarono immediatamente, ma gli aerei americani disparvero tra le nubi.

E in tutto quel tempo non avevamo ricevuto un solo segnale dai nostri ricognitori. L'unico messaggio che ci pervenne era quello della prima ondata di bombardieri lanciati sulle Midway, che segnalava: « Nostro attacco insufficiente, indispensabile seconda ondata ».

In quel momento, mentre noi eravamo pronti ad attaccare una flotta americana che non ci veniva mai segnalata, ci si chiedeva invece un secondo attacco terrestre sulle Midway! Io esitai per un momento: ero come il cacciatore che insegue due lepri contemporaneamente. Poi decisi: secondo attacco alle Midway. E fu una disgraziata decisione, perché innanzitutto dovemmo scaricare dagli aerei tutti i siluri e le bombe anti-nave, sostituendoli con ordigni per l'attacco terrestre. Gli equipaggi si misero immediatamente al lavoro e riuscirono abbastanza rapidamente a completare l'operazione.

Ma subito dopo gli aerei americani tornarono sopra di noi: i nostri caccia si lanciarono contro i bombardieri nemici, mentre corazzate e portaerei cominciavano a procedere a zigzag per evitare bombe e siluri... Sebbene il loro coraggio fosse sovrumano, i piloti dei caccia a un certo momento si trovarono costretti a rientrare, per mancanza di carburante: allora io decisi di dare loro il cambio, facendo partire i 36 caccia d'accompagnamento già destinati alla seconda ondata d'attacco sulle Midway. Il loro decollo fu agevole, ma l'atterraggio di quelli che rientravano coi serbatoi quasi vuoti creò problemi penosi: per sgomberare il ponte, dovemmo calare nei loro *hangars* i bombardieri e gli aerosiluranti... Intanto i caccia distruggevano uno per uno i bombardieri americani, che non avevano scorta. E in mezzo a questa indescrivibile agitazione ricevemmo da un ricognitore l'annuncio terribile: « Individuate 10 unità nemiche posizione 10° a 240 miglia dalle Midway, direzione 150°, velocità 20 nodi ». Le navi erano state viste mezz'ora prima: il messaggio ci perveniva con inconcepibile ritardo ed era anche vago. Solo dopo la nostra richiesta il ricognitore precisò che le dieci unità erano cinque incrociatori e cinque cacciatorpediniere.

C'erano piloti suicidi anche tra gli americani

Mi parve strano che non ci fossero portaerei: e l'*Enterprise*, dunque, e la *Hornet*? Era chiaro che non potevamo attaccare queste portaerei ignorando dove fossero. Poi, non dovevamo dimenticare il nostro obiettivo principale: conquistare le Midway... Proprio in quel momento tornarono gli aerei della prima ondata, reduci dal bombardamento delle isole. E mentre essi si calavano sulle loro « piste » naviganti, dal ricognitore di prima ricevemmo un altro messaggio: « Il nemico è accompagnato da un'unità che sembra una portaerei ».

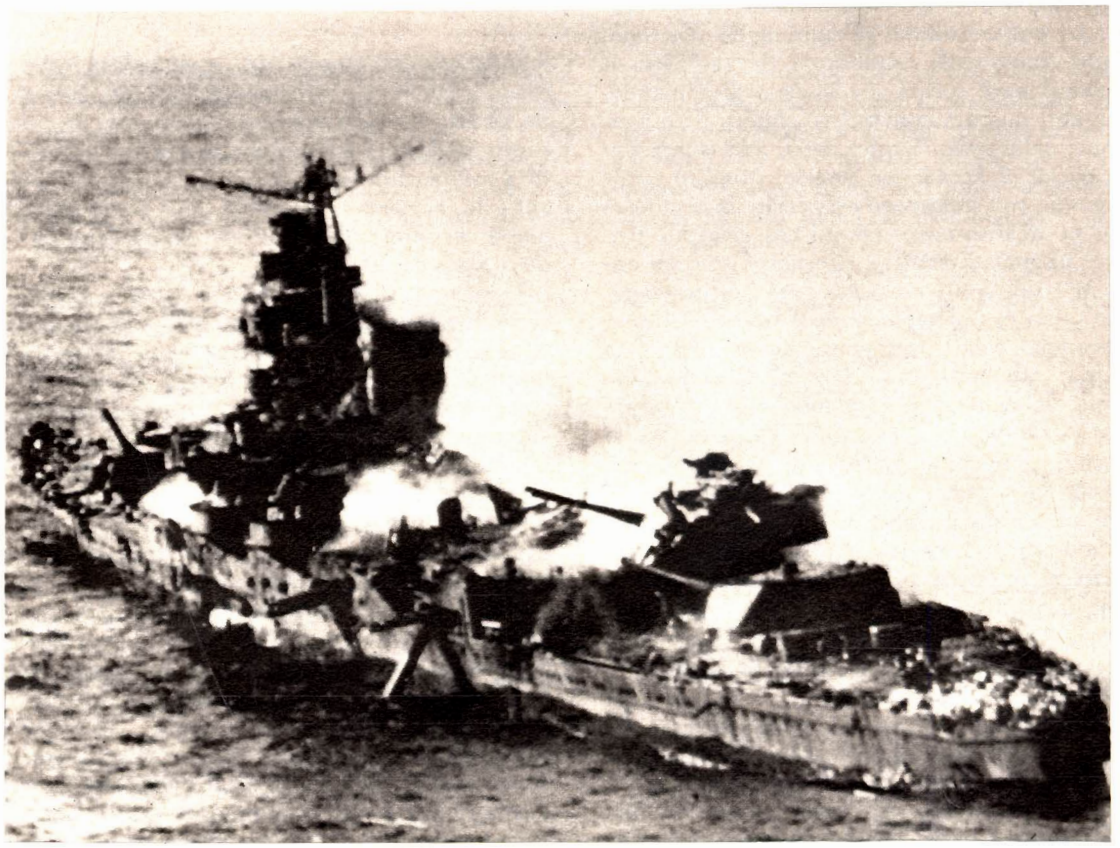
Per qualche istante restammo tutti paralizzati. Poi il contrammiraglio Tamon Yamaguchi (comandante della seconda squadra di portaerei) propose di attaccare le navi americane al piú presto possibile: « Attacchiamo con tutti i bombardieri disponibili », disse, « senza sostituire le bombe terrestri con quelle navali, e facendoli accompagnare da tutti i caccia che possono prendere il volo ».

Ma i caccia appena rientrati non avevano ancora rifatto il pieno di carburante e di munizioni... E noi avevamo constatato poco prima, quando fummo attaccati da bombardieri americani senza scorta, quale misera sorte attende questi grossi aerei quando i caccia non li proteggono: noi li avremmo invece protetti, i nostri bombardieri.

Calcolammo che nel tempo necessario ai caccia per rifornirsi di carburante e munizioni, era anche possibile sostituire le bombe terrestri con quelle navali e coi siluri sui bombardieri. Così fu dato un nuovo contr'ordine, e sulle portaerei ricominciò una frenetica attività.

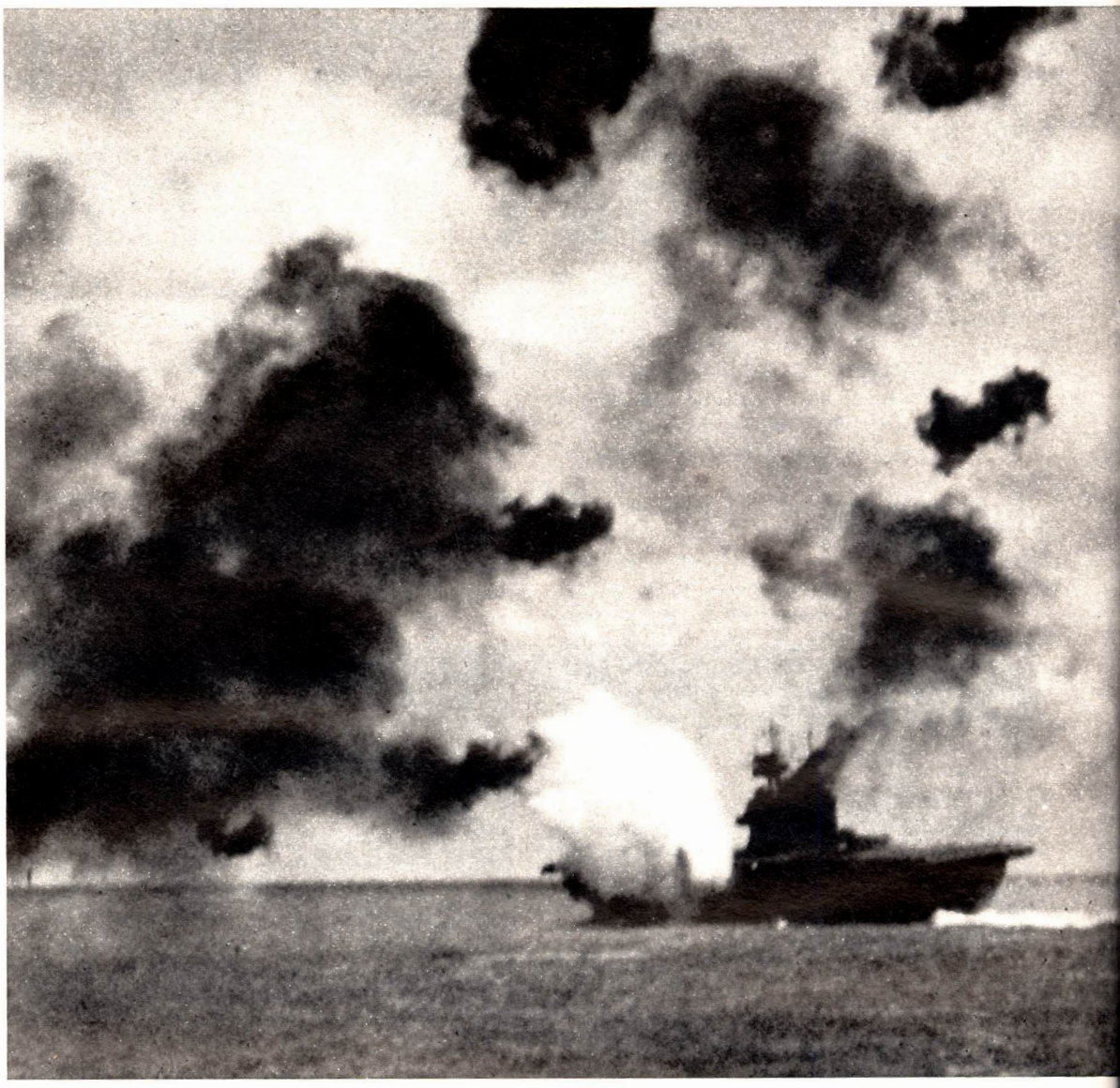
Dalle 9.20 in poi, cominciarono ad attaccarci gli aerei americani partiti dalla portaerei. I nostri caccia e la contraerea li abbattevano uno dopo l'altro in mare, ma altri arrivavano di continuo a sostituirli. Durante questo combattimento confuso, un aerosilurante americano si lanciò deliberatamente verso il ponte della portaerei *Akagi*: un attacco suicida! Con una virata all'ultimo istante, l'*Akagi* evitò il colpo, e l'aereo sfiorò il ponte per finire poi in mare, colpito dalla contraerea. Così noi apprendemmo che c'erano piloti suicidi anche tra gli americani. Naturalmente non potemmo vedere il volto né conoscere il nome di quel coraggioso nemico: io pregai silenziosamente per la sua anima.

Malgrado tutto, eravamo intanto riusciti a completare la preparazione della nostra seconda ondata d'assalto, che avrebbe ora dovuto attaccare le navi nemiche. L'*Akagi* fu la prima portaerei a prendere posizione sottovento per il lancio (mentre le altre la imitavano) e dal suo ponte si lanciò verso il cielo il primo caccia, seguito in cinque minuti dagli altri. E fu in questo istante, in questo istante davvero cruciale, che ancora una volta sbucò dalle nuvole



Colpito dai bombardieri e dagli aerosiluranti americani, l'incrociatore pesante Mogami *sembra stia per affondare: con uno sforzo disperato l'equipaggio riuscirà a riportare la nave in Giappone.*

GLI UFFICIALI VOGLIONO SUICIDARSI DOPO LA SCONFITTA



La portaerei americana Yorktown *di 38 mila tonnellate, colpita varie volte sta per affondare.*

il nemico: erano bombardieri in picchiata, e scendevano su di noi a catena, come i grani di un rosario.

Passando audacemente in mezzo al nostro fuoco contraereo, gli americani lanciarono le loro bombe proprio al centro del ponte di volo dell'*Akagi,* ingombro di bombardieri che si apprestavano a decollare dopo i caccia. La nave cominciò a tremare sotto le esplosioni, gli aerei presero fuoco, scoppiarono le loro bombe e i loro siluri. Ed io, guardando tra il fumo e le fiamme, vidi che anche le portaerei *Kaga* e *Soryu* erano state colpite. Solo la *Hiryu* era indenne e continuava a combattere. Sull'*Akagi,* le esplosioni continuavano e il fuoco si propagava: scoppiavano anche i nastri per mitragliatrici, e le pallottole schizzavano da tutte le parti. Le squadre anti-incendio correvano disperatamente da un reparto all'altro, guidate dal capitano di fregata Dobashi, che aveva cinto la sua spada da *samurai* sebbene non ce ne fosse alcun bisogno.

Gli aerei partiti dall'*Hiryu* continuavano a combattere contro gli americani, e tutte le nostre speranze erano ormai riposte nella loro azione. L'intera flotta non sembrava preoccuparsi che dell'*Akagi,* la nave ammiraglia colpita. Io proposi allora all'ammiraglio Nagumo, comandante della formazione, di trasferirsi su un'altra nave con la sua insegna di comando, ma non riuscii a convincerlo. Allora il comandante della nave, Taijiro Aoki, mio compagno di corso all'Accademia navale, supplicò l'ammiraglio con le lacrime agli occhi: « Si imbarchi su un'altra nave! Di qui non può più dirigere i combattimenti! ». Tornai a insistere anch'io e riuscii a convincerlo, ma poiché eravamo quasi completamente circondati dal fuoco, dovemmo calarci sul ponte di volo con una corda, attraverso una finestra. L'ammiraglio scese agilmente (era campione di judo) ma io ero più impacciato, poi mi si ruppe anche la corda, e precipitai malamente sul ponte, perdendo una scarpa. Raggiunsi Nagumo salendo per una scala di ferro arroventata e poi correndo tra le fiamme: in quel momento non sentii alcun dolore. Fu calata una scialuppa e noi raggiungemmo l'incrociatore leggero *Nagara,* sul quale feci sùbito issare l'insegna di Nagumo, perché tutta la flotta sapesse dove si trovava il suo comandante.

Dopo una breve discussione in plancia, decidemmo di dare sùbito l'ultima battaglia, col *Nagara* all'avanguardia: dietro di noi, le corazzate, gli incrociatori pesanti e i cacciatorpediniere avrebbero formato un cerchio intorno alla *Hiryu,* l'ultima portaerei che ci era rimasta, e che combatteva con estremo vigore, difendendosi dall'attacco dei bombardieri americani e lanciando contemporaneamente 24 aerei all'attacco delle portaerei americane, di cui aveva finalmente individuato la posizione. Questi ventiquattro aerei riuscirono a colpire tre volte la portaerei *Yorktown,* ma disgraziatamente tornarono solo in otto: cinque bombardieri e tre caccia.

Le altre due nostre portaerei, *Kaga* e *Soryu,* erano avvolte dal fumo e immobili sull'oceano. D'improvviso, un'esplosione terribile scosse la prima di esse, che successivamente affondò col comandante Jisaku Okada (colpito durante l'attacco) e con tutto l'equipaggio. Sulla *Soryu,* intanto, il comandante Ryusaku Yanagimoto aveva ordinato all'equipaggio di trasferirsi su un cacciatorpediniere. Poco dopo affondò anche lui con la sua nave, in piedi tra le fiamme come Acara, il dio buddista del fuoco.

Sull'*Akagi,* il comandante Taijiro Aoki aspettò che l'ammiraglio Nagumo e il suo stato maggiore fossero in salvo sul *Nagara,* poi radunò gli uomini, ordinò lo sgombero totale della portaerei e rimase solo a bordo. Ma il comandante in capo delle operazioni navali mandò un ordine: bisognava tentare ad ogni costo di riportare l'*Akagi* in Giappone. Tutto l'equipaggio risalì allora a bordo della nave in fiamme e tentò di eseguire l'ordine. Ma non era più possibile muovere l'*Akagi.* Fu deciso allora di affondarla con un siluro e i marinai persuasero il comandante a trasferirsi su un cacciatorpediniere: Aoki tornò così in Giappone, ripartendone dopo pochissimi giorni per un altro teatro d'operazioni.

Quanto a me, le ustioni alle mani e ai piedi mi facevano soffrire orribilmente. Fui curato da un dentista, mentre un ricognitore atterrava sulla *Hiryu* portando informazioni precise: « Il nemico dispone di tre portaerei, *Enterprise, Yorktown* e *Hornet,* che incrociano verso ovest, a circa cento miglia da noi ». Decidemmo allora di lanciare all'ultima « carica » tutti gli aerei rimasti a bordo della *Hiryu* e poi di andare all'attacco della flotta americana con tutte le nostre navi. Lasciati indietro alcuni cacciatorpediniere per salvare gli uomini delle portaerei colpite a morte, dirigemmo a 24 nodi verso nord, radunando intorno al *Nagara* e alla *Hiryu* le corazzate *Haruna* e *Kirishima,* gli incrociatori pesanti *Toné* e *Chikuma,* più alcuni cacciatorpediniere.

Alle 13.31 la *Hiryu* fece partire le sue ultime forze aeree: dieci aerosiluranti e sei caccia, al comando del tenente Tomonaga. I piloti decollarono sorridenti, sebbene sapessero di non poter tornare vivi dalla loro missione. Ben presto un messaggio ci informò che essi avevano colpito una portaerei nemica con due siluri: e poiché un'altra era già stata silurata, ne dedu-

La nave era stata appena riparata: l'8 maggio 1942, nella battaglia del Mar dei Coralli, sul suo ponte era esplosa una bomba da 500 chili.

cemmo che con quest'altro colpo si era ormai ristabilita la parità in fatto di portaerei: una contro una. In realtà non era così: i nostri aviatori avevano colpito ancora la *Yorktown,* già danneggiata nel nostro precedente attacco, e l'avevano affondata. Ma agli americani restavano due portaerei intatte, *Enterprise* e *Hornet,* come avremmo saputo più tardi.

Non potendomi più reggere in piedi sul ponte di comando, mi feci portare una branda, studiai le segnalazioni contrastanti ricevute dai ricognitori (« flotta nemica a nord », « flotta nemica a ovest ») e decisi di mantenere la rotta a nord, calcolando di poter incontrare gli americani nel giro di cinque ore. Ma nel pomeriggio subimmo un altro attacco aereo nemico: due dozzine di bombardieri si precipitarono sulla *Hiryu,* dal cui ponte si alzò una colonna di fumo. Il suo comandante, tuttavia, ci comunicò: « Non preoccupatevi, possiamo domare l'incendio ».

Malgrado le perdite, eravamo sempre decisi ad attaccare gli americani in uno scontro navale, ma non riuscivamo a trovarli. Il nostro naviglio leggero era rimasto lontano, a soccorrere gli equipaggi delle portaerei; i nostri scarsissimi apparecchi da ricognizione mandavano altre segnalazioni contraddittorie, che ci indussero a errare vanamente nell'oceano alla ricerca della flotta nemica. L'ammiraglio Nagumo, infine, capì che era inutile cercare la battaglia in quelle condizioni: ma era dolorosissimo, per lui, abbandonare così la lotta.

Fu allora che un messaggio personale del comandante supremo delle operazioni navali ci ordinò di ritirarci a nord per riunirci alla flotta principale: e in quel momento venne la fine anche per la *Hiryu,* ormai condannata dal fuoco. Il contrammiraglio Tamon Yamaguchi, comandante della squadra portaerei, e il capitano Tomeo Karai, comandante della *Hiryu,* consegnarono ad altri ufficiali i loro oggetti personali, ordinarono lo sgombero totale della nave e affondarono con essa, contemplando la luna che brillava in cielo.

Così fallì il nostro tentativo di occupare le Midway: quel giorno, le sorti della guerra furono irrimediabilmente decise.

Qualche ora dopo, mentre ero in infermeria per curare le mie ustioni, i miei ufficiali di stato maggiore vennero a dirmi che intendevano assumersi l'intera responsabilità della disfatta suicidandosi tutti, « perché non erano più degni di mostrare il loro volto all'Imperatore e al popolo ». Mi chiesero poi di invitare l'ammiraglio Nagumo a fare altrettanto.

Ero così indignato che mi mancava il fiato per parlare: « Dunque voi volete fare *harakiri* perché abbiamo subìto una sconfitta », urlai. « Proprio voi, che andate in estasi quando si vince, adesso non avete la forza di affrontare la sfortuna! Perché, invece, non cercate di ritornare a combattere, per vendicare questa sconfitta? Io mi oppongo alla vostra stupida decisione, vi proibisco una simile bestialità, e anche all'ammiraglio dirò di non fare pazzie di questo genere ».

Poi mi feci portare dall'ammiraglio Nagumo, gli dissi che cosa pensavo, e mi sentii rispondere con una strana calma: « Lei dice cose molto ragionevoli: ma quando si tratta del capo è tutto diverso ». Voleva suicidarsi anche Nagumo. Ancora una volta mi misi a urlare, e finalmente lo persuasi a vivere.

Il giorno seguente, 5 giugno, raggiungemmo dopo mezzogiorno il grosso della flotta giapponese, che batteva in ritirata dopo aver definitivamente abbandonato il piano di invasione delle Midway. Salii a bordo della corazzata *Yamato,* per riferire personalmente al comandante in capo, ammiraglio Yamamoto. Arrivai barcollando sui piedi ustionati, appoggiandomi a un bastone, con l'uniforme sporca e bruciacchiata, e cominciai a raccontare com'era andata. Mentre parlavo, gli occhi dell'ammiraglio si riempivano di lacrime.

Ammiraglio Ryunosuke Kusaka

Tutti i diritti riservati
Epoca 1965

MIDWAY: L'IMMANE ROGO DELLE PORTAEREI

GRUPPO D'ATTACCO GIAPPONESE

Comandante: ammiraglio Nagumo
Vice: ammiraglio Kusaka
Ha lasciato il Giappone il 27 maggio

PERDITE GIAPPONESI

4 portaerei affondate
1 incrociatore pesante affondato
2 corazzate danneggiate
3 incrociatori pesanti danneggiati
1 incrociatore leggero danneggiato
4 trasporti di truppe danneggiati
250 aerei distrutti

Corazzate dell'ammiraglio Yamamoto a 1000 chilometri a nord e a nord-est

AKAGI
nave ammiraglia degli ammiragli Nagumo e Kusaka

Distanza fra le navi giapponesi e l'atollo di Midway: 400 chilometri

1 3 GIUGNO ORE 8,55 - Il gruppo navale giapponese viene avvistato da un idrovolante americano.

2 4 GIUGNO ORE 6,15 - I 27 caccia americani delle Midway tentano di intercettare gli aerei giapponesi in volo verso l'atollo. Diciotto apparecchi americani abbattuti.

3 ORE 6,30 - Bombardamento della base americana sull'atollo di Midway da parte dei 108 apparecchi della flotta nipponica.

4 ORE 6,50 - Il capo delle squadriglie nipponiche stima insufficienti i risultati dell'attacco su Midway e chiede l'invio di una seconda ondata di bombardieri.

5 DALLE 7,07 ALLE 8,06 - La 16ª Forza d'Impiego dell'ammiraglio Spruance s'avvicina a Midway: 119 aerei attaccano le navi giapponesi. L'ammiraglio Nagumo non sa ancora dove si trovi la flotta americana.

6 ORE 7,28 - Un idrovolante giapponese avvista le navi americane. L'ammiraglio Nagumo riceve la segnalazione soltanto alle ore 8.

7 DALLE 8,30 ALLE 9 - La 17ª Forza d'Impiego dell'ammiraglio Fletcher raggiunge quella di Spruance. Fletcher lancia i suoi 39 aerei contro le navi nipponiche.

8 ORE 10,24 - Gli aerei decollati dall'*Enterprise* e dalla *Hornet* piombano sulle navi nipponiche, distruggendo gli apparecchi avversari prima che possano levarsi in volo.

9 ORE 10,26 - La portaerei *Akagi* viene centrata da tre bombe lanciate da un'altezza di 500 metri e s'incendia. Sarà *nuovamente colpita nella notte* del 5 giugno.

10 ORE 10,28 - La portaerei *Soryu*, colpita da tre bombe, s'incendia ed è abbandonata. Verso le ore 14 viene silurata da un sottomarino e, spezzata in due, affonderà alle 19,20.

11 ORE 10,30 - La portaerei *Kaga* viene colpita da quattro bombe. Il comandante, ammiraglio Okada, rimane ucciso. La grande unità affonderà alle 19,25.

12 ORE 10,35 - L'ammiraglio Nagumo e l'ammiraglio Kusaka abbandonano l'*Akagi* e si trasfe-

riscono sull'incrociatore *Nagara*.

13 ORE 10,47 - Gli aerei americani ritornano alle loro basi. L'ammiraglio Nagumo decide di continuare la lotta con la sola portaerei *Hiryu*. All'insaputa degli americani, si dirige verso nord-ovest.

14 ORE 10,50 - La *Hiryu* lancia 18 bombardieri in picchiata e 8 caccia contro la 17ª Forza d'Impiego americana.

15 ORE 12,05 - Gli aerei della *Hiryu* arrivano sulle navi americane e attaccano la *Yorktown*, che viene colpita da tre bombe. L'ammiraglio Fletcher l'abbandona e si trasferisce sull'incrociatore *Astoria*.

16 ORE 13,31 - La *Hiryu* lancia contro la *Yorktown* un'ultima ondata di 10 aerosiluranti scortati da 6 caccia.

17 ORE 14,42 - La seconda ondata di aerei giapponesi raggiunge la 17ª Forza d'Impiego. Due siluri lanciati da 500 metri colpiscono a morte la *Yorktown*.

18 ORE 14,45 - Sei aerei da ricognizione partiti dalla *Yorktown* avvistano la *Hiryu* e trasmettono i dati sulla sua posizione alle navi americane.

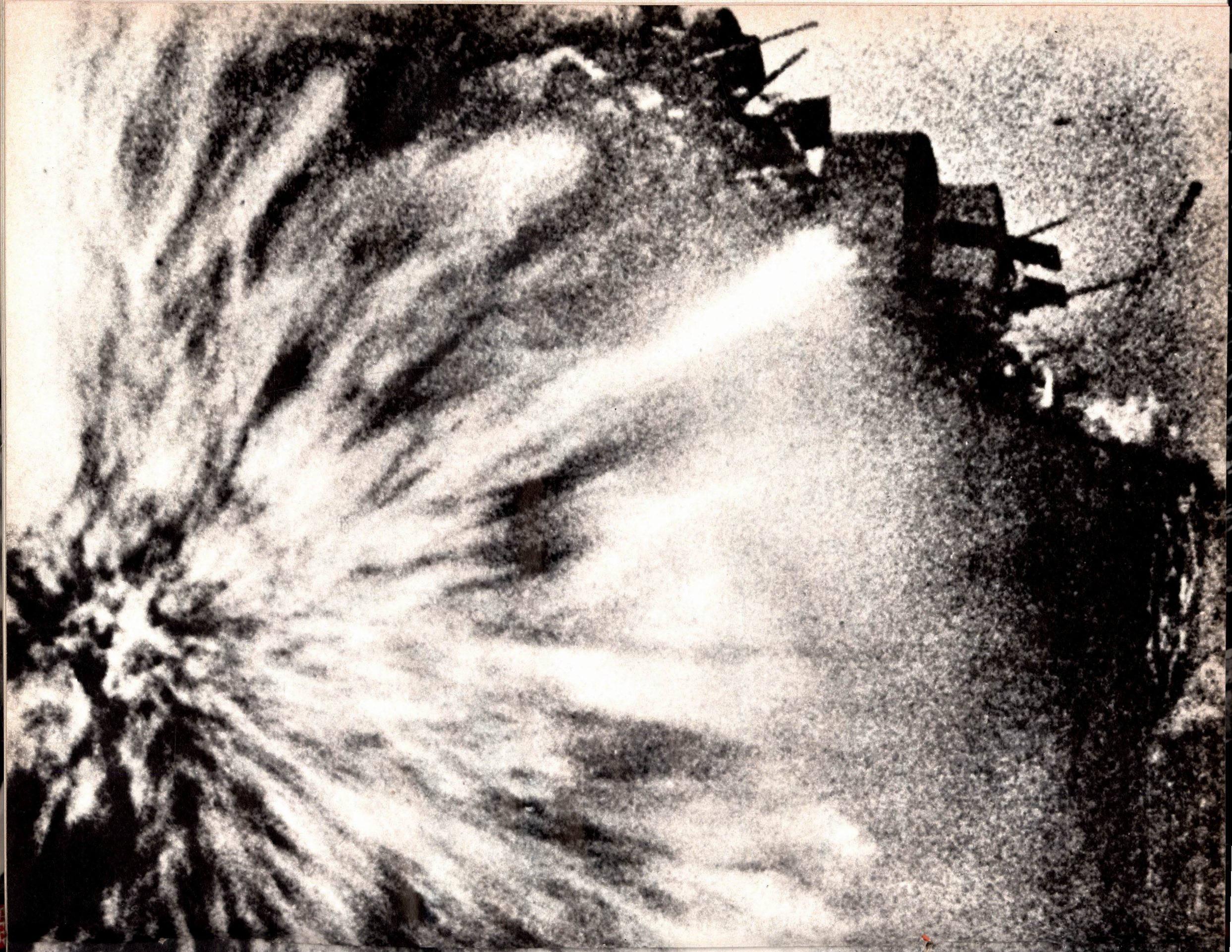
19 ORE 15,30 - L'ammiraglio Spruance lancia 24 bombardieri in picchiata contro la portaerei *Hiryu*.

20 ORE 17 - Gli aerei americani attaccano la *Hiryu*: la portaerei viene colpita da quattro bombe e s'incendia. La nave colerà a picco il giorno dopo, alle 9 del mattino.

21 5 GIUGNO ORE 2,55 - L'ammiraglio Yamamoto, a bordo della corazzata *Yamato*, si rende conto che la battaglia è perduta e ordina di abbandonare la lotta e di interrompere l'attacco a Midway.

22 DALLE 3,42 ALLE 8,05 - Gli aerei americani attaccano la flotta giapponese in fuga. Gli incrociatori *Mogami* e *Mikuma* sono danneggiati. Il *Mikuma* affonderà il 6 giugno alle ore 13,50.

23 6 GIUGNO ORE 13,35 - Il sottomarino giapponese *I-168* dà il colpo di grazia alla portaerei *Yorktown*. Lo stesso sottomarino riesce poco dopo a colare a picco il cacciatorpediniere *Hammann*. È l'ultimo atto della battaglia delle Midway.



IL FOTOGRAFO È MORTO RIPRENDENDO QUESTA ESPLOSIONE

Questa fotografia è costata la vita al "reporter" Robert Read, imbarcato sulla portaerei *Enterprise*. Il 24 agosto 1942, durante la battaglia delle isole Salomone, Read aveva visto la bomba staccarsi da un aereo giapponese e precipitare sulla nave: ne seguì la rapida caduta e scattò l'immagine nell'esatto istante dell'esplosione, restando ucciso sul colpo. Questa bomba fece una vera strage sulla portaerei, uccidendo 38 marinai addetti a una batteria di cannoni. L'esplosione fece anche saltare alcuni depositi di munizioni, ma l'*Enterprise*, nonostante il grave colpo, poté rientrare alla base coi propri mezzi. La battaglia delle Salomone, nelle intenzioni dell'ammiraglio giapponese Yamamoto, avrebbe dovuto essere la rivincita del disastro delle Midway. Le grandi portaerei *Shokaku* e *Zuikaku* lanciarono tutti i loro apparecchi contro la flotta americana, nel disperato tentativo di distruggerla, paralizzando l'azione controffensiva degli Stati Uniti. Ma anche questa battaglia fu un fallimento: da allora il Giappone non incontrò più che disfatte.

MILLE GIORNI DI LOTTA: ISOLA PER ISOLA I MARINES SNIDANO IL NEMICO

I marines *sono scesi dai mezzi da sbarco, e avanzano con l'acqua fino alla cintola verso un'isola in fiamme. Tremendi bombardamenti aerei hanno preparato il loro attacco, ma appena essi porranno piede sull'isola incontreranno una resistenza durissima. In qualche caso, i giapponesi si faranno uccidere tutti... Questa è un'immagine della lunga e sanguinosa campagna di «riconquista», isola per isola, durata mille giorni. Minuscoli atolli dispersi nel Pacifico assumevano nel corso della lotta un'importanza enorme, per tagliare le comunicazioni aeree giapponesi o per fornire punti di appoggio all'aviazione americana. E i* marines *partivano verso queste spiagge infuocate, verso feroci scontri con le guarnigioni nipponiche. Ormai il Giappone era costretto a starsene sulla difensiva, aveva perduto le sue portaerei e l'industria non era più in grado di fornire tutto il necessario alle forze armate: ma nelle terre conquistate nel primo slancio offensivo i soldati del Tenno continuavano a battersi sempre con la fanatica decisione iniziale.*

GUADALCANAL: UNA STRAGE INTERMINABILE AI BORDI DELLA GIUNGLA

La prima isola riconquistata è Guadalcanal: diecimila marines *vi sbarcano il 7 aprile 1942 e subito i giapponesi cominciano i contrattacchi. Il 18 agosto viene all'assalto un reggimento di fanteria: gli americani lo sterminano e il suo comandante, colonnello Ichiki, si suicida. Il 29 agosto attacca un'intera divisione: ma i* marines *del generale Vandegrift la ricacciano nella giungla. Il 23 ottobre i giapponesi tornano all'attacco e ancora gli americani li respingono. Venti giorni dopo, gli aerei statunitensi affondano undici piroscafi nemici che portavano rinforzi: diecimila morti in un solo giorno. La lotta durerà fino al 4 gennaio 1943.*

● *Un* marine *lancia una bomba contro una trincea nipponica.*

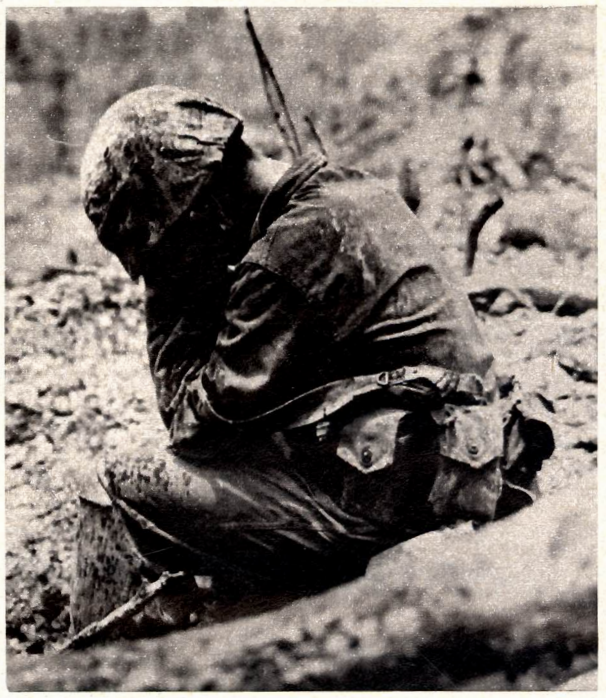
● *I giapponesi a Guadalcanal gridavano feroci:* « Yankees, *dovete morire!* ».

● *Piuttosto che arrendersi, i soldati giapponesi preferivano spesso suicidarsi.*

● *Soldati americani morti sulla spiaggia di Buna (Nuova Guinea). Questa tragica immagine, pubblicata negli Stati Uniti, sconvolse l'opinione pubblica.*

L'ORRIBILE FINE DEGLI ULTIMI DIFENSORI DI TARAWA BRUCIATI DAI LANCIAFIAMME

Gli americani continuavano ad avanzare: dopo la Nuova Guinea e la Nuova Bretagna, i marines *riconquistano Tarawa e Makin, nell'arcipelago delle Gilbert. Ma sono vittorie sanguinose: a Tarawa la guarnigione giapponese di 2619 uomini è sottoposta a un durissimo bombardamento prima dello sbarco, ma riesce a salvarsi rifugiandosi in una serie di* bunker, *e quando gli americani sbarcano li blocca sulla spiaggia con un fuoco implacabile. In tre giorni di lotta muoiono mille* marines, *e l'isola è poi espugnata coi lanciafiamme. Sull'atollo di Makin, la stessa feroce resistenza: 284 uomini tengono testa a 6500 americani, i quali al termine della spaventosa battaglia, riescono a fare un solo prigioniero: un soldato semplice, già ferito in combattimento, che non è riuscito a suicidarsi come hanno fatto gli altri pochi superstiti della spaventosa lotta.*



● *La battaglia è finita: un* marine, *con l'uniforme macchiata di sangue, piange in mezzo alle rovine.*

● *Feriti americani vengono avviati verso le navi al largo, su battelli di gomma.*

● *Al largo di Eniwetok, nell'arcipelago delle Marshall:*

un marine *viene issato su una nave da trasporto. Nei suoi occhi sbarrati c'è ancora la tragica visione di cinque giorni di battaglia sul piccolo atollo.*

HO DIRETTO LA RICONQUISTA DEL PACIFICO

dell'ammiraglio Raymond A. Spruance

Comandante americano nel Pacifico centrale

Il capo della flotta americana nel settore centrale del grande oceano parla delle lunghe e sanguinose operazioni di sbarco. Dopo una durissima lotta condotta da un arcipelago all'altro, al principio del 1945 le forze degli Stati Uniti vengono a trovarsi di fronte a un formidabile bastione difeso da ventimila soldati fanatici, che sbarra la strada verso il Giappone. È un'isoletta che si chiama Iwo Jima...

Nella cabina della sua nave, l'ammiraglio Spruance prepara il contrattacco americano.

Dopo la nostra vittoria nella battaglia delle Midway il generale MacArthur avrebbe voluto che le forze statunitensi facessero il massimo sforzo nel Pacifico del sud: quando seppe che il Presidente Roosevelt e lo stato maggiore generale avevano deciso diversamente, fu colto da un accesso di collera di cui si parlò a lungo. Io credo che MacArthur avesse torto: c'erano buone ragioni per dare la precedenza al settore del medio Pacifico.

A quel tempo ero capo di stato maggiore dell'ammiraglio Nimitz, e la nostra base era Pearl Harbor. Quando l'ammiraglio mi annunciò che la prima grande operazione sarebbe stata la conquista delle isole Marshall, aggiunse che avrei avuto io il comando di tutte le forze americane operanti nel Pacifico centrale. Spettava dunque a me studiare i piani operativi. Compresi che non si poteva tentare lo sbarco alle isole Marshall senza aver prima occupato l'arcipelago delle Gilbert, un possedimento britannico di cui i giapponesi s'erano impadroniti all'inizio della guerra. Le isole Marshall, invece, erano sotto il protettorato giapponese dai tempi della prima guerra mondiale: si trattava di un gruppo di atolli piatti, d'origine corallina, adattissimi per la costruzione di aeroporti, tanto è vero che i giapponesi vi tenevano non meno di sei basi aeree. Tutti gli alti comandi militari approvarono il mio piano.

La mia prima preoccupazione fu quella di crearmi uno stato maggiore efficiente. Riuscii ad assicurarmi uomini come il contrammiraglio Kelly Turner, soprannominato « il Terribile » per la sua tenacia e la sua franchezza quasi brutale, e il generale Holland Smith, soprannominato « l'Urlatore »: Smith non riusciva a tollerare la stupidità e la negligenza, e reagiva, appunto, urlando. Quei due non avevano mai lavorato insieme e io avevo un po' paura di metterli fianco a fianco. Ma per fortuna i miei timori si rivelarono infondati: salvo questioni marginali, Smith e Turner andarono sempre perfettamente d'accordo, formando una *équipe* davvero efficiente.

Il nostro assalto incominciò il 20 novembre del 1943. Attaccammo simultaneamente i due atolli di Makin e di Tarawa, nelle Gilbert. Avremmo voluto che questa operazione preliminare fosse compiuta in modo fulmineo, anche per mettere la flotta al riparo dalla reazione giapponese entro il minor tempo possibile. Invece per occupare Makin impiegammo tre giornate intere e 6.500 uomini; l'azione ci costò 64 morti e 152 feriti. Della guarnigione prendemmo vivo solo un giapponese ferito. Dati i rapporti di forza, 23 contro uno, non potevamo certo congratularci con noi stessi.

L'occupazione di Tarawa fu più difficile. Il contrammiraglio giapponese Shibasaki, che la difendeva con quasi cinquemila uomini, s'era vantato di aver fatto di quell'atollo una specie di fortilizio imprendibile. In effetti per conquistarlo impiegammo tre giorni, con mille morti e tremila feriti. Anche qui i giapponesi morirono praticamente tutti: catturammo vivi soltanto un ufficiale e sedici soldati. Decisamente, la conquista delle Gilbert era stata per noi una severa lezione, ma anche una preziosa esperienza.

Quando, tornato a Pearl Harbor, misi mano agli ultimi preparativi per il ben più importante attacco alle isole Marshall, ebbi una sgradita sorpresa: Washington aveva deciso di anticipare la data dell'operazione, fissandola al 15 gennaio 1944, mentre io avevo proposto il 1° febbraio. Protestai vivacemente, e mi riuscì di ottenere una proroga fino al 31 gennaio. La Quinta Flotta, incaricata dell'operazione, comprendeva circa 300 navi per il trasporto d'una forza da sbarco di 53 mila uomini tra fanti e fucilieri di marina, e di altri 31 mila che avrebbero poi costituito la guarnigione di Kwajalein, base principale delle Marshall. Il 29 gennaio eravamo già in vista dell'obbiettivo ma, mettendo a profitto l'insegnamento di Tarawa, durante tutto il tempo dello sbarco 750 nostri aeroplani mantennero « puliti » i cieli e bombardarono senza tregua le posizioni difensive giapponesi. Le nostre precauzioni raggiunsero lo scopo: nel pomeriggio del 4 febbraio, ogni resistenza organizzata era scomparsa. Le nostre perdite furono scarsissime: 177 morti e un migliaio di feriti. Come al solito, non riuscimmo quasi a prendere giapponesi vivi: appena 49 prigionieri e 145 operai coreani, su un totale di 8 mila uomini.

Dopo aver conquistato le Gilbert e le Marshall, ci domandavamo con una certa perplessità dove avremmo sferrato l'attacco seguente. Avevamo trascurato un certo numero di atolli fortificati, di grande importanza strategica, e per eliminare la minaccia che essi costituivano avremmo dovuto conquistarli ad uno ad uno, impresa non facile. Ma qui ci aiutò la fortuna. A Kwajalein scoprimmo un vero e proprio archivio segreto giapponese, che conteneva carte e documenti molto importanti, grazie ai

A Tarawa, sulla spiaggia devastata dalle bombe, i marines *si preparano a respingere un contrattacco dei giapponesi dell'ammiraglio Shibasaki.*

Il 22 settembre 1943 gli ultimi difensori, invece di arrendersi alla superiorità delle forze attaccanti, tornarono all'attacco facendosi sterminare.

quali ci fu possibile sapere praticamente tutto sulle isole del Pacifico ancora tenute dal nemico. Un caso felice davvero, che ci fu d'un immenso aiuto.

Da molto tempo m'ero accorto dell'importanza dell'atollo di Eniwetok, ultimo avamposto delle isole Marshall in direzione ovest. Era una posizione strategica di prim'ordine, piazzata proprio in mezzo alle principali rotte aeree giapponesi. Partendo dall'arcipelago nipponico, gli apparecchi facevano scalo a Iwo Jima, scendevano fino alle isole Marianne e arrivavano poi a Eniwetok. Di qui potevano poi irradiarsi a ventaglio e raggiungere qualunque punto delle Marshall. E dunque noi, occupando rapidamente Eniwetok, avremmo potuto tagliare quella specie di cordone ombelicale, impedendo così al nemico di rafforzare il suo potenziale aereo. Prima, però, bisognava neutralizzare la base giapponese di Truk, un arcipelago corallino fortificatissimo, che qualcuno aveva soprannominato « la Pearl Harbor giapponese » o addirittura « la Gibilterra del Pacifico ».

Al largo di Truk mandai la mia squadra navale (composta dalle corazzate *Iowa* e *New Jersey* con due incrociatori pesanti e quattro cacciatorpediniere) che si congiunse con la forza navale dell'ammiraglio Mitscher. L'ammiraglio Nimitz mi aveva inoltre mandato dieci sommergibili. I risultati della nostra offensiva furono impressionanti. In due giorni di combattimento ininterrotto riuscimmo ad abbattere 200 aerei giapponesi, a danneggiarne altri settanta, e ad affondare quindici navi da guerra, fra cui i due incrociatori dell'ammiraglio Koga. Noi perdemmo venticinque aeroplani e la nostra portaerei *Intrepid* fu centrata da alcuni colpi di cannone.

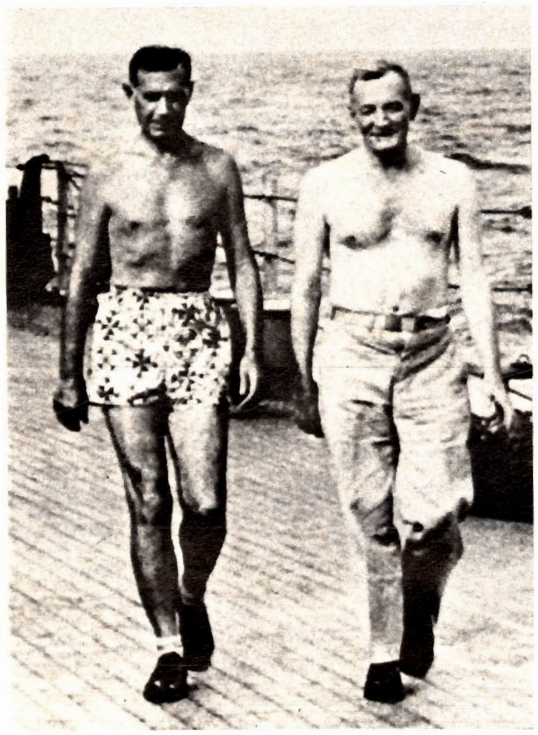
Dopo aver bombardato a morte anche le basi aeree di Guam, Tinian e Saipan, potevamo dire di aver isolato Eniwetok, perché non c'era più nulla da temere da parte dell'aviazione nemica. Lo sbarco nell'isola si svolse perciò come previsto: i combattimenti durarono tre giorni, perché come sempre i difensori opposero una resistenza strenua. Il flusso di aerei giapponesi che andavano a rifornire le isole Marianne, e in particolare le basi di Motjiè, Maloelat, Mili e Jaluit, fu così interrotto; quelle basi restarono come paralizzate. Le lasciammo cuocere nel loro brodo.

Tornai di nuovo a Pearl Harbor. Adesso bisognava studiare il piano di attacco alle Marianne. I nostri progetti prevedevano un'azione di eccezionale portata. Ormai ci si avvicinava seriamente al Giappone stesso; bisognava aspettarsi dunque una resistenza ancor più accanita. Sotto molti aspetti, si trattava di una impresa infinitamente più complessa dello sbarco in Normandia, dovendo noi portare forze enormi su un obiettivo distante 5.000 chilometri da Pearl Harbor. E non avevamo che tre mesi per preparare l'operazione, mentre i preparativi per lo sbarco in Europa erano durati due anni.

Partimmo il 6 giugno 1944. Avevo ai miei ordini 535 navi con 127 mila uomini a bordo, di cui due terzi erano *marines*. Primo sbarco a Saipan, secondo sbarco a Tinian, terzo sbarco a Guam. Lunga circa venti chilometri, l'isola di Saipan rappresentava un bel boccone, tanto più che la sua guarnigione era di 32 mila uomini. Bisognava impadronirsene rapidamente, ma la reazione giapponese sarebbe stata certo tremenda. Scatenammo l'attacco il 15 giugno. L'indomani uno dei nostri sommergibili segnalò il sopraggiungere, inaspettato, di una formazione navale giapponese.

Discutemmo lungamente sul da farsi: affrontare la flotta nemica o limitarsi a proteg-

BOMBARDIAMO IWO JIMA PER DUE MESI PRIMA DI SBARCARE



*L'ammiraglio Nimitz, comandante in capo del Pacifico (a destra), e l'ammiraglio Spruance nell'estate del 1944, a bordo dell'*Indianapolis.

gere le operazioni di sbarco, che già erano in corso? L'ammiraglio Turner mi disse che secondo lui il problema non si poneva nemmeno: le operazioni a terra stavano prendendo una brutta piega, bisognava continuare a sbarcare rinforzi, materiale e munizioni. « Tanto peggio », risposi. Ordinai a Turner di darmi tutte le navi che non gli erano indispensabili per lo sbarco, perché avevo intenzione di unirmi con la forza dell'ammiraglio Mitscher e muovere contro le navi giapponesi per tenerle lontane da Saipan.

Gli apparecchi nipponici imbarcati sulle portaerei avevano un raggio d'azione superiore al nostro e il vento li favoriva. Seppi in seguito che l'ammiraglio Ozawa, mio diretto avversario in quella battaglia, aveva fatto affidamento sulle squadriglie della base nipponica di Guam: esse, nel suo disegno, dovevano attaccarci alle spalle, mentre quelle delle sue portaerei si sarebbero incaricate di massacrarci con un assalto frontale. Egli aveva anche progettato una spola di bombardieri fra le sue navi e le isole Marianne. Per fortuna, le nostre precedenti incursioni avevano talmente sconvolto gli aeroporti di Tinian e di Guam, che questa minaccia non poté realizzarsi.

Ozawa, convinto invece che il suo piano fosse in esecuzione, fece decollare i suoi primi aerei all'alba del 19 giugno. I nostri *radar* li intercettarono a una distanza di 250 chilometri, cosicché potemmo far partire tutti i 450 aerei da caccia che avevamo, contro l'ondata avversaria formata da 45 bombardieri, 8 aerosiluranti e 16 caccia *Zero*: nel primo scontro, avvenuto a grande altezza, i giapponesi persero 25 apparecchi, mentre la contraerea delle nostre navi si incaricò di abbatterne altri 17. Soltanto 27 velivoli giapponesi poterono ritornare alle loro navi. Ozawa, allora, ci scatenò contro il grosso delle sue forze: 182 apparecchi. Attaccata dai nostri caccia, questa rispettabile formazione fu letteralmente dimezzata in poco tempo, e la metà che si era salvata fu ridotta a un quarto dalla contraerea. Ci fu ancora una terza ondata giapponese di 47 apparecchi, che in gran parte non riuscirono neppure a trovare le nostre navi, pagando i pochi danni inflitti a noi con la perdita di sette unità.

Allora Ozawa parve cambiar tattica. Ci attaccò con una quarta ondata di 82 aerei, scaglionati però in tre gruppi, a breve distanza l'uno dall'altro. Il primo scaglione fu attaccato in volo e sbaragliato. Il secondo riuscì a giungere fino alle nostre portaerei, ma ottenne solo di essere sterminato dopo averci arrecato lievissimi danni. Il terzo scaglione fu riagguantato dalla nostra caccia e perse in combattimento 31 unità; gli ultimi 19 aerei furono tutti più o meno danneggiati, tanto che si sfasciarono tra le buche nel tentativo di prendere terra in qualche modo a Guam. La grande battaglia aeronavale era durata, in tutto, otto ore. Quella sera i nostri piloti festeggiarono la loro vittoria, che fu battezzata così: «il tiro al piccione delle isole Marianne».

La flotta giapponese fuggì. Rassicurati, tornammo allora ad appoggiare lo sbarco delle nostre truppe a Saipan, dove la battaglia terrestre era violentissima: terminò soltanto negli ultimi giorni di luglio. La successiva conquista di Tinian e di Guam fu molto meno difficile, grazie ai nostri bombardamenti preventivi sulle due isole. Nell'insieme, la conquista delle Marianne meridionali ci costò 5.000 morti, contro 60 mila caduti giapponesi. Un prezzo elevatissimo, ma i vantaggi strategici che ricavammo dall'operazione furono enormi: per esempio, troncammo i collegamenti aerei fra il Giappone e le isole Caroline, creammo nuove basi logistiche per i sommergibili e costruimmo importanti aeroporti, abbastanza attrezzati da consentire ai nostri *B-29* di attaccare efficacemente la regione di Tokio. Per il Giappone, dunque, la perdita delle Marianne significava il principio della fine.

Tuttavia il persistente rifiuto delle truppe nipponiche di arrendersi anche nelle situazioni più disperate, e i suicidi collettivi da parte di civili che preferivano la morte all'occupazione straniera, erano lì ad avvertirci che non dovevamo lasciarci prendere da un eccessivo ottimismo. Per molti americani la maniera di battere il Giappone era semplicissima: sbarcare nell'arcipelago nipponico propriamente detto, sterminare l'esercito nemico e, se del caso, anche la popolazione civile. Ma la realtà era molto più dura e diversa.

Dopo la fine della campagna nelle Marianne tornai ancora una volta a Pearl Harbor. Nel settembre 1944 l'ammiraglio Nimitz mi convocò per farmi sapere che i nostri prossimi obiettivi sarebbero stati le isole di Formosa e di Amoy. Formosa? Quell'idea non mi persuadeva. « Preferirei un attacco ad Iwo Jima e Okinawa », dissi. E i fatti vennero a darmi ragione: alla fine del mese apprendemmo che l'operazione Formosa era stata accantonata.

Quando dissi al mio aiutante, generale Smith, che avremmo tentato lo sbarco a Iwo Jima, mi dette una risposta che mi rese a lungo perplesso: « Sarà il più brutto affare di questa guerra », disse. « Comunque, se si deve andare, andiamo. » Incominciai a chiedermi anch'io se la presa di Iwo Jima avrebbe ricompensato i sacrifici che stava per imporci.

Dovemmo snidare i nemici ad uno ad uno dai loro ricoveri

Fortunatamente, durante uno scambio d'idee col generale d'aviazione Curtis LeMay ogni dubbio mi cadde. « Iwo Jima? », mi disse. « Ma ha un'importanza enorme! Se non prenderemo quell'isola, i miei bombardieri non saranno mai in grado di fare un buon lavoro. » E mi spiegò che i suoi aerei andavano già sul Giappone partendo da Guam e da Tinian, ma aggiunse che la loro azione era poco efficace. Innanzi tutto essi dovevano obbligatoriamente passare sulle isole Bonin, dove i giapponesi li potevano osservare e segnalare. In secondo luogo, per via della distanza e dell'altezza cui dovevano volare, essi dovevano fare sempre il « pieno » di carburante, rinunciando di conseguenza al « pieno » delle bombe. Con la conquista di Iwo Jima, invece, la situazione sarebbe cambiata: avendo la possibilità di fare uno scalo sulla via del ritorno, i *B-29* avrebbero potuto, all'andata, portare un tonnellaggio d'esplosivo molto superiore. Inoltre lo scalo di Iwo Jima sarebbe stato una vera provvidenza per gli apparecchi danneggiati dalla contraerea nemica.

Attaccammo Iwo Jima a metà di febbraio del 1945, dopo settantaquattro giorni di bombardamento a tappeto. Sfortunatamente le incursioni non servirono a molto, dato che i difensori dell'isolotto vulcanico (14 mila soldati scelti e 7.000 marinai) si erano trincerati magnificamente. Il loro capo, generale Kuribayashi, aveva escogitato un sistema di ricoveri davvero eccellente. Per sloggiare i giapponesi, i nostri *marines* dovettero espugnare i loro nascondigli ad uno ad uno coi lanciafiamme, le granate e il *napalm*. Anziché nei cinque giorni previsti, occupammo l'isola in un mese di combattimenti accaniti. Per la prima volta le nostre perdite - 7 mila morti e 19 mila feriti - furono superiori a quelle del nemico. Ci aspettava ancora Okinawa, ma la via del Giappone era ormai aperta, e la vittoria ci sembrava prossima e inevitabile. Avremmo invece dovuto ancora sperimentare l'ultima disperata carta dei nipponici: i *Kamikaze*, che ci avrebbero colpiti ancora a fondo, colando a picco o danneggiando più di 200 delle nostre navi.

Ammiraglio Raymond A. Spruance

Tutti i diritti riservati
Epoca 1965

EPOCA UNIVERSO

DA PEARL HARBOR A HIROSHIMA - 3

LA TERRIBILE ORA DEI KAMIKAZE

Il primo pilota-suicida fu un ammiraglio. E anche l'ultimo, che si precipitò su una nave americana quando l'imperatore ordinò alle forze armate giapponesi di deporre le armi. Altri 4600 piloti perdettero la vita in queste missioni senza scampo, lasciando brevi composizioni poetiche ai figli o ai genitori come « testamento ». Di questi uomini parla l'ammiraglio nipponico Teraoka, che comandò l'ultima difesa dell'arcipelago giapponese fino al momento della resa, e che dopo la guerra ha impiegato alcuni anni a disegnare tutti i loro nomi su un lunghissimo rotolo di carta di riso, deposto nel sacrario commemorativo. Sulla tremenda lotta nella giungla birmana, tra la furia dei monsoni e l'imperversare delle epidemie di malaria, pubblichiamo le rivelazioni di un altro eccezionale testimone: Lord Louis Mountbatten di Burma, comandante supremo interalleato nel settore che vide i più sanguinosi scontri terrestri tra i giapponesi e gli eserciti dell'Occidente.

HANNO COLLABORATO

Generale MINORU GENDA, capo di Stato Maggiore dell'aviazione giapponese, Ammiraglio RYUNOSUKE KUSAKA, ex-capo di Stato Maggiore della Marina giapponese, Ammiraglio KIMPEI TERAOKA, ex-comandante della flotta giapponese delle Filippine, Generale SEIZO ARISUE, capo del servizio segreto giapponese, Ammiraglio FRANCIS ROCKWELL, ex-comandante della Flotta americana delle Filippine, Generale JAMES H. DOOLITTLE, ex-comandante della squadriglia americana che bombardò Tokio il 18 aprile 1942, Ammiraglio RAYMOND A. SPRUANCE, ex-comandante della 5ª Flotta americana nel Pacifico centrale, Ammiraglio LOUIS MOUNTBATTEN, ex-comandante supremo alleato nel Sud-Est asiatico, Generale PAUL W. TIBBETS, che lanciò la bomba atomica su Hiroshima.

Inchiesta e ricerche di Marc Heimer, Pierre Champalle, Domenico Agasso, Ricciotti Lazzero, Pietro Zullino. Per la documentazione fotografica: Archivio storico di Washington, Imperial War Museum di Londra, Ministero della Difesa di Tokio, LIFE, Associated Press, Magnum, London Express, Len Sirman - Ginevra, Archivio Fotografico Mondadori.

Primavera 1945: due kamikaze *pronti a partire per il volo senza ritorno.*

L'ORGOGLIOSO PROCLAMA DI MACARTHUR AI FILIPPINI: "SONO TORNATO!"

Il 17 marzo 1942, abbandonando le Filippine di fronte all'avanzata giapponese, MacArthur aveva promesso: « Ritornerò! ». E mantiene la parola dopo due anni, sette mesi e nove giorni. Il suo contrattacco si scatena dall'Australia agli inizi del 1944 e ha come primo obiettivo la riconquista della Nuova Guinea. Il 22 aprile MacArthur sbarca a Hollandia, al centro dell'isola, e accerchia 10 mila giapponesi che preferiscono morire di fame nella giungla piuttosto che arrendersi. Ormai la strada delle Filippine è aperta. Il 20 ottobre la Sesta Armata americana sbarca sull'isola di Leyte, al centro dell'arcipelago filippino. Lo stesso giorno MacArthur e il generale Sutherland (al suo fianco nella foto) scendono da una nave sulla spiaggia di Palo. Appena messo piede a terra, MacArthur manda un messaggio radio alle popolazioni dell'arcipelago. Esso comincia con le parole che diventeranno leggendarie: « Sono tornato! ».

I LANCIAFIAMME APRONO AGLI AMERICANI LA STRADA VERSO MANILA

I giapponesi hanno affidato la difesa delle Filippine al più tenace dei loro generali: Tomoyuki Yamashita, il conquistatore di Singapore. Il confronto diretto con le forze di MacArthur trasforma la battaglia per Leyte in una seconda Guadalcanal. Il 21 ottobre, dopo scontri sanguinosi, le truppe del comandante americano riescono ad occupare l'aeroporto di Tacloban, mentre intorno a Leyte è in corso una gigantesca battaglia aeronavale, ma esse vengono poi bloccate nelle foreste al centro dell'isola dai cinquantamila soldati che Yamashita, il Rommel giapponese, ha mandato di rinforzo. I combattimenti durano un mese e mezzo: ogni posizione tenuta dai soldati giapponesi deve essere conquistata con l'aiuto dei lanciafiamme. MacArthur chiama in aiuto la Marina e con tremendi bombardamenti riesce a distruggere la principale linea di difesa dei nipponici. Agli inizi del 1945 gli americani possono fare un bilancio della battaglia per Leyte: 3.500 morti e 12 mila feriti contro 68 mila morti giapponesi. Nell'isola, alcuni gruppi isolati di fanatici soldati nipponici resistono ancora, ma il loro sacrificio sarà inutile. MacArthur sta preparando la prossima mossa verso Manila.

● *A Leyte i difensori giapponesi devono essere snidati uno per uno: i* marines *bruciano le trincee con i lanciafiamme.*

● *Un documento atroce:*

un soldato giapponese che sparava nascosto nella giungla è stato raggiunto dalla vampa di un lanciafiamme americano: il fuoco lo sta divorando.

FUORI SI COMBATTE: IN CHIESA UNO SPETTRO ASCOLTA LE PREGHIERE

Questa è una delle prime fotografie scattate a Manila dopo l'arrivo degli americani. Mentre si combatte nei sobborghi della capitale, un sacerdote celebra la Messa in una chiesa davanti a poche donne. Nella navata, un ferito americano è disteso su una barella, col capo tutto ravvolto nelle bende, che lo trasformano in un'immagine spettrale. La disperata battaglia è cominciata il 9 gennaio 1945 con lo sbarco di 68 mila soldati a Luzon, l'isola principale delle Filippine. La strada di Manila è aperta e MacArthur lancia la 1ª divisione di cavalleria (corazzata) verso la capitale dell'arcipelago. In 66 ore, con l'aiuto dei guerriglieri filippini, la divisione avanza di 160 chilometri fino alla periferia della città e libera 3.400 prigionieri americani rinchiusi nella fortezza di Santo Tomàs. I prigionieri, colpiti dal beriberi, sono ridotti a scheletri. Ma la città di Manila non capitola subito: 16 mila fucilieri di marina giapponesi e 5 mila soldati, guidati dall'ammiraglio Iwabuchi, la difendono strada per strada fino al 23 gennaio. Quando i combattimenti cessano, Manila non è che un immenso campo di rovine e il suo porto un cimitero di navi. Il generale Yamashita si è intanto rifugiato sui monti di Luzon con i 170 mila uomini che ancora gli restano. Lassù trasforma i suoi reggimenti in gruppi di guerriglia e fino al 3 settembre 1945 continuerà ad attaccare le colonne americane. La sua resistenza ostinata gli costerà centomila morti e non impedirà agli americani di avanzare verso il cuore del Giappone.

HO VISTO MORIRE GLI UOMINI DEL 'VENTO DIVINO'

dell'ammiraglio Kimpei Teraoka

Comandante delle forze aeronavali giapponesi nel settore delle Filippine

« Il kamikaze era un essere dolce e rispettoso... » Così parla dei piloti-suicidi uno dei capi della Marina nipponica, in una straordinaria « testimonianza » che sembra scritta non vent'anni dopo, ma nel momento dell'ultima disperata lotta. Quando già l'Impero del Sol Levante aveva deposto le armi, alcuni uomini partirono in volo sull'Oceano: la loro morte concluse una sanguinosa epopea.

Nel luglio 1944 gli americani invasero le isole Marianne, che noi non avevamo fatto in tempo a fortificare completamente. Nei combattimenti che divamparono con ferocia in questa regione del Pacifico, quasi tutti gli uomini e le unità della nostra prima squadra aeronavale - uno dei migliori corpi scelti della flotta, che aveva la base nell'isola di Tinian - scomparvero col loro capo, il vice-ammiraglio Kakuda. Io fui designato a succedergli con il compito di raggruppare le forze giapponesi superstiti per continuare a combattere nel Pacifico. Partii dunque in agosto per Davao, nell'isola di Mindanao (Filippine). E proprio a Davao ebbe inizio l'epopea dei nostri piloti-suicidi.

La forza aeronavale giapponese, che all'inizio della guerra andava orgogliosa delle sue vittorie, lottava allora in condizioni molto difficili. Persino i nostri caccia *Zero* avevano perso, dal secondo semestre del 1943, la loro superiorità tecnica sugli apparecchi nemici. I nuovi caccia americani *Grunman F 6 F* li superavano di gran lunga, adesso, e inoltre la penuria di materiale, di pezzi di ricambio, di carburante e di munizioni si era fatta seria e preoccupante. Così, quando presi il comando a Davao, il 12 agosto, le forze aeree di cui disponevo nelle Filippine si componevano di 260 apparecchi da combattimento, più 25 aerei da trasporto e da ricognizione. Avevo dunque, in teoria, un totale di circa 300 aeroplani. Ma in realtà, la situazione era assai meno brillante, perché molti apparecchi avevano il motore fuori uso o i serbatoi deteriorati. Inoltre, verso i primi di settembre, la flotta americana cominciò a bombardare sistematicamente le nostre basi, distruggendo la metà di ciò che ancora restava della mia aviazione. Alla fine di quel terribile mese di settembre, avevo a disposizione appena un centinaio di aerei...

L'intenzione del nemico mi appariva chiara: prima di sbarcare nelle Filippine, gli americani volevano distruggere e attaccare simultaneamente le nostre unità di riserva installate a Formosa, in modo da interrompere totalmente l'invio di rinforzi giapponesi verso la zona delle Filippine.

Partivano su « fiori di ciliegio » per il volo senza ritorno

Compresi subito che, conservando un numero sufficiente di aerei intatti per far fallire questi piani di distruzione totale, avremmo potuto respingere l'imminente sbarco degli americani distruggendo la loro flotta. Con questa prospettiva stabilii i miei piani di difesa. In linea generale, essi consistevano anzitutto nel preservare i miei ultimi apparecchi spostandoli continuamente, perché il nemico non potesse rintracciarli.

Per realizzare questi piani, i miei uomini ingannarono con alcuni trucchi gli americani: tra l'altro, fabbricarono un gran numero di falsi caccia e di falsi bombardieri di legno, che il nemico si accanì a distruggere con migliaia di tonnellate di bombe. Nel frattempo, i veri aerei giapponesi venivano rimessi in ordine e i loro equipaggi potevano avere un po' di respiro... Inoltre, poiché eravamo quasi privi di bombardieri, dovemmo ricorrere anche qui all'inventiva. Per esempio, gli aerei da caccia cominciarono ad addestrarsi nella tecnica detta del « bombardamento a rimbalzo ». Il principio era quello del sasso piatto che, lanciato in un certo modo, rimbalza più volte sull'acqua. Al posto del sasso c'erano le bombe, che i caccia dovevano fare rimbalzare sulle onde. Esse dovevano perciò cadere sul mare con una determinata angolazione, per fare molti « salti » e colpire poi parecchie navi nemiche all'altezza della linea di galleggiamento.

I nostri piloti studiarono la nuova tecnica e ben presto se ne impadronirono perfettamente. Il 15 ottobre, la flotta americana si diresse verso le Filippine a est dell'isola di Luzon, e la battaglia ebbe inizio. Mobilitai tutte le forze di cui disponevo, ossia 13 bombardieri e 16 caccia di protezione, che dovevano cooperare con i 70 caccia delle forze di terra. Il contrammiraglio Masafuni Arima, comandante della 26ª squadriglia installata nella base di Clark, prese posto sul primo dei bombardieri. La sua squadriglia trovò la flotta americana a 380 chilometri da Manila e gli apparecchi, superata la barriera dei caccia avversari, si precipitarono verso le portaerei per lanciare i loro siluri. Ed esattamente alle 15.50 avvenne il fatto straordinario che entusiasmò i miei piloti: l'ammiraglio Arima si lanciò deliberatamente col suo aereo contro una portaerei e la affondò a prezzo della propria vita.

Prima di decidersi al sacrificio supremo, l'ammiraglio Arima aveva meditato a lungo. Egli aveva capito che ormai al Giappone restava un solo mezzo per distruggere il nemico: la sua superiore forza morale. Tutti i nostri soldati offrivano la testimonianza di questa forza invincibile, con i combattimenti eroici che continuavano a sostenere nel Pacifico. « Con questa forza spirituale siamo certi di capovolgere l'attuale situazione », aveva concluso l'ammiraglio. Bisognava dunque che noi la incoraggiassimo e ce ne servissimo per forzare il destino.

D'altra parte, era ugualmente indispensabile che cogliessimo tutte le occasioni che poteva-

Foto in alto: l'ammiraglio Teraoka nel 1944. Qui sopra: dopo il conflitto, l'ex-comandante disegna i nomi di tutti i kamikaze *caduti.*

no permetterci di distruggere le portaerei americane. In questo senso, un'invasione generale delle Filippine alla quale partecipasse la flotta avversaria sarebbe stata per noi la migliore delle occasioni. Rinunciando alla tattica di fuggire di fronte a un attacco sostenuto dalla flotta americana, dovevamo al contrario approfittare del fatto di trovarla tutta riunita, per distruggerla in un sol colpo. Saremmo così rimasti fedeli alla tradizione della nostra aviazione navale, che mirava sempre a distruggere i nemici, qualunque fosse il loro numero.

L'idea di sacrificarsi lanciando il proprio aereo contro le navi avversarie, tuttavia, era già germogliata da molto tempo fra gli equipaggi, che dall'epoca dei combattimenti di Rabaul, alla fine del 1943, avevano constatato l'inferiorità numerica della nostra aviazione. Il tenente di vascello Ohta era stato uno di questi primi volontari della morte. Fu lui ad inventare l'*Ohka* (fiore di ciliegio), un apparecchio speciale concepito esclusivamente per le missioni suicide. Anche il capitano di vascello Okamura, che più tardi doveva diventare il comandante della *Jinrai* (folgore divina), una delle squadriglie-suicide, fu tra i primi a suggerire l'idea degli attacchi senza ritorno, dopo la battaglia delle Marianne nel luglio 1944, allorché misurò la grande sproporzione fra le nostre forze e quelle americane.

Soltanto il ricorso alle « missioni di sacrificio » avrebbe permesso di ristabilire l'equilibrio delle forze. Ed è proprio in seguito alla battaglia delle Marianne che il capitano di vascello Eiichiro Jo prese il comando della portaerei *Chiyoda* della terza squadra. Dopo il combattimento, questo specialista dell'aviazione scrisse al quartier generale analizzando la differenza di forze che esisteva allora fra il Giappone e gli Stati Uniti: « Non c'è più tempo per sperare di distruggere con mezzi ordinari le portaerei avversarie, numericamente troppo superiori. Prego dunque di formare nel più breve tempo possibile un corpo aereo speciale i cui piloti saranno destinati a gettarsi direttamente contro le navi nemiche. Di questo corpo desidero assumere io il comando ».

Anche i soldati avevano capito che il Giappone era in grave pericolo

---

Malgrado la sua richiesta, il capitano Jo dovette restare al comando della portaerei *Chiyoda*, a bordo della quale partecipò alla battaglia aeronavale che si svolse al largo delle Filippine. Morì il 25 ottobre 1944 con la sua unità, colata a picco dagli aerei della flotta americana. In quello stesso giorno, però, i primi *Kamikaze* sacrificarono la loro vita per salvare la patria, lanciandosi contro le portaerei nemiche. Si può dunque dire che la nozione stessa del « suicidio in servizio comandato » del *Kamikaze* sia nata dall'esaltazione patriottica di tutti i soldati del fronte, i quali si resero immediatamente conto che la guerra era giunta a uno stadio critico per il Giappone. Spetta tuttavia a un uomo, il vice-ammiraglio Onishi, l'onore di aver concretizzato ciò che era ancora soltanto un'aspirazione, e di averla inserita nella realtà dei combattimenti.

« La vita individuale
è leggera come una piuma... »

Il vice-ammiraglio Takijiro Onishi era uno degli ufficiali più in vista della forza aeronavale giapponese. Per lui, il sale della vita si trovava tutto intero nell'aviazione. Da giovane era stato il primo militare giapponese a praticare il paracadutismo; alla vigilia della guerra partecipò, sotto il comando dell'ammiraglio Yamamoto, all'elaborazione del piano di attacco su Pearl Harbor. Per il suo prestigio, per il suo coraggio, per la devozione di cui era circondato dai soldati, l'ammiraglio Onishi era certamente uno dei più eminenti fra i grandi capi della nostra forza aeronavale. Nell'autunno del 1944 egli occupava il posto di direttore delle costruzioni aeronautiche al ministero della Produzione industriale e si prodigava per aumentare, a qualsiasi costo, la produzione di apparecchi da bombardamento e da caccia. Le sue funzioni gli permettevano di conoscere meglio di chiunque altro la situazione reale nella quale si trovava l'aviazione giapponese e di valutarne le prospettive per il futuro. Egli fu dunque il primo a comprendere che per noi non esisteva più alcuna speranza di distruggere le forze aeree degli Stati Uniti con mezzi ordinari.

Proprio in quel periodo, l'ammiraglio Onishi fu informato della « nota » del comandante Eiichiro Jo sui piloti-suicidi. È facile immaginare la commozione che suscitò in lui quell'idea. Il piano era stato studiato attentamente dal comando delle nostre forze armate: tutto era pronto, dunque, perché l'epopea dei *Kamikaze* avesse inizio.

Gli « attacchi speciali », come li avevamo chiamati all'inizio, non dovevano più essere operazioni condotte da volontari che potevano avere almeno una speranza di uscire indenni dall'avventura. Questa volta la morte era assolutamente certa. Di regola, ogni capo militare, anche quando espone i suoi uomini ai rischi più gravi, prevede sempre per loro una speranza di ritorno. All'epoca del blocco di Port Arthur, durante la guerra russo-giapponese del 1905, l'ammiraglio Togo lasciò partire le navi volontarie per il primo attacco solo quando constatò che erano munite di canotti di salvataggio. Anche l'ammiraglio Yamamoto non dette il suo consenso alla partenza dei sottomarini tascabili per l'attacco su Pearl Harbor, se non dopo aver constatato che erano equipaggiati in modo da consentire ai marinai di sopravvivere in caso di avaria o di distruzione. La sicurezza dei propri uomini è

IL GIOVANE KAMIKAZE TELEFONÒ A CASA: VOLEVA SENTIRE LA VOCE DELLA SUA BAMBINA

stata sempre la preoccupazione principale di ogni comandante.

Per i giapponesi del 1944, invece, era ormai più importante salvare la patria che proteggere la vita individuale. Ormai, l'esistenza stessa del Giappone era in pericolo. Fin dall'infanzia, del resto, ci era stata insegnata questa massima meravigliosa: « La vita individuale è leggera come una piuma e la causa della patria è più pesante di una montagna ». Ci riusciva perciò naturale l'idea di sacrificarci per tentare di raddrizzare la nostra situazione militare. Così si spiega la decisione che osò prendere l'ammiraglio Onishi: quella di mandare i suoi piloti incontro a una morte sicura. La fede nella patria era stata la spinta determinante.

« Combattere secondo uno schema classico significherebbe far divorare i miei ragazzi da un nemico superiore per numero e per armamento. Quello che importa per un comandante, ormai, è di trovare per i suoi soldati una morte utile e onorevole. Sono convinto che le "operazioni di sacrificio" non sono nient'altro che un atto di immenso amore »: così scriveva l'ammiraglio Onishi nella sua prima nota, nella quale preconizzava apertamente e ufficialmente il ricorso alle « missioni di sacrificio ». Proprio in virtù del grande prestigio che circondava l'ammiraglio, la sua domanda fu accolta dallo stato maggiore. A partire da quel momento, Onishi fu sempre ed ovunque a fianco dei suoi giovani volontari *Kamikaze*. Il nome di « padre dei *Kamikaze* », che gli venne dato più tardi, mi sembra dunque perfettamente giustificato.

Il loro motto era:
un aereo per ogni nave

La situazione militare nelle Filippine, intanto, si aggravò sempre di più e il 5 ottobre 1944 l'ammiraglio Onishi fu nominato comandante della flotta del Sud-Est. Egli lasciò Tokio il 9 ottobre, diretto alle Filippine. Le incursioni nemiche rendevano difficile qualsiasi viaggio e l'ammiraglio arrivò a Manila soltanto il 17 ottobre. Il giorno prima, al largo di Formosa, aveva avuto luogo una grande battaglia aerea e le nostre forze si trovavano in uno stato di estrema usura. Ci aspettavamo, nei giorni seguenti, un altro scontro decisivo, ed eravamo certi che bisognava ricorrere a sistemi di lotta rivoluzionari: e il primo di essi era naturalmente la picchiata mortale sulle unità nemiche.

« Un aereo per ogni nave. » Questa era la teoria dell'ammiraglio Onishi, e proprio alle Filippine egli approfittò della prima occasione per applicarla. Nessun altro avrebbe potuto organizzare l'operazione come lui. Già la sua destinazione alle Filippine aveva contribuito da sola a risollevare il morale dei soldati, che l'accolsero come si accoglie la pioggia nel deserto. Il 18 ottobre, Onishi mi succedette nell'incarico di comandante in capo della prima squadra a Manila, e nel dargli le consegne io gli chiesi perdono per aver riorganizzato così male le forze aeree nelle Filippine e per avere così pochi apparecchi da consegnargli, proprio alla vigilia di una battaglia decisiva. Egli mi consolò, ringraziandomi per tutto quello che avevo fatto, e ci stringemmo lungamente la mano, piangendo.

L'ammiraglio mi confidò poi i suoi progetti e ne discutemmo insieme, concludendo che per salvare la patria non c'era altro mezzo che l'impiego degli aerei-suicidi. Immediatamente si decise di costituire un reparto speciale di volontari. Il giorno seguente, l'ammiraglio andò alla base di Clark per visitare la 20ª squadra aerea e per costituire una formazione di *Kamikaze* con i migliori piloti. Davanti agli equipaggi riuniti, egli spiegò la sua richiesta illustrando la gravissima situazione in cui si trovava il Giappone. Poi il capitano di vascello Tamai, addetto al comando della squadra navale, si alzò per parlare: « Ammiraglio », disse, « abbiamo capito perfettamente la vostra idea. Vi chiedo il favore di affidarmi questa missione ». Immediatamente si alzarono altri volontari e in pochi giorni potemmo costituire numerose squadriglie. Fu proprio l'ammiraglio Onishi a battezzare la nuova formazione col nome di « Flottiglia *Kamikaze* », che in giapponese vuol dire « Vento divino ». Ogni singola squadriglia ricevette poi un nome proprio: *Shikishima*, *Yamato*, *Asahi*, *Yamazakura*... Questi nomi si ispirano tutti a un poema composto da Orinaga Motoori, uno dei nostri più grandi saggi del XVIII secolo: « *Shikishima no Yamato gokoro o hito towaba - Asahi ni nioo Yamazakura kana* ». Questi versi significano: « Se vi chiedono che cos'è lo spirito del Giappone eterno, rispondete: è come i fiori di ciliegio ai primi raggi del sole del mattino, puro, chiaro e deliziosamente profumato ». Queste trentun sillabe riassumono magistralmente lo spirito della nostra tradizione, continuamente arricchita in duemilacinquecento anni. Questo è uno dei poemi che amo di più sin dall'infanzia, e non mi meraviglia che l'ammiraglio Onishi se ne sia ricordato nel momento in cui battezzava i suoi *commandos*, destinati a missioni di morte.

Questi *Kamikaze*, questi eroi sacrificati, erano esseri dal carattere dolce e dall'anima ardente. Vorrei ricordarne qualcuno. Il guardiamarina Masahisa Uemura, per esempio. Capitano della squadra di calcio del suo liceo, Uemura passò poi all'università Rikkyo per studiarvi economia politica, ma allo scoppio della guerra si arruolò volontario in aviazione. Fu uno dei primi *Kamikaze*. Era sposato e aveva una bambina di quattro mesi, Motoko, che quasi non aveva fatto in tempo a vedere. Prima di partire per la missione suicida, Uemura scrisse questa lettera per la sua bambina: « Quando sarai grande, chiederai alla mamma e alle zie di parlarti di me. - Sono io che ho scelto il tuo nome, Motoko, perché tu cresca saggia e gentile. - Quando tu vorrai vedere tuo padre, andrai al tempio Yasukuni, e nel fondo del tuo cuore mi vedrai... - Io conservo nel mio aereo la bambola che ho comprato nel gior-

Motoko Uemura è figlia di un kamikaze. *Suo padre morì quando lei aveva 4 mesi: prima del volo suicida, la sentì piangere al telefono.*

no della tua nascita. Così tu sarai accanto a me fino alla morte... ».

La madre del guardiamarina Uemura mi raccontò che il giovane eroe, alla vigilia della partenza per la missione suicida, telefonò a casa, dicendo che voleva sentire la voce della piccola Motoko. Ma non si riusciva a farla strillare: Motoko si limitava a sorridere in silenzio. Allora sua madre le diede un po' di latte, poi glielo tolse bruscamente, e allora la piccola si mise a piangere. E Uemura disse: « È proprio la sua voce? Non piangere, Motoko, sii buona ». Poi salutò la moglie e la madre: « Mamma, solo adesso che ho una figlia capisco tutto ciò che tu sei stata per me... ». Dopo questa telefonata, il guardiamarina Uemura andò a morire.

Lasciai Manila dopo il ritorno dell'ammiraglio Onishi dalla base di Clark. Gli augurai la vittoria. Dopo il mio rientro in Giappone, venni nominato comandante in capo della III squadra aero-navale, che aveva come unica missione quella di assicurare la difesa della metropoli con tutti gli aerei di cui disponeva ancora la Marina imperiale. Il mio quartier generale si trovava a Kisaruzu. Da lì io controllavo le basi di aviazione disseminate su tutto il territorio giapponese e, dopo l'attacco americano a Iwo-Jima, i miei piloti sostennero sino alla fine con i loro aerei-suicidi la resistenza delle truppe che si battevano sull'isola.

« L'intera responsabilità della sconfitta ricade su di me »

Nonostante tutto, la situazione militare continuò a peggiorare. La perdita delle Filippine diventò ben presto inevitabile, malgrado i disperati tentativi dell'ammiraglio Onishi. La prima squadra aerea fu allora trasferita a Formosa con un gruppo di *Kamikaze* battezzato *Niitaka*. Dopo lo sbarco delle forze del generale MacArthur a Okinawa, nell'aprile del 1945, il gruppo *Niitaka,* in stretto collegamento con l'aviazione della metropoli, organizzò i suoi attacchi contro le portaerei nemiche. Ma ormai era troppo tardi e gli americani si trovavano alle porte del Giappone.

A metà giugno del 1945, dopo la fine delle operazioni a Okinawa, seppi che l'ammiraglio Onishi era stato nominato comandante aggiunto del nostro gran quartiere generale. Egli lasciò immediatamente il fronte per prendere in mano l'organizzazione di tutta la resistenza giapponese. Malgrado i suoi considerevoli sforzi, tre mesi più tardi egli ricevette l'ordine imperiale del « cessate il fuoco ». Il Giappone aveva perduto la guerra!

Il 16 agosto 1945, alle 2.45 del mattino, l'ammiraglio si uccise nella sua residenza ufficiale dopo aver scritto un testamento indirizzato ai suoi *Kamikaze* e a tutti i giapponesi: « Ai *Kamikaze* morti. Avete combattuto con eroismo e ve ne sono profondamente riconoscente. Siete

Un kamikaze *cinge un compagno con l'*hashamaki, *simbolo dello spirito di sacrificio per la patria.*

periti credendo nella vittoria finale. La vostra speranza è stata vana. Che la mia morte possa essere di conforto per le vostre famiglie e di consolazione per la vostra anima ».

Poche ore prima si era ucciso un altro grande soldato, l'ammiraglio Ugaki. Appena ricevuto l'ordine di cessare il fuoco, era salito senza una parola sul suo aereo dirigendosi verso Okinawa, da cui non avrebbe fatto più ritorno. In questo modo egli volle assumere la sua parte di responsabilità nella disfatta del Paese. Quando vide sotto di sé una nave americana, mandò per radio un ultimo messaggio a tutti i marinai della sua squadra: « Se noi non abbiamo potuto compiere la nostra grande missione di salvaguardia dell'Impero, infliggendo una umiliante disfatta ai nostri nemici mortali, l'intera responsabilità ricade su di me. Convinto più che mai dell'eternità dell'Impero e dell'esaltazione sempre rinnovata dello spirito dei *Kamikaze,* mi dirigo su Okinawa, che è diventata la tomba dei piloti della mia squadra. Viva l'Imperatore! ». Poi, con la sua spada di *samurai* al fianco, si precipitò sulla nave nemica. Alla base, appena ricevuto il suo messaggio, sette aerei-suicidi presero il volo sulla stessa rotta dell'ammiraglio Ugaki. E di essi non si seppe più nulla.

Il bilancio dell'operazione *Kamikaze* fu tremendo. Dal loro inizio alla fine delle ostilità, le operazioni degli aerei suicidi provocarono la morte di 4615 piloti, di cui 1985 provenivano dall'esercito di terra e 2630 dall'aeronautica navale. Tutti ebbero la forza d'animo sufficiente per accettare di lanciarsi con il loro apparecchio sul nemico, come se fossero pallottole di fucile. D'altronde, il loro numero sarebbe stato ancora più elevato se la guerra non fosse finita nell'agosto del 1945: conosco numerosi piloti sopravvissuti loro malgrado, che sarebbero stati pronti al supremo sacrificio.

Il mio amico Ichiro Omi si assunse il compito di visitare, subito dopo la guerra, tutte le famiglie dei *Kamikaze* sacrificati. Il suo pellegrinaggio durò quattro anni e si svolse attraverso tutto il Giappone, nonostante la disorganizzazione dei trasporti e a dispetto della sua età avanzata. Fu interrotto soltanto dalla sua morte, avvenuta nel 1952.

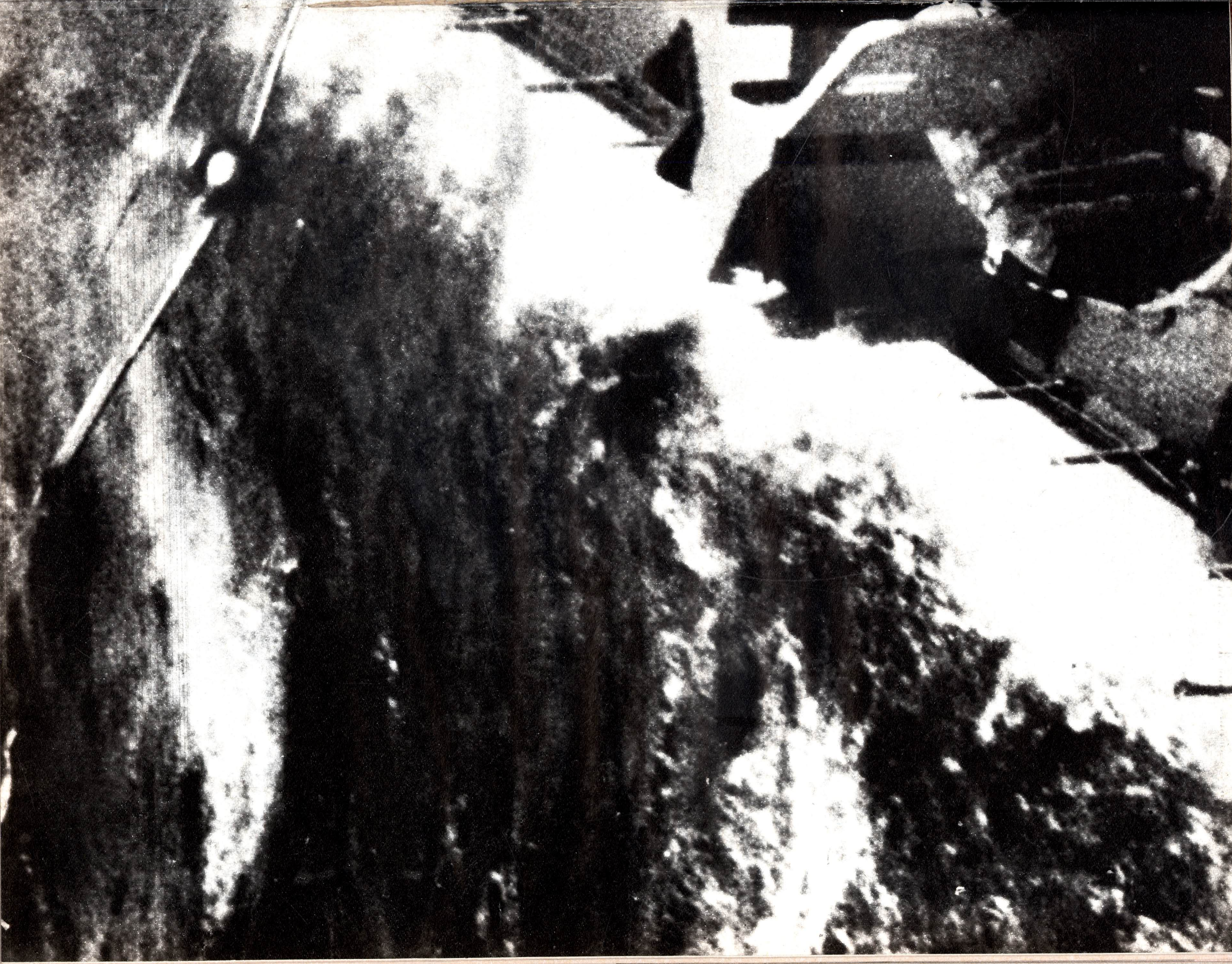
Ichiro Omi mi ha detto testualmente questa cosa straordinaria, che fa comprendere ancora di più chi fossero i *Kamikaze*: « Visitando le famiglie dei piloti-suicidi, ho potuto constatare dappertutto che si trattò sempre dei figli migliori di ogni famiglia. Erano affettuosi e gentili verso i più anziani in casa; e a scuola erano stati sempre i primi ».

Effettivamente i *Kamikaze* furono i migliori cittadini del nostro Paese. Fedeli all'Imperatore nella vita civile e validi soldati nell'esercito, essi rappresentarono il fiore della nostra giovinezza. I loro compagni sopravvissuti hanno fatto erigere nel sacrario degli eroi di Tokio due statue di divinità per commemorare la loro morte. Queste statue, il cui modello è una delle più preziose sculture del tempio Horyuji di Nara, sono alte sessanta centimetri e nell'interno contengono dei rotoli di carta di riso sui quali io stesso ho scritto i nomi di tutti i *Kamikaze* scomparsi. Terminate nel maggio del 1952, le statue dorate sono l'oggetto di un culto assiduo: il 18 di ogni mese e il 5 maggio di ogni anno, una folla silenziosa si riunisce davanti ad esse. Questa folla è formata da ex combattenti, ufficiali e soldati semplici, che vengono a pregare per la pace dell'anima dei nostri eroi sacrificati.

Per tutti noi, malgrado la disfatta finale che non hanno potuto evitare, i *Kamikaze* rievocheranno sempre nel nostro ricordo le immagini inalterabili del coraggio e dell'eroismo giapponese.

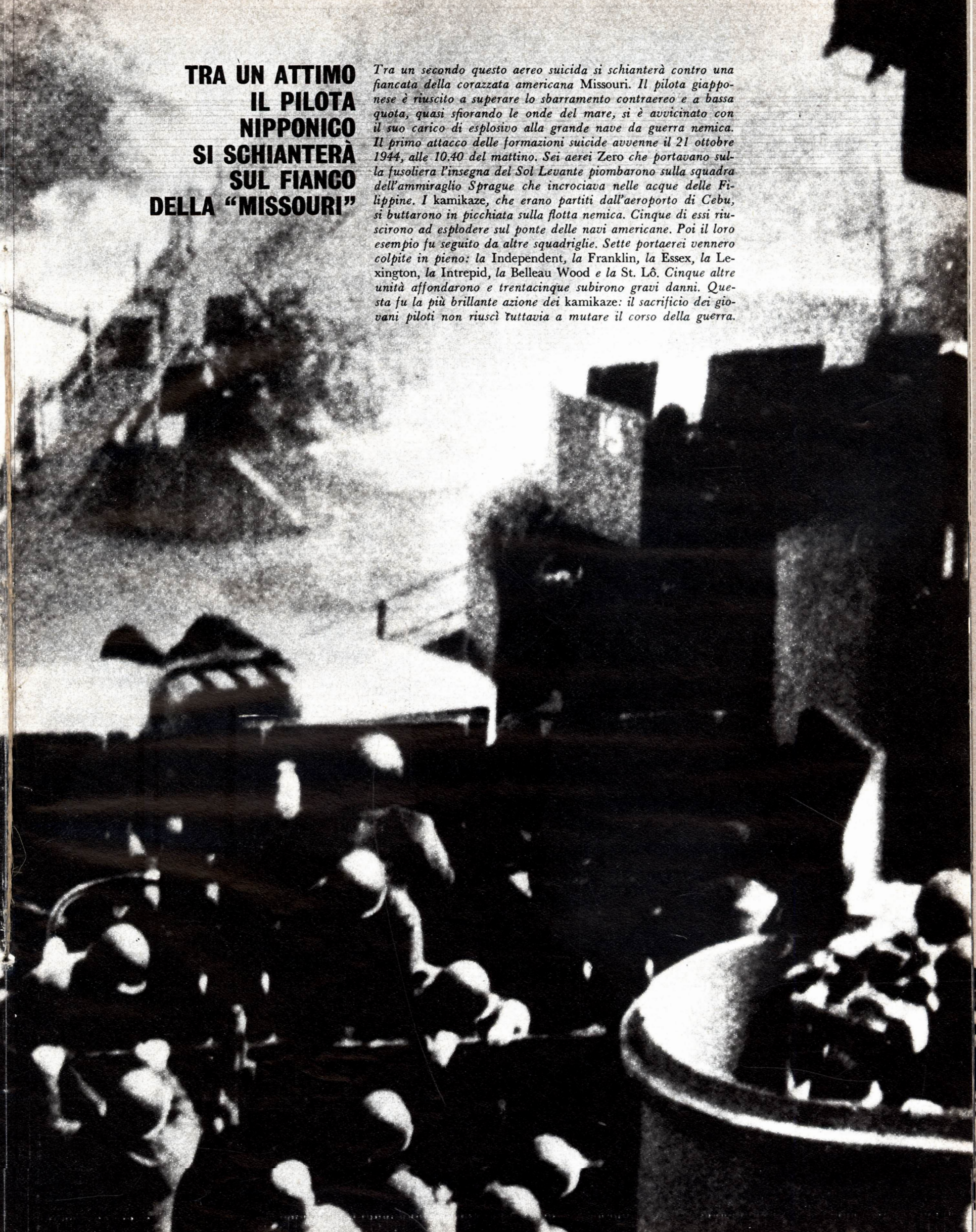
Ammiraglio Kimpei Teraoka

Tutti i diritti riservati
Epoca 1965



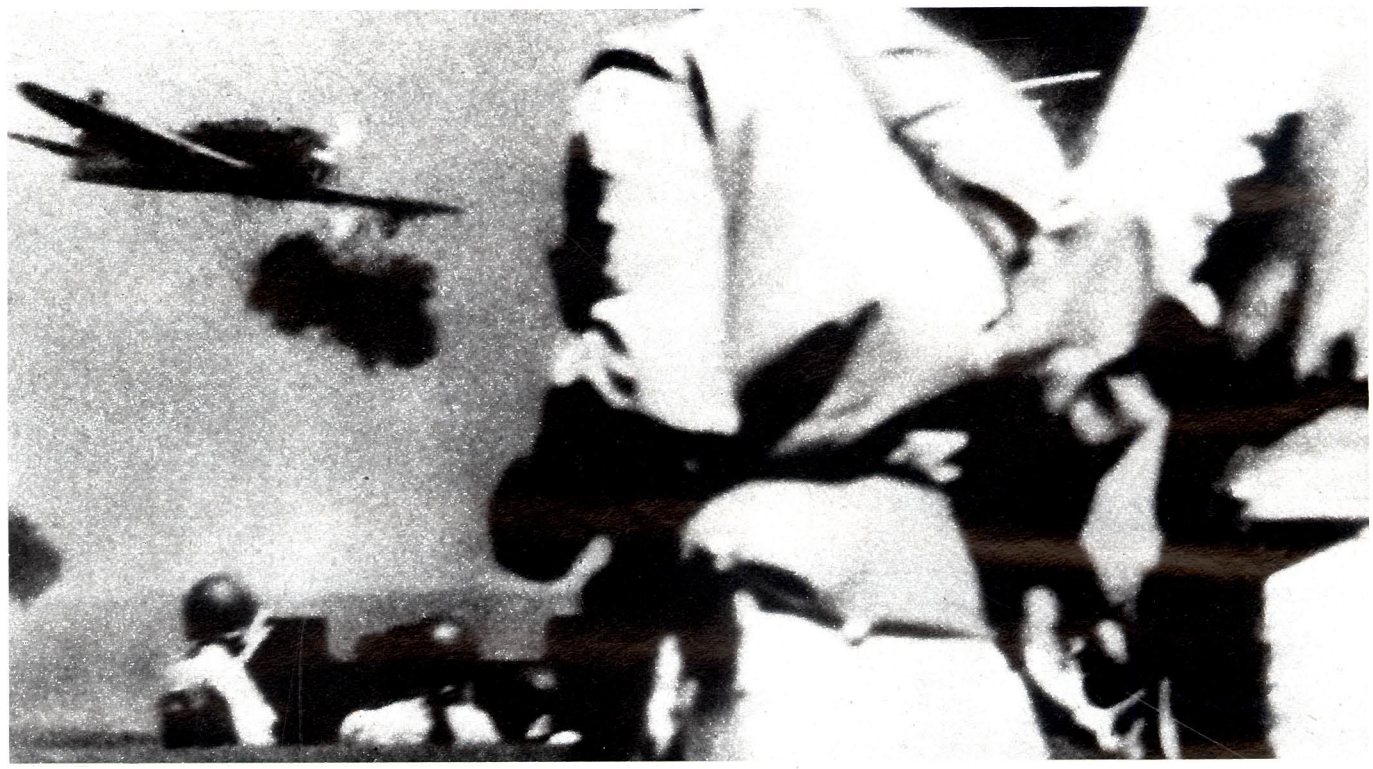
TRA UN ATTIMO IL PILOTA NIPPONICO SI SCHIANTERÀ SUL FIANCO DELLA "MISSOURI"

Tra un secondo questo aereo suicida si schianterà contro una fiancata della corazzata americana Missouri. *Il pilota giapponese è riuscito a superare lo sbarramento contraereo e a bassa quota, quasi sfiorando le onde del mare, si è avvicinato con il suo carico di esplosivo alla grande nave da guerra nemica. Il primo attacco delle formazioni suicide avvenne il 21 ottobre 1944, alle 10.40 del mattino. Sei aerei* Zero *che portavano sulla fusoliera l'insegna del Sol Levante piombarono sulla squadra dell'ammiraglio Sprague che incrociava nelle acque delle Filippine. I* kamikaze, *che erano partiti dall'aeroporto di Cebu, si buttarono in picchiata sulla flotta nemica. Cinque di essi riuscirono ad esplodere sul ponte delle navi americane. Poi il loro esempio fu seguito da altre squadriglie. Sette portaerei vennero colpite in pieno: la* Independent, *la* Franklin, *la* Essex, *la* Lexington, *la* Intrepid, *la* Belleau Wood *e la* St. Lô. *Cinque altre unità affondarono e trentacinque subirono gravi danni. Questa fu la più brillante azione dei* kamikaze*: il sacrificio dei giovani piloti non riuscì tuttavia a mutare il corso della guerra.*



QUESTE FOTO SFUOCATE DOCUMENTANO L'AGONIA DI UN RAGAZZO

Questa drammatica sequenza fotografica, con le sue immagini «mosse» e sfuocate, ci mostra come è morto un kamikaze. *Le foto sono state scattate dal ponte di volo di una portaerei americana. Il giovane pilota suicida è riuscito a passare attraverso lo sbarramento antiaereo e sta per piombare sulla nave, ma proprio in quegli attimi supremi viene colpito e perde il controllo dell'apparecchio, che sbanda. Poi l'ala destra dell'aereo prende fuoco e il caccia-bombardiere esplode in mare a pochi metri dalla portaerei, che incredibilmente non riporterà alcun danno. Le prime unità dei* kamikaze *furono costituite dall'ammiraglio Takijiro Onishi, il più grande specialista giapponese nel campo dell'aviazione navale. Con lui collaborava il vice-ammiraglio Matome Ugaki, comandante delle gigantesche corazzate* Yamato, Musashi *e* Nagato *nella battaglia delle Marianne. All'appello dei due comandanti i volontari affluirono in gran numero, specialmente dalle università. L'età media dei giovani che chiedevano di morire lanciandosi con il loro apparecchio era di ventidue anni. In pochi mesi Onishi e Ugaki riuscirono ad arruolarne cinquemila: il loro numero sarebbe stato ancora maggiore, ma scarseggiavano gli aerei. Nella prima settimana di gennaio del 1945 Onishi lanciò un attacco massiccio contro la flotta americana: in tre giorni i* kamikaze *colarono a picco o danneggiarono gravemente due corazzate, quattro incrociatori, una portaerei, nove cacciatorpediniere e tre trasporti. Gli attacchi dei piloti suicidi divennero più intensi quando si scatenò la battaglia decisiva di Okinawa. Quello fu l'ultimo disperato tentativo di fermare l'avanzata degli americani.*



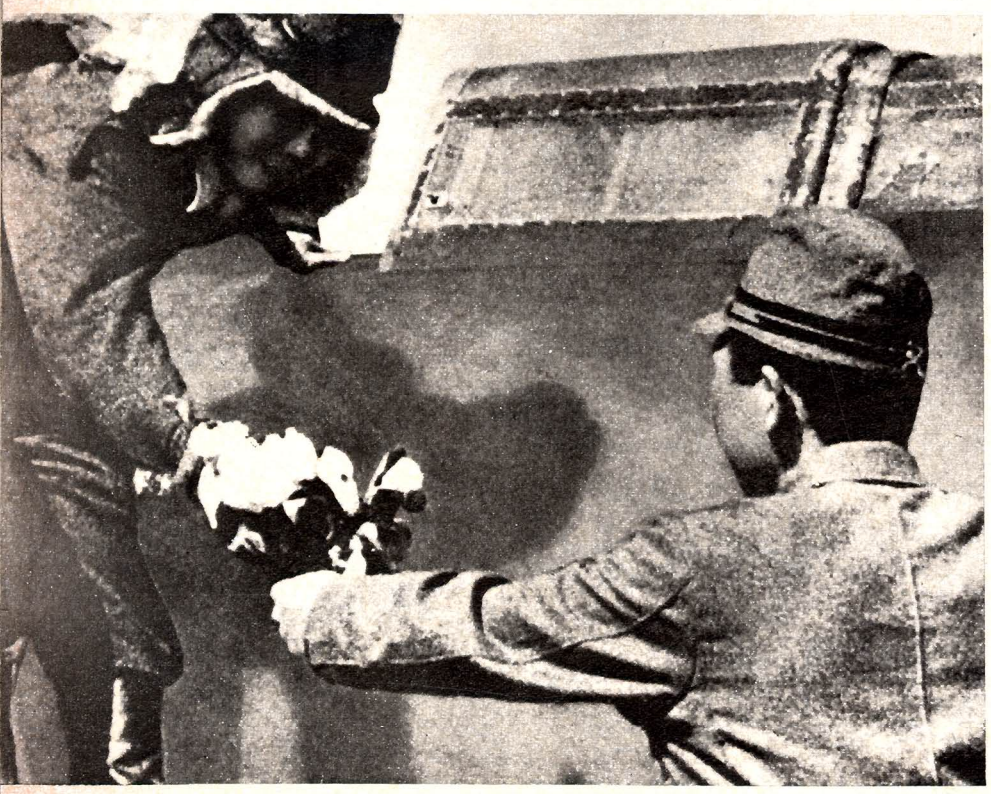
SULLA PORTAEREI "FRANKLIN" IN CINQUE MINUTI MUOIONO OTTOCENTO MARINAI

Questa è una delle azioni più micidiali portate a termine dai kamikaze. *Il 19 marzo 1945, alle sette del mattino, un pilota suicida riesce a gettarsi sulla portaerei* Franklin *al largo di Okinawa. L'apparecchio giapponese striscia su tutto il ponte e va a esplodere nell'*hangar *in mezzo agli aerei americani carichi di bombe. Si scatena una serie di gigantesche esplosioni: in cinque minuti muoiono ottocento marinai della* Franklin. *Squassata dai colpi, la portaerei sbanda e s'incendia: la sua torre radio è distrutta e il* radar *reso inutilizzabile. Malgrado i gravi danni, riuscirà a raggiungere con i propri mezzi la costa degli Stati Uniti, ma sarà comunque eliminata dalla lotta. La* Franklin *era già stata colpita dai* kamikaze *il 21 ottobre 1944 durante la battaglia delle Filippine: due aerei partiti da Cebu e pilotati dai tenenti Kuno e Kunihara si erano lanciati contro di essa, danneggiandola seriamente. L'azione aveva colto di sorpresa gli americani: era la prima volta che comparivano i piloti-suicidi.*

UNA TERRIFICANTE RETE DI FUOCO TRASFORMA IL CIELO IN UN INFERNO

Nella primavera del 1945, quando la guerra stava avviandosi verso la fine, i kamikaze *ricevettero in dotazione per le loro missioni senza ritorno una nuova arma, che doveva sostituire in parte i caccia* Zero *ormai superati: era l'aereo-bomba* Ohka, *che in giapponese significa « fior di ciliegio », un nome derivato dall'insegna che i suoi ideatori avevano dipinto sul muso dell'ordigno. La bomba era una specie di siluro volante di 11 metri, sul quale prendeva posto il pilota suicida.*

● *Un* kamikaze *si è gettato con il suo aereo sul ponte della portaerei americana* Belleau Wood*: ora i marinai cercano di spegnere l'enorme rogo.*

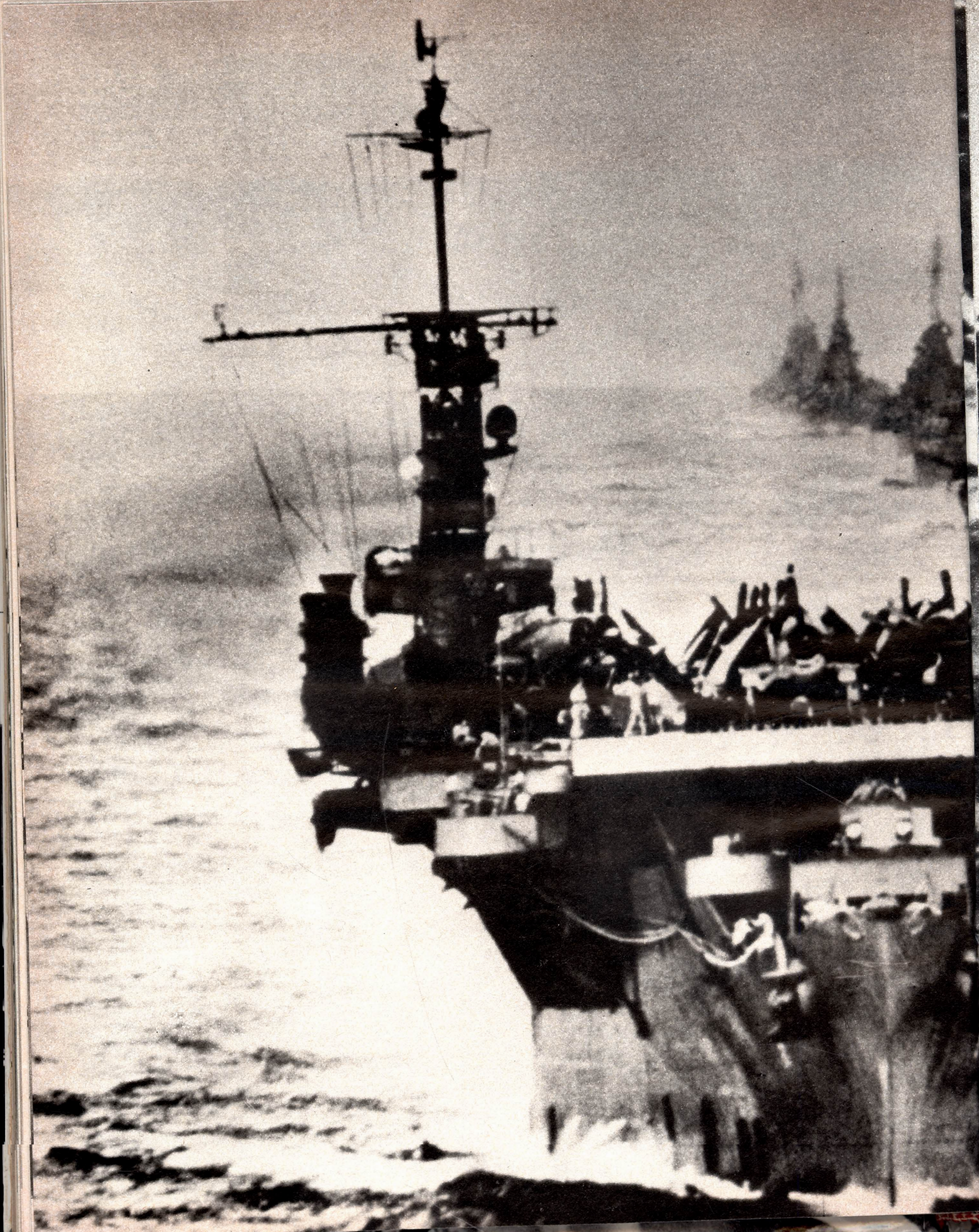


● *L'estremo saluto per un pilota che va a morire: un mazzo di fiori.*

● *Questa è la terrificante barriera di fuoco con la quale le navi da guerra*

*L'*Ohka *aveva un'apertura alare di appena quattro metri e portava a bordo una carica esplosiva di 1200-1500 chili. Alla partenza veniva agganciato a un aereo-madre (che di solito era il Mitsubishi G4M) e portato fino a una ventina di chilometri dall'obiettivo. A questo punto entrava in azione il pilota suicida che, manovrando tre razzi, guidava la bomba volante nella sua folle picchiata verso la nave nemica. Al momento dell'urto l'*Ohka *raggiungeva i 650 chilometri all'ora. Su 135* Ohka *messi in azione dai giapponesi, pochi riuscirono a colpire in pieno l'obiettivo. La loro guida era difficile, e i piloti non avevano più il tempo di addestrarsi. Furono allora preparati due caccia speciali, il* Shusui *e il* Reppu, *che avrebbero dovuto abbattere le « Fortezze Volanti », e il* Shinyo, *una motovedetta carica di esplosivo destinata a sfracellarsi contro le unità nemiche. Ma ormai il Giappone aveva i giorni contati: nessuna forza poteva più fermare gli americani.*

americane si difendevano: con il loro tiro combinato, cannoni e mitragliere creavano una micidiale cortina, che pochi aerei riuscivano a oltrepassare.



AVANZA LA FORMIDABILE ARMATA CHE PORTA GLI STATI UNITI ALLA RISCOSSA

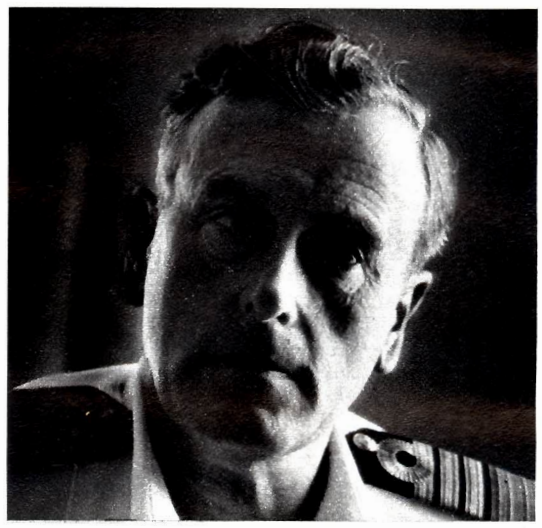
Un'impressionante visione della flotta americana in navigazione. Gli Stati Uniti hanno messo in campo un'armata navale di potenza mai vista, che ora percorre liberamente l'oceano, mentre la Marina giapponese deve nascondersi nei suoi porti. Gli americani dispongono di 11.900 unità da guerra di ogni tipo, di cui 139 sono portaerei appena uscite dai cantieri e per la prima volta impiegate nel conflitto. L'ammiraglio Soemu Toyoda ordina allora che la Marina del Sol Levante sferri l'attacco finale e il 24 ottobre 1944 le sue ultime navi si lanciano contro quelle dell'ammiraglio Halsey, concentrate davanti alla costa orientale delle Filippine. Per la prima volta due flotte gigantesche si affrontano in mare aperto. Gli americani schierano 6 corazzate, 18 portaerei e 746 unità d'ogni tipo; i giapponesi 8 portaerei, 7 corazzate, 16 incrociatori e 35 caccia. La battaglia finisce in un disastro per i nipponici, che perdono tre corazzate (tra cui la gigantesca Musashi*), 4 portaerei e 10 incrociatori.*

UNA PISTOLA CON SEI COLPI AI FERITI NELLA GIUNGLA

dell'ammiraglio Louis Mountbatten

Comandante supremo alleato nel Sud-Est asiatico

« Durante i terribili combattimenti dietro le linee giapponesi, quando uno dei nostri uomini era colpito o malato, eravamo costretti ad abbandonarlo sul posto, con un po' di viveri e una rivoltella... » Il comandante alleato del Sud-Est asiatico racconta la drammatica avanzata delle sue truppe attraverso la Birmania, che vide le più sanguinose battaglie terrestri di tutta la guerra in Oriente.



Lord Louis Mountbatten, zio di Filippo di Edimburgo, guidò dal 1943 al 1945 la controffensiva degli anglo-americani in Birmania.

Lord Louis Mountbatten - che alcune settimane fa ha lasciato per limiti di età la carica di capo di stato maggiore generale delle forze armate britanniche - durante il secondo conflitto mondiale fu il più giovane « comandante supremo interalleato ». Aveva 43 anni quando gli venne affidato il comando delle forze anglo-americane che operavano in India e in Birmania, col compito di liberare quest'ultimo paese, stabilendo un collegamento diretto via terra con la Cina, e di respingere poi i giapponesi dalla Malesia, liberando Singapore. Questo teatro di guerra, nell'ordine delle priorità, veniva dopo l'Europa e il Pacifico: ma il tipo di lotta che vi si svolse non può essere paragonata con quella di altri settori, perché le forze alleate dovevano combattere non soltanto contro i giapponesi, ma anche contro un ambiente naturale ostilissimo: la giungla, le malattie, le piogge e i monsoni. La guerra ebbe perciò momenti tremendi, che Lord Louis Mountbatten rievoca qui in una serie di « capitoli » dedicati ciascuno a un aspetto della colossale impresa, e agli ignoti retroscena politici e militari. Egli assunse il comando interalleato, per designazione di Roosevelt e di Churchill, il 15 novembre 1943, mentre i giapponesi annunciavano il loro prossimo attacco contro l'India. Nell'agosto del 1945, dopo le esplosioni atomiche di Hiroshima e Nagasaki, ricevette a Singapore la resa incondizionata di 700 mila nipponici.

Oltre ai giapponesi e ai monsoni, noi avevamo un altro potente nemico: la malaria. Ma riuscimmo a trasformare questo flagello in un alleato, perché ci fu possibile immunizzare quasi completamente le nostre truppe, mentre quelle giapponesi continuavano a soffrirne sempre più gravemente.

Quando assunsi il comando, il *135 per cento* dei miei soldati era vittima della malaria: in altre parole, ogni uomo era colpito almeno una volta dalle febbri, e uno su tre si ammalava due volte. La malaria, la dissenteria, il tifo e le sanguisughe colpivano le mie truppe ben più gravemente di quanto non facesse il nemico. Nel 1943, per ogni uomo ricoverato in ospedale in seguito a ferite, ce n'erano 120 che dovevano essere curati per malattie tropicali. Persuasi dunque *sir* Winston Churchill a costituire un consiglio sanitario, con i più eminenti specialisti dell'esercito, della marina e dell'aeronautica. Organizzammo un massiccio impiego del DDT, fornimmo atebrina e mepacrina in quantità gigantesche a tutti i nostri soldati, e finalmente riuscimmo a far discendere al 6 per cento il numero dei malati.

Non potevamo invece far nulla contro le condizioni meteorologiche. Le montagne e il clima della Birmania furono il calvario della nostra aviazione. Volare in tempo di monsoni era una cosa spaventevole: appena un aereo entrava in una zona di uragano, la sua sorte era segnata. Ma spesso era condannato anche il pilota che cercava di aggirarla, perché il prolungamento del percorso portava all'esaurimento del carburante, e sotto c'era la giungla. Non era ovviamente pensabile un atterraggio di fortuna, e l'unico rimedio era il salto col paracadute. Ma quasi sempre la morte ghermiva l'aviatore non appena metteva piede nello spaventoso intrico di vegetazione.

Eppure i miei soldati combatterono anche qui, nella giungla. Il leggendario « Gruppo di penetrazione profonda », comandato dal generale Orde Wingate, operava a centinaia di chilometri dietro le linee giapponesi, in piena giungla, senza un sistematico appoggio aereo. Perciò quando un uomo era ferito o malato, lo si abbandonava nella foresta con un po' di provviste, un po' di medicinali e una pistola con sei colpi.

Con l'aiuto del generale americano Hap Arnold, potei organizzare poi il primo *commando* aereo per l'appoggio a queste pattuglie sperdute a grande distanza: ed esso fece moltissimo per risolvere il terribile problema umano dei malati e dei feriti, portandoli in salvo con aerei leggeri, con alianti e soprattutto, verso la fine della guerra, con gli elicotteri.

Nei primi anni di lotta, i giapponesi avevano constatato che se riuscivano a rompere le nostre linee in un punto, l'intero fronte retrocedeva sempre, per evitare accerchiamenti. E a questa constatazione continuarono a ispirare la loro tattica, attaccando in forze su un solo punto. Decisi allora di cambiare sistema. Le forze accerchiate - ordinai - dovevano d'ora in poi resistere sul posto, senza preoccuparsi

di ristabilire un fronte continuo: sarebbero state rifornite per via aerea. E così, quando la 7ª divisione indiana fu accerchiata dai nipponici sul fronte dell'Arakan settentrionale, il suo comandante, generale Messervy, resistette sul posto. Col radiotelefono si collegò coi nostri comandi non accerchiati e continuò il fuoco contro i giapponesi.

C'era però una difficoltà nelle comunicazioni: Messervy sapeva che i giapponesi intercettavano i suoi messaggi, e non aveva più i codici, occultati per ragioni di sicurezza al momento dell'accerchiamento. Allora ebbe la trovata che risolse il problema. Incaricò un suo ufficiale di radiotelefonare in lingua francese, come la si impara di solito nelle scuole britanniche. Riceveva le telefonate un altro nostro ufficiale che aveva imparato il francese nella stessa scuola. Ed entrambi la parlavano così male (pur comprendendosi l'uno con l'altro), che nessun francese li avrebbe capiti. E tanto meno potevano capire i giapponesi.

Nell'estate del 1945, conclusa vittoriosamente la campagna di Birmania (nella quale i giapponesi caduti furono 190 mila, e i prigionieri soltanto tremila), Winston Churchill mi ordinò di raggiungere immediatamente Potsdam, dove si stava svolgendo la conferenza dei « Grandi » dopo il crollo della Germania. In quel momento il mio obiettivo era la liberazione della Malesia e la riconquista di Singapore: e mi fu detto che a Potsdam si sarebbe appunto discusso il problema.

Appena giunto, invece, fui chiamato dal generale Marshall, capo di stato maggiore generale americano, che mi invitò a prendere sotto il mio comando la Tailandia, Sumatra e l'Indocina, subentrando in quelle regioni a MacArthur per consentirgli di dedicarsi unicamente all'attacco contro il territorio metropolitano del Giappone. Questo attacco, aggiunse Marshall, sarebbe avvenuto al più presto possibile, dopo il 15 agosto. Mi stupì un po', quella data così vicina (eravamo ormai alla fine di luglio). Ma il piccolo mistero mi fu chiarito la sera stessa. Marshall mi aveva invitato a pranzo, ma siccome io ero già impegnato con Churchill, mi chiese allora di andare a prendere almeno un *cocktail* nella sua residenza. Appena arrivammo, il generale si sbarazzò di tutti gli aiutanti di campo, chiuse con molta cura la porta dell'appartamento, diede in giro un'occhiata diffidente e poi a bassa voce mi diede la sbalorditiva notizia: tra pochi giorni l'aviazione americana avrebbe lanciato due bombe atomiche, una su Hiroshima e una su Nagasaki.

Mezz'ora dopo ero a tavola con *sir* Winston. Alla fine del pranzo, quando tutti i domestici

Il comandante di un reparto giapponese si arrende a un ufficiale britannico, deponendo la propria spada sopra un tavolino ricoperto dalla bandiera della Gran Bretagna. Questo atto simbolico venne più volte ripetuto nelle capitolazioni parziali che furono stipulate sul campo.

La resa generale delle forze nipponiche che operavano nel Sud-Est asiatico fu firmata a Singapore, davanti all'ammiraglio Mountbatten, dal generale Itagaki, comandante della 7ª armata nipponica, in rappresentanza del maresciallo Terauchi, che era stato colpito da apoplessia.

CHURCHILL CHIUDE LA PORTA E MI SUSSURRA UNA PAROLA: L'ATOMICA!

si furono allontanati, il primo ministro mi fece entrare in un'altra stanza, chiuse con molta cura la porta, si guardò in giro con diffidenza... e mi rivelò anche lui il progetto atomico.

Il giorno dopo andai a rendere visita di omaggio ad Harry Truman, nuovo Presidente degli Stati Uniti, che non avevo mai incontrato personalmente. Anche lui mi condusse in una stanza appartata, chiuse le porte... Ormai conoscevo tutto il cerimoniale, e per la terza volta ascoltai con molto stupore la storia della bomba atomica. Truman aggiunse tuttavia un particolare: mi disse di avere sommariamente informato del progetto anche Stalin, la sera prima. Incontrai Stalin anch'io, quel giorno stesso, e gli domandai se l'Unione Sovietica avrebbe partecipato prossimamente alla guerra contro il Giappone. « Vi parteciperemo prestissimo », rispose Stalin, e non disse altro.

A Potsdam, dunque, io fui informato della esistenza della bomba atomica prima di MacArthur. E il segreto fu così ben custodito anche a Potsdam, che durante le conferenze militari nessuno pronunciò la parola « atomica ». Discutemmo lungamente del mio teatro di operazioni, del progetto per la presa di Singapore e di altre cose, come se dovessero realmente avvenire in settembre, mentre MacArthur avrebbe sferrato l'attacco diretto al Giappone. Chi non sapeva niente prendeva estremamente sul serio questi dibattiti.

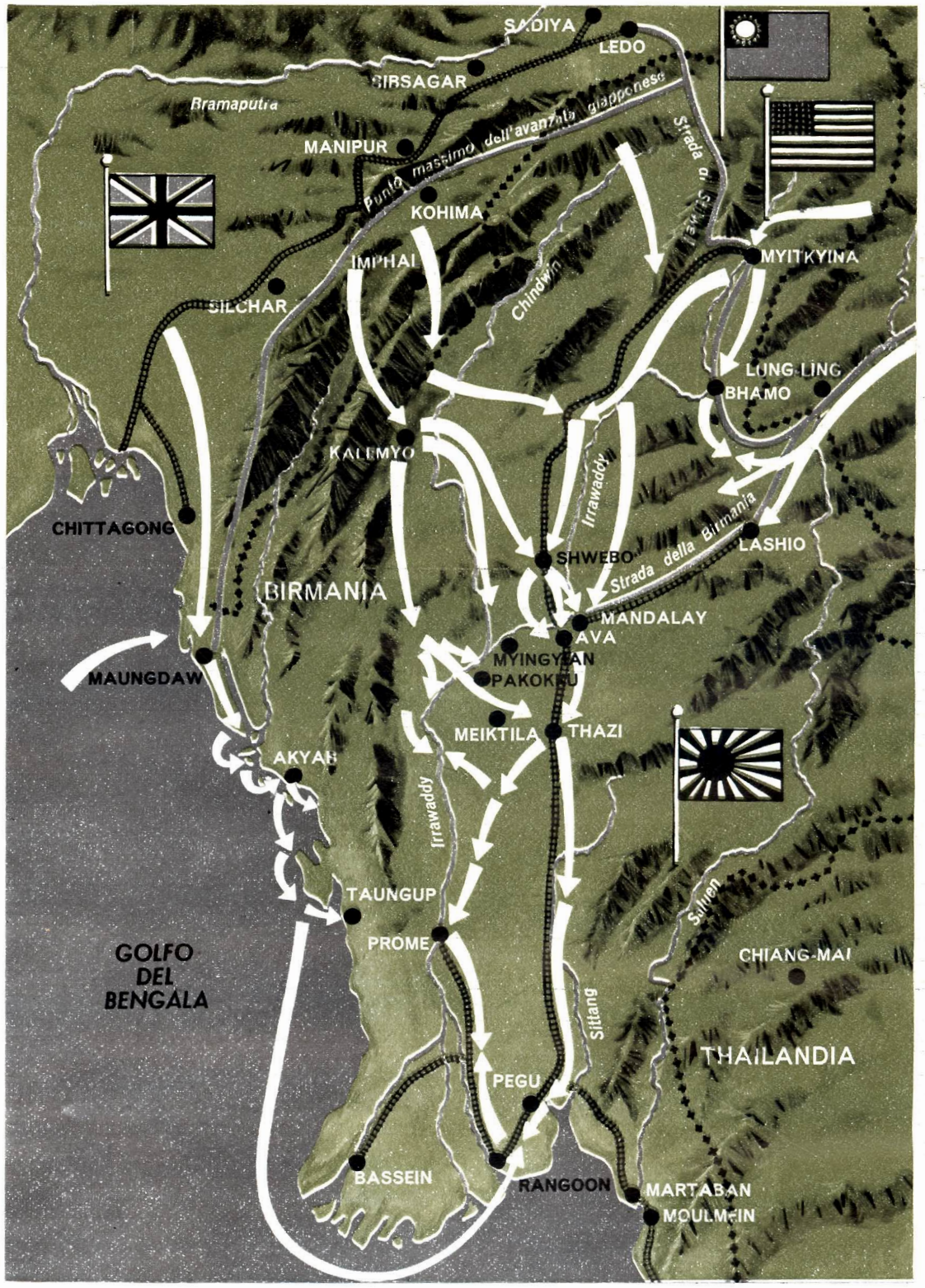
Il 29 agosto, in Singapore ormai liberata, ricevetti ufficialmente la capitolazione di tutte le forze giapponesi sul mio teatro di guerra. La resa fu firmata dal generale Itagaki, a nome del maresciallo Terauchi, comandante in capo, che non si era presentato per malattia. (Feci controllare la motivazione, e appresi che Terauchi era stato colpito da apoplessia e non poteva muoversi. Lo incontrai più tardi a Saigon, quando venne a offrire la propria resa personale, consegnandomi le sue due sciabole da cerimonia). Durante l'atto di resa a Singapore, sette ammiragli e generali capitolarono a nome di 738 mila soldati giapponesi che si trovavano sul mio teatro di guerra. E nei riguardi dei vinti io decisi che il nostro atteggiamento doveva essere severo, ma militarmente irreprensibile.

Alcuni giorni dopo la liberazione di Singapore, seppi di un incidente avvenuto in una prigione della città, dove durante l'occupazione i giapponesi avevano torturato i prigionieri alleati. Un capitano inglese, divenuto direttore del carcere, aveva catturato il capo della polizia segreta giapponese, portandolo in carcere e costringendolo a mettersi in ginocchio davanti a lui, con la fronte nella polvere. Partii subito per la prigione, interrogai l'ufficiale giapponese e questi mi disse di non aver subito alcuna offesa. « Avete qualche protesta da fare? », insistei. « No, *sir* », rispose quell'uomo.

I giapponesi sapevano benissimo quali erano le loro colpe circa il trattamento dei nostri prigionieri. E quando preparai le condizioni di resa, fui tentato per un momento di infliggere ai vinti le stesse umiliazioni che essi avevano imposto al generale Percival, difensore inglese di Singapore, che al momento della capitolazione era stato obbligato a sfilare con una bandiera bianca davanti ai vincitori. Ma poi pensai che ci saremmo degradati abbassandoci al livello dei giapponesi.

Così si concluse la guerra del Sud-Est asiatico. In questa regione vasta e tormentata, noi mettemmo fuori combattimento più giapponesi che in qualunque altro teatro di operazioni.

Ammiraglio Louis Mountbatten



Il teatro della lotta combattuta da inglesi, americani e cinesi contro i nipponici, che nel 1943 si affacciavano alle porte dell'India. Gli alleati puntavano da una parte alla liberazione di Mandalay e Rangoon, e dall'altra all'apertura di un collegamento terrestre diretto tra l'India e la Cina.

Tutti i diritti riservati
Epoca 1965

EPOCA UNIVERSO

DA PEARL HARBOR A HIROSHIMA - 4

LA FOLGORE SULL'IMPERO

La catastrofe nucleare che pose fine al secondo conflitto mondiale è rievocata qui dai due più diretti testimoni: Paul Tibbets, l'uomo che lanciò l'ordigno su Hiroshima, e Seizo Arisuè, il generale che arrivò per primo nella città morta. La terza « testimonianza » è quella agghiacciante delle fotografie scattate pochi minuti dopo l'esplosione, con le immagini dell'umanità straziata, dei corpi trasformati in ombre: è come se ognuno di noi si fosse trovato là, mentre ancora nel cielo si innalzava l'orribile « fungo » nero... La nostra ricostruzione si conclude con due rivelazioni drammatiche. Il capo dello spionaggio giapponese racconta la storia del fallito colpo di Stato degli ufficiali a Tokio, per impedire la resa ordinata dall'imperatore; e svela poi che nel febbraio del 1944 uno scienziato nipponico comunicò allo Stato Maggiore una notizia sconvolgente: sfruttando le sue risorse di uranio, anche il Giappone era in grado, venti anni fa, di costruirsi la bomba atomica.

HANNO COLLABORATO

Generale MINORU GENDA, capo di Stato Maggiore dell'aviazione giapponese, Ammiraglio RYUNOSUKE KUSAKA, ex-capo di Stato Maggiore della Marina giapponese, Ammiraglio KIMPEI TERAOKA, ex-comandante della Flotta giapponese delle Filippine, Generale SEIZO ARISUÈ, capo del servizio segreto giapponese, Ammiraglio FRANCIS ROCKWELL, ex-comandante della Flotta americana delle Filippine, Generale JAMES H. DOOLITTLE, ex-comandante della squadriglia americana che bombardò Tokio il 18 aprile 1942, Ammiraglio RAYMOND A. SPRUANCE, ex-comandante della 5ª Flotta americana nel Pacifico centrale, Ammiraglio LOUIS MOUNTBATTEN, ex-comandante supremo alleato nel Sud-Est asiatico, Generale PAUL W. TIBBETS, che lanciò la bomba atomica su Hiroshima.

Inchiesta e ricerche di Marc Heimer, Pierre Champalle, Domenico Agasso, Ricciotti Lazzero, Pietro Zullino. Per la documentazione fotografica: Archivio storico di Washington, Imperial War Museum di Londra, Ministero della Difesa di Tokio, LIFE, Associated Press, Magnum, London Express, Len Sirman - Ginevra, Archivio Fotografico Mondadori.

Hiroshima, agosto 1945: il volto di una bambina piagato dalle radiazioni.

IWO JIMA: I CANNONI GIAPPONESI UCCIDONO CINQUEMILA "MARINES" SULLA SPIAGGIA

● *La prima ondata di mezzi da sbarco dei* marines *vista dall'aereo mentre raggiunge la spiaggia di Iwo Jima, avvolta dal fumo dei bombardamenti.*

La grande foto a destra è diventata il simbolo di tutta la lotta nel Pacifico, ed è anche stata riprodotta in un monumento. Ma non è un'immagine di vittoria: nel momento in cui i marines *piantavano la bandiera sul monte Suribachi (23 febbraio 1945), era ancora in corso una delle più sanguinose battaglie del conflitto. Iwo Jima, un'isola di appena 36 chilometri quadrati, con due aeroporti, poteva essere una base preziosissima per gli aerei americani diretti su Tokio. I giapponesi la difesero perciò con incredibile accanimento. Lo sbarco dei* marines *avvenne il 19 febbraio 1945, dopo un bombardamento durato 74 giorni. Ma i ventiduemila uomini della guarnigione nipponica erano quasi tutti sopravvissuti, rifugiandosi in un perfetto sistema di gallerie: e subito dopo lo sbarco aprirono sui* marines *un tremendo fuoco che li immobilizzò sulla spiaggia. L'occupazione dell'isola era prevista in cinque giorni: richiese cinque settimane di lotta durissima, in cui morirono oltre cinquemila* marines. *Gruppi di giapponesi continuarono a combattere anche quando gli americani furono padroni dell'isola. La resistenza ebbe fine soltanto l'11 maggio, quando il generale nipponico Kuribayashi riunì un migliaio di superstiti e davanti a loro bruciò la bandiera del Sol Levante, autorizzandoli con questo gesto ad arrendersi. Poi si appartò, scrisse una breve composizione poetica e si tolse la vita.*

● *Iwo Jima vista da bordo dei mezzi da sbarco della quinta divisione* marines*: sul fondo, il profilo del monte Suribachi.*

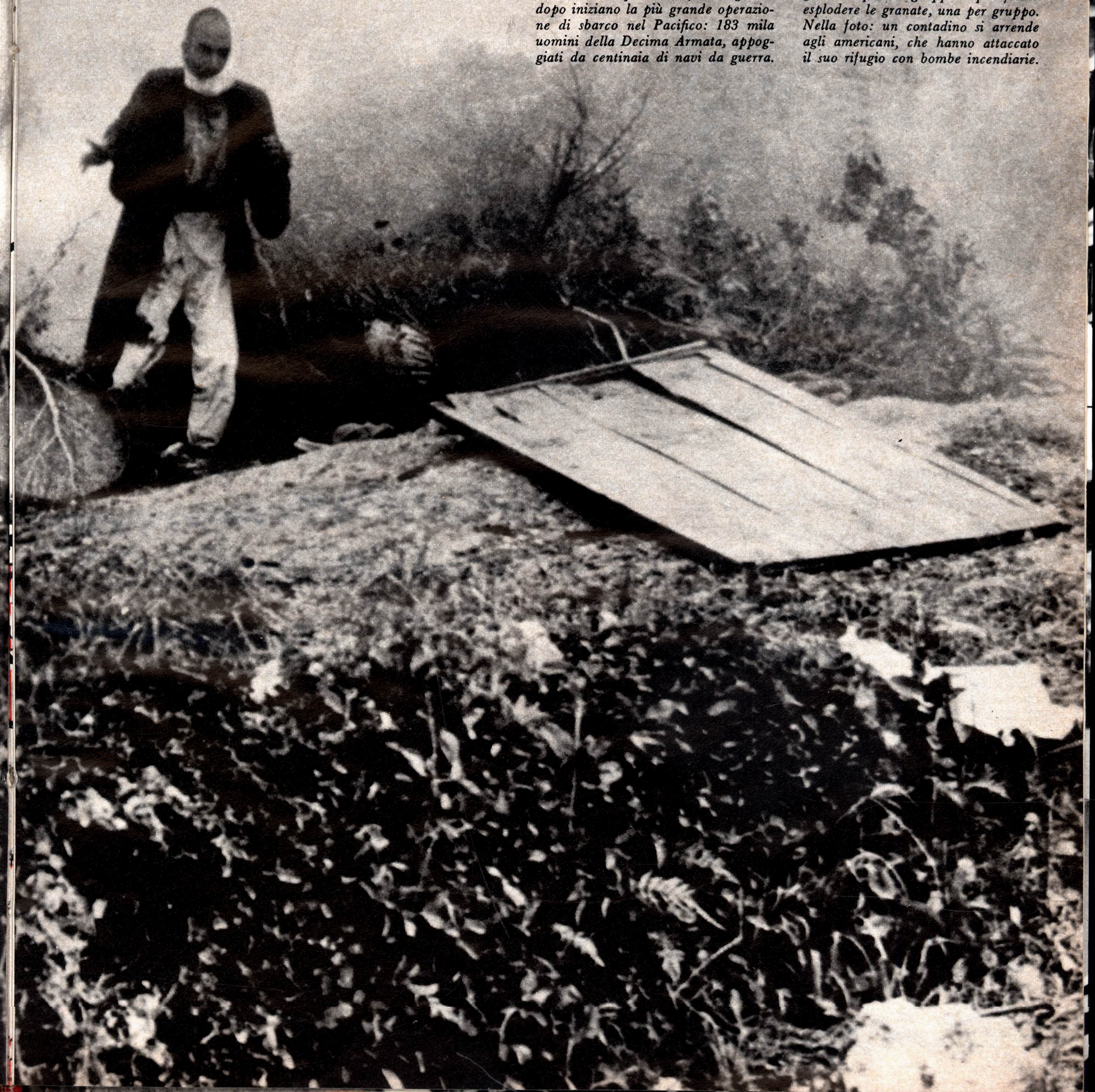
● *Subito dopo lo sbarco, gli americani vengono bloccati sulla spiaggia da un'inattesa reazione dell'artiglieria nipponica.*

● *23 febbraio 1945:*

sei marines *innalzano la bandiera americana sul monte Suribachi. Mentre viene scattata questa immagine che diverrà leggendaria, la lotta continua.*

DONNE E VECCHI SI SUICIDANO FACENDOSI STRAZIARE DALLE BOMBE A MANO

Mentre sta per concludersi la battaglia di Iwo Jima, gli americani attaccano un'isola che fa già parte del territorio metropolitano giapponese: Okinawa. Lunga 107 chilometri e larga 15, essa è l'ultimo bastione nipponico sulla strada verso Tokio e ha un presidio di 102 mila uomini, tra soldati e ausiliari, al comando del generale Ushijima. Gli americani, la notte del 1° aprile, sottopongono l'isola a un durissimo bombardamento (70 mila bombe in poche ore) e il giorno dopo iniziano la più grande operazione di sbarco nel Pacifico: 183 mila uomini della Decima Armata, appoggiati da centinaia di navi da guerra. Quando i primi americani mettono piede nell'isola, nessuno fa resistenza. Il generale Ushijima non si muove e lascia che il nemico avanzi. Poi, il 3 aprile, contrattacca. Comincia così la battaglia di Okinawa, che durerà tre mesi. Centinaia di donne e di vecchi e molti ragazzi si suicidano piuttosto di arrendersi. Poiché le munizioni sono quasi esaurite, e l'esercito ha distribuito una bomba ogni trenta civili, i candidati all'autodistruzione si stringono in piccoli gruppi e poi fanno esplodere le granate, una per gruppo. Nella foto: un contadino si arrende agli americani, che hanno attaccato il suo rifugio con bombe incendiarie.



● *Questo soldato americano è stato accecato dall'esplosione di una granata giapponese durante i durissimi combattimenti nelle boscaglie di Okinawa.*

OGNI CASA DI OKINAWA È UN NIDO DI RESISTENZA: MUOIONO DODICIMILA AMERICANI E 130 MILA GIAPPONESI

Per tre mesi a Okinawa gli americani, appoggiati dai carri armati, non riescono ad avanzare più di 300-400 metri al giorno. Ogni casa è un nido di resistenza: anche la popolazione civile combatte contro i marines *con incredibile accanimento. Nella lotta feroce muoiono 12 mila americani e 130 mila giapponesi, di cui 42 mila civili. Quattro giorni prima della resa cade in battaglia anche il generale Buckner, comandante della Decima Armata statunitense, colpito da una scheggia di granata. Il 21 giugno il suo avversario, il generale Ushijima, trasmette un ultimo messaggio radio a Tokio, brinda all'Imperatore con* whisky *scozzese, fa stendere a terra un lenzuolo bianco e poi si suicida con una sciabola da* samurai *davanti agli avamposti americani, sulla collina tutta devastata dai bombardamenti che le carte ricordano col nome di « quota 89 ». La strada per il Giappone è ormai aperta agli americani, ma la tremenda resistenza incontrata nell'assalto contro questo primo lembo di territorio nipponico fa loro comprendere che cosa potrà avvenire quando attaccheranno Tokio. Per far capitolare i giapponesi - si decide a Washington - bisogna lanciare l'atomica.*

Un compagno lo sta sollevando per sistemarlo sopra una barella.

● *Ora le mani del ferito si congiungono in un doloroso gesto di preghiera.*

HO LANCIATO LA BOMBA ATOMICA SU HIROSHIMA

del generale Paul W. Tibbets

Comandante della « super-fortezza volante » che sganciò l'ordigno

Al momento del decollo per il tremendo attacco, nessuno dell'equipaggio sapeva quale bersaglio sarebbe stato colpito: c'erano tre città giapponesi « candidate » alla distruzione. Poi arrivò un messaggio di pochissime parole: e l'aereo con « la cosa » puntò sull'obiettivo... L'uomo che comandò la missione rivela qui i segreti della lunga fase preparatoria e racconta come vide scomparire la città.

Fino al febbraio del 1943 prestai servizio nell'Africa del Nord dove comandavo un gruppo di bombardieri *B-17*, e fu laggiù che un giorno venni convocato dal generale Doolittle: « Il generale Arnold mi chiede il miglior specialista in bombardamenti. E io ho deciso di mandargli lei, che ha terminato il suo turno di operazioni. Si prepari dunque a rientrare immediatamente ». Ritornato negli Stati Uniti fui destinato ai collaudi del nuovo bombardiere *B-29*, che poi avremmo chiamato « super-fortezza volante ». Ebbi così modo di studiare a fondo questo tipo di aereo, anche perché avevo buone conoscenze tecniche.

Fu appunto in quel periodo, mentre mi trovavo nel Nuovo Messico, che ebbi la prima indicazione dell'importantissimo compito al quale ero destinato. Un mattino di settembre del 1944 ricevetti l'ordine di presentarmi al comando della 2ª Squadra Aerea, a Colorado Springs. Dopo un po' di anticamera, venne da me un colonnello dell'esercito. « Mi chiamo Lansdale », disse. « E vorrei farle qualche domanda. » Molto presto mi resi conto che quell'ufficiale conosceva perfettamente tutti i particolari della mia vita: mi parlò di quando ero studente a Cincinnati, ricordò persino un mio arresto in Florida per eccesso di velocità, citando i nomi del poliziotto che mi aveva sorpreso e del giudice che mi condannò. In seguito venni a sapere che, per farsi un'idea della mia lealtà e delle mie attitudini, gli inquirenti avevano esaminato il mio passato fino all'età di dieci anni. Dopo aver risposto alle domande di Lansdale, fui condotto da due altre persone: il dottor Norman Ramsey, uno scienziato che faceva parte del gruppo del professor Oppenheimer, e il capitano di marina Parsons, un esperto in artiglieria ed esplosivi. « Ha mai sentito parlare di energia atomica? », mi domandò Ramsey. Per caso, avevo letto molti articoli sugli esperimenti che facevano i tedeschi con l'acqua pesante; e a scuola avevo studiato anche un po' di chimica: quanto bastava per capire almeno quella domanda.

Ramsey allora continuò: « Bene. E se ora le dicessi che stiamo fabbricando una bomba atomica infinitamente più potente di quelle prodotte finora, cosa penserebbe? ». Sorpreso e vagamente scettico, risposi che un progetto simile mi pareva estremamente interessante.

« Lei non riceverà nessun ordine scritto... »

Allora fui presentato al generale Ent, comandante della 2ª Squadra Aerea, ed egli mi informò che ero stato scelto per costituire la formazione destinata a usare la nuova arma. Si trattava di organizzare una formazione da bombardamento capace di intervenire in qualsiasi parte del globo, e anche di essere impiegata simultaneamente sui due teatri d'operazione, vale a dire in Europa e nel Pacifico. « Ed ecco ora un punto importantissimo », proseguì il generale. « Lei non riceverà nessun ordine scritto. Si metta dunque bene in testa tutto ciò che le viene detto. Anche lei non dovrà mai scrivere una sola parola e farà i suoi rapporti unicamente a voce. Anche al più alto livello, soltanto poche persone sono al corrente di questo affare. A Washington si dovrà rivolgere solo a un uomo: l'unico ufficiale d'aviazione, oltre al generale Arnold ed a me, che conosca questo progetto. L'operazione ha un nome di codice: *Silverplate* (piatto d'argento). Le sarà sufficiente pronunciare questo nome per sapere tutto ciò che le occorre. Non dovrà far altro che studiare accuratamente tutte le sue necessità. »

Mi disse poi che potevo scegliere fra tre basi aeree per impiantare il nostro centro di addestramento, e che per costituire il nucleo della nuova formazione aveva già designato lui un reparto di *B-29*. Io scelsi la base di Wendover, nell'Utah: era situata in mezzo al vecchio Lago Salato, lontana da tutto e nel cuore di una regione desolata, e rispondeva perciò a tutte le necessarie condizioni di sicurezza. Poi cominciai a documentarmi seriamente sul progetto *Manhattan*, l'enorme organizzazione incaricata di costruire la bomba atomica. Per poter visitare i laboratori e le officine senza attirare l'attenzione sul ruolo che avrebbe svolto l'aviazione, mi vestii da ufficiale del genio. Un ottimo travestimento, perché anche la maggioranza dei militari impiegati nell'impresa erano genieri.

Evidentemente, la missione vera e propria, cioè lo sganciamento della bomba, doveva essere affidata ad un equipaggio eccezionale. Decisi allora di chiamare alcuni specialisti che avevo potuto apprezzare in Europa: fu questo il caso del bombardiere Tom Ferebee (oggi colonnello) e di Ted van Kirk, mio ex-ufficiale di rotta. E fui fortunato, perché ottenni subito il loro trasferimento alla mia unità. Quanto all'istruzione dei piloti, me ne incaricai io stesso, perché volevo instillare loro le mie concezioni personali sull'azione.

Inoltre dovevo partecipare alla messa a punto della bomba che, in quel periodo, chiamavamo ancora « la cosa ». Si trattava, per esempio, di studiare la forma dell'ordigno e di prevederne la traiettoria, e a questo scopo dovemmo fare parecchie prove, lanciando finte atomiche. Queste esercitazioni balistiche stupivano gli equipaggi che erano abituati ad usare le bombe di forma classica, e non capivano a che cosa servisse quella specie di grossa palla munita di coda che usavamo nelle prove. Dissi loro che si trattava di una nuova arma con un esplosivo mai impiegato ed essi si contentarono di quella versione. Avrebbero conosciuto la verità solo al momento del decollo per Hiroshima.

Tra il Natale del 1944 e il febbraio del 1945

Foto in alto: vent'anni fa, Tibbets parte per Hiroshima. Qui sopra: Tibbets oggi. È generale e dirige l'assistenza militare all'India.

il progetto cominciò a prendere forma: « la cosa » diventava la bomba atomica. Nell'aprile di quell'anno fu creata nel Pacifico tutta la organizzazione necessaria al nostro volo sul Giappone, ed io andai a Guam per incontrare il generale Curtis LeMay, al quartier generale della 20ª Squadra Aerea. Lo stesso LeMay era completamente all'oscuro del progetto e ne fu informato solo qualche giorno prima del mio arrivo da un ufficiale della direzione del *Manhattan*. Successivamente, in giugno, la nostra formazione s'installò a Tinian, un'isola ripresa ai giapponesi a duecento chilometri a nord di Guam, su un terreno adatto a ricevere i nostri *B-29*.

Nel frattempo, i preparativi del primo vero esperimento atomico, che doveva essere effettuato ad Alamogordo nel Nuovo Messico, erano stati accelerati. Per noi quell'esplosione avrebbe significato finalmente la risposta ad un drammatico interrogativo: la deflagrazione distruggerà l'apparecchio che ha sganciato la bomba? Per misurare la portata di quel pericolo dovevamo studiare le onde d'urto provocate dall'esplosione. E poiché le alte sfere avevano deciso che fossi io a pilotare l'aereo con la bomba, i responsabili del progetto volevano farmi assistere all'esperimento: in quel modo avrei potuto giudicare direttamente gli effetti dello scoppio. All'ultimo momento, però, le cattive condizioni meteorologiche m'impedirono di andare ad Alamogordo: per fortuna avevo lasciato laggiù un equipaggio con uno dei nostri migliori piloti, che poté farmi un rapporto molto preciso sull'esperimento dal punto di vista aereo.

Ad ogni modo facevo pieno affidamento negli scienziati perché sapevo che i loro calcoli erano di una precisione estrema. Mi era stato spiegato che al momento dell'esplosione il mio aereo si sarebbe già trovato a diciassette chilometri dal « punto zero », su una linea obliqua rispetto alla traiettoria della bomba. Perciò, assicuravano gli specialisti, la super-fortezza avrebbe sopportato soltanto un urto equivalente a 2 g., cioè al doppio del suo peso. La notizia mi tranquillizzò: tutti gli apparecchi sono infatti ideati per resistere normalmente ad urti di 2,5 ed anche 3 g.

Previste con alcuni mesi d'anticipo le condizioni del tempo

Ora si trattava di affrettare i tempi. Naturalmente bisognava scegliere un obiettivo militare, ma occorreva sceglierlo intatto, mai bombardato prima: così avremmo potuto misurare esattamente gli effetti dell'esplosione atomica. Quanto alle condizioni meteorologiche, Washington aveva chiamato uno specialista in previsioni a lunga scadenza, e quando egli diede il suo responso c'ero anch'io, perché in quella missione si doveva discutere sulle date e sui possibili obiettivi. Chiedemmo all'esperto in quali giorni di agosto sarebbe stato possibile compiere bombardamenti a vista sul Giappone. La risposta fu pronta e precisa: « Dal 6 al 9 agosto. La sua sicurezza mi stupì molto, anche perché quelle previsioni si riferivano a ben quattro mesi dopo. Ma al momento buono dovetti constatare che non si era sbagliato.

Il 5 agosto 1945, ventiquattr'ore prima del lancio della bomba, stavamo ancora aspettando la decisione finale del Presidente Truman. Riuniti attorno alla telescrivente, ci chiedevamo l'un l'altro se Washington aveva deciso o no di darci l'ordine di imbarcare la bomba e di partire. Anche in quel momento la maggior parte della guarnigione di Tinian ignorava l'esatta natura della nuova arma che doveva essere lanciata.

L'aspetto morale della questione fu considerato a lungo

Prima di scegliermi per questo compito - oggi me ne rendo perfettamente conto - i responsabili del lancio avevano considerato a lungo l'aspetto morale della questione. E capisco anche il perché delle interminabili conversazioni alle quali fui sottoposto all'inizio: esse avevano lo scopo di stabilire quali sarebbero state le mie reazioni all'ordine di lanciare la bomba. Ebbene, durante tutta la guerra io non ho mai anteposto il sentimento al dovere, neppure una volta. Appena cominciai a combattere (ero in Inghilterra) mi sconvolse il pensiero che le bombe sganciate da me non cadevano soltanto su obiettivi militari: ma mi convinsi che non avevo il diritto di soffermarmi su scrupoli simili. Dal momento che mi si ordinava di trasportare tonnellate e tonnellate di bombe, di sganciarle e di ricominciare daccapo, dovevo farlo. Mi ero imposto questa disciplina, avevo accettato questa concezione - sebbene mi fosse molto penosa - ed ancora oggi mi comporto così. Facevo ciò che il mio governo mi diceva di fare, ecco tutto.

Nella sala delle comunicazioni al quartier generale di Tinian l'attesa si prolungava, e noi eravamo tutti nervosissimi. Finalmente, dopo molte ore, arrivò l'ordine del Presidente. Un messaggio laconico, cifrato, che diceva semplicemente: « Procedete come previsto, per il 6 agosto ». Cominciammo immediatamente i preparativi. Ci occorrevano quindici ore per essere pronti a partire. I servizi del generale LeMay ci avevano detto che la bomba doveva essere sganciata alle 8 e un quarto del mattino. Avevamo sei ore per raggiungere l'obiettivo, e quasi altrettante per ritornare alla base. Durante il volo di andata, avevamo appuntamento sopra Iwo Jima con due aerei che dovevano scortarci.

La nostra missione era duplice: dovevamo sganciare la bomba, ma raccogliere anche il maggior numero possibile di informazioni scientifiche. Avevo dunque previsto di far seguire il mio aereo da altri due, i cui equipaggi sarebbero stati così in grado di osservare ogni cosa. Partecipò al volo anche l'equipaggio già designato per sganciare la seconda bomba, nei giorni seguenti: era su uno degli apparecchi di scorta. Partirono con noi, infine, alcuni scienziati che dovevano misurare gli effetti dell'esplosione. Quando fossimo arrivati in prossimità dell'obiettivo, i due apparecchi di scorta avevano l'ordine di restare indietro di circa quattro chilometri, piegare a destra e a sinistra, lanciare col paracadute alcuni stru-

QUANDO RIVELAI L'IMMANE POTENZA DELL'ORDIGNO NESSUNO RIUSCÌ A PARLARE

menti scientifici e, dopo l'esplosione, osservare le condizioni della città colpita. Insomma era un piano abbastanza semplice, che doveva però essere applicato col massimo scrupolo.

C'era però ancora un problema da risolvere: qualche tempo prima, due *B-29* erano precipitati in fase di decollo e le bombe che trasportavano erano esplose. Se la stessa cosa fosse capitata a noi con una bomba atomica a bordo, cosa sarebbe successo? Parsons, l'esperto in artiglieria, mi rassicurò: « Ne parlerò agli scienziati. Ci sarà pure il sistema di armare la bomba solo dopo il decollo. Così, anche in caso d'incidente, anche se l'aereo dovesse schiantarsi alla fine della pista e prendere fuoco, l'esplosione atomica non si verificherebbe ». L'idea mi parve eccellente perché, a mio avviso, non bisognava trascurare alcuna precauzione. Così, grazie all'ingegnosità dei tecnici, fummo certi di poter partire da Tinian con una bomba ancora relativamente inoffensiva.

Tredici uomini a bordo: ma nessuno era superstizioso

Nella sala-operazioni della nostra base, la solita « conferenza » prima della missione si svolse normalmente. Ma verso la fine mi alzai per annunciare che eccezionalmente avrei dato informazioni più dettagliate sull'impresa che stavamo per compiere. Spiegai che avremmo impiegato un'arma capace di mettere fine alla guerra, e la descrissi meglio che potei, preoccupandomi di non pronunciare mai le parole « bomba atomica ». Quando precisai che la potenza dell'esplosione sarebbe equivalsa a ventimila tonnellate di tritolo, i miei uomini sgranarono gli occhi: abituati a bombe di 500 chili, o al massimo di una tonnellata, non riuscivano neppure a concepire una deflagrazione di simile potenza. E quando alla fine chiesi se qualcuno aveva domande da fare, tutti si contentarono di guardarmi in silenzio. Non ne fui sorpreso, perché sapevo di poter contare sui miei equipaggi. Fu poi deciso che avremmo avuto tre persone di più a bordo: Parsons, che doveva armare la bomba e sorvegliarla durante il volo; il suo assistente, tenente Morris Jeppson, e uno specialista di elettronica, il tenente Jacob Beser. Eravamo perciò in tredici. Per fortuna, nessuno di noi era superstizioso.

Il decollo, alle due del mattino, avvenne in modo abbastanza spettacolare. Lungo tutta la pista c'era una fila di apparecchi cinematografici e di proiettori: si trattava di registrare la nostra partenza per gli archivi del progetto *Manhattan* e anche per la Storia. L'aereo si comportò normalmente, alzandosi di slancio fin sopra le nubi. Appena raggiungemmo l'altezza di 2500 metri circa, Parsons e Jeppson si misero al lavoro per armare la bomba, e una ventina di minuti dopo mi dissero che tutto era pronto. Immediatamente avvertii allora la base di Tinian che quella prima fase del volo era conclusa con successo.

All'alba incontrammo i due apparecchi di scorta, che ci aspettavano girando in cerchio sopra Iwo Jima. Stabilita la rotta, innestai il pilota automatico e lasciai al secondo ufficiale, Bob Lewis, l'incarico di controllare i comandi. Poi andai a spiegare esattamente ai miei uomini ciò che dovevamo fare. Quelle istruzioni improvvisate durarono una buona mezz'ora.

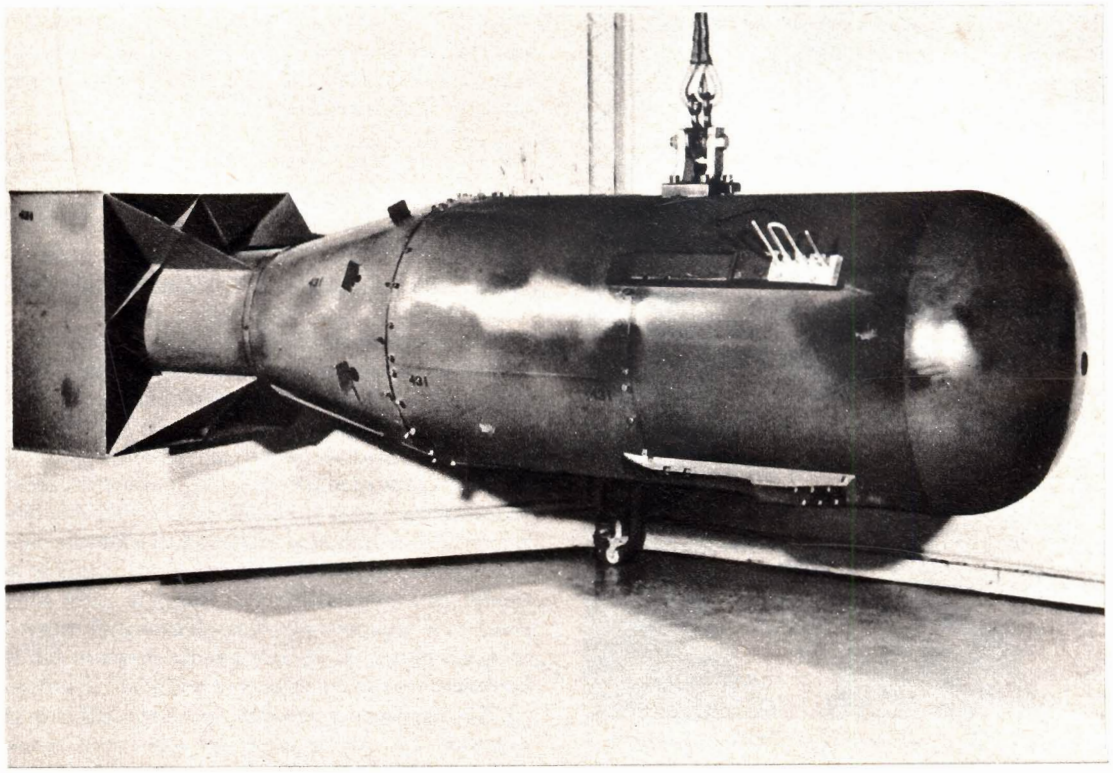
Secondo gli ordini ricevuti, si doveva attaccare l'obiettivo soltanto in caso di buona visibilità. In altri termini, lo sganciamento della bomba doveva essere effettuato solo se avessimo distinto perfettamente la città. Tre aerei partiti prima di noi dovevano trasmetterci gli ultimi bollettini meteorologici: ognuno di essi doveva sorvolare una delle tre città giapponesi designate come possibili bersagli (e tra le quali c'era naturalmente Hiroshima), informandoci via radio sulle condizioni atmosferiche relative. In base a quelle informazioni forniteci proprio all'ultimo minuto noi avremmo dovuto scegliere definitivamente l'obiettivo da colpire, ma in effetti non venne neppure considerata l'eventualità di sganciare la bomba sopra una delle due destinazioni di riserva.

Arrivato sopra Hiroshima, infatti, l'aereo dei rilievi meteorologici ci annunciò: « Cielo chiaro, visibilità illimitata ». In quel momento noi eravamo a circa quaranta minuti dalla costa giapponese. Immediatamente van Kirk m'indicò la rotta per Hiroshima.

Fino a quel momento avevamo osservato un rigoroso silenzio radio. Ora non ce n'era più alcun bisogno: scegliendo le frasi più sibilline che potevo, annunciai ai due apparecchi di scorta che avevamo effettuato l'ultimo allineamento sull'obiettivo e che tutto procedeva benissimo. A cinque minuti da Hiroshima, mentre Tom Ferebee cominciava il conto alla rovescia, ordinai alla scorta di virare e di allontanarsi da noi. Ci aspettavamo di essere intercettati dalla caccia nemica, ma il cielo restò vuoto. Da qualche momento avevo passato i comandi a Ferebee perché potesse eventualmente correggere la rotta in modo da mantenere l'apparecchio dritto sulla città. Quando mancava un minuto ci calammo sugli occhi le speciali lenti nere, per proteggerci dall'insopportabile bagliore dell'esplosione.

A bordo di qualsiasi aereo è inutile annunciare che la bomba è stata sganciata, perché si sente: alleggerito di colpo, l'apparecchio compie infatti un vero balzo verso l'alto. In quel caso particolare, appena lanciata la bomba dovetti persino raddrizzare il mio *B-29*, tanto violento era stato il balzo. E subito dopo feci una virata strettissima per allontanarmi il più possibile dal punto di caduta. L'altezza raggiunta in quel momento (circa diecimila metri) e la distanza guadagnata con la virata facevano sì che nei 51 secondi dallo sganciamento all'esplosione noi ci saremmo trovati a più di diciassette chilometri dall'obiettivo.

Durante quei 51 secondi, le mie sensazioni furono delle più elementari: pensavo semplicemente che ci sarebbe stato uno scoppio tremendo. Tuttavia, man mano che mi avvicina-



La bomba all'uranio lanciata su Hiroshima: aveva una potenza di 20 mila tonnellate di tritolo.

vo al punto culminante dell'operazione, alla prova decisiva preparata da mesi e mesi, mi chiedevo lo stesso se « la cosa » avrebbe funzionato.

E in effetti funzionò. L'esplosione avvenne com'era previsto e ce ne rendemmo perfettamente conto. Tutti noi avevamo chiuso gli occhi, ma la luce fu così intensa che George Caron, che era nella coda dell'aereo (e perciò « in faccia » al punto di caduta), la percepì anche attraverso le palpebre abbassate e le spesse lenti. Sapeva che poteva togliersi gli occhiali appena passato il bagliore, e li tolse. Ma subito dopo gridò che vedeva arrivare l'onda d'urto. Essa somigliava stranamente ai miraggi che si possono osservare nel deserto, con questa differenza: aveva l'aspetto di un cerchio che avanzava dritto su di noi. Caron vide anche un secondo cerchio, leggermente più indietro del primo, ed effettivamente noi fummo colpiti da due onde d'urto: la prima di una forza di forse 2 o 2,5 g., come ci avevano detto gli scienziati, l'altra molto più debole. Effettuai una nuova virata per ritornare sulla città: volevo vedere da vicino gli effetti dell'esplosione.

Naturalmente, avevamo puntato tutti gli apparecchi fotografici per registrare i risultati dell'attacco. Stavamo per terminare la virata quando ci apparve uno spettacolo indescrivibile: quell'enorme nuvola a forma di fungo, oggi così ben conosciuta. Nel 1945, però, nessuno sapeva che l'esplosione avrebbe originato quel fenomeno. La nube continuava a salire in verticale. In pochi istanti superò l'altezza di diecimila metri dove noi ci trovavamo, e continuò a salire sempre più in alto. Capimmo che l'esplosione aveva liberato un'enorme quantità d'energia. Allora ritornammo sopra Hiroshima per scattare alcune foto. Ma non avevo alcuna intenzione di trattenermi più del necessario e, appena possibile, me ne allontanai aggirando la nube a rispettosa distanza.

Durante il volo di ritorno dormii quattro ore di fila

Durante i quattro o cinque minuti dedicati all'osservazione, nessuno di noi aprí bocca: eravamo tutti attenti a guardare la città, o meglio ciò che ne restava. Poi chiesi a van Kirk d'indicarmi la rotta del ritorno ed egli mi indirizzò per il cammino più breve verso il mare. Questa volta eravamo persuasi che la caccia nemica non ci avrebbe lasciati in pace: moltissimi giapponesi avevano dovuto vedere quella nuvola ed ora i loro piloti avrebbero certamente fatto l'impossibile per abbattere gli uomini che l'avevano prodotta. Ma di aerei nemici noi ne vedemmo uno solo, lontanissimo, che non riuscì a raggiungerci.

La lingue si sciolsero solo quando fummo di nuovo sopra il mare. Innanzitutto dovevamo informare la base della portata dei risultati ottenuti, utilizzando un codice speciale. Parsons ed io cercammo di scegliere il messaggio più appropriato, ma lo spettacolo che avevamo osservato non poteva essere descritto dai testi preparati in precedenza alla base. Bisognava comunque dire qualcosa. « In ogni caso », feci io, « i giapponesi sanno già che cosa è successo. Perciò non val più la pena di mostrarci discreti. Diciamo le cose come stanno. » Rinunciando al codice, annunciammo alla base che i risultati erano superiori a qualunque previsione. Così i nostri superiori riuniti a Tinian furono definitivamente rassicurati.

L'equipaggio di Tibbets (manca il comandante) fotografato alla base di Tinian dopo la missione.

Quanto a me, prima dell'esplosione avevo un'idea molto vaga della potenza distruttiva della bomba atomica. Me ne resi veramente conto soltanto tre o quattro giorni dopo, studiando le fotografie. Naturalmente avevo visto con i miei occhi Hiroshima distrutta, ma quando si passa di colpo da poche centinaia di chili di esplosivo a molte migliaia di tonnellate non si può sperare di cogliere tutta la portata di una simile moltiplicazione. Ero certo solo di una cosa: le distruzioni provocate ad Hiroshima superavano di gran lunga tutto ciò che avessi mai potuto immaginare.

Il ritorno si svolse senza incidenti e a poco a poco diminuì anche la nostra tensione nervosa. Dopo tanti sforzi accaniti, dopo aver vissuto tanti mesi per quella bomba e con quella bomba, sapendo che si era chiamati a fare ciò che nessuno al mondo aveva ancora fatto, l'idea di essere riusciti nella missione ci dava un sollievo grandissimo. E mentre volavamo verso Tinian io potei dormire quattro ore di fila, mentre prima di quel giorno non avevo mai potuto chiudere occhio in aereo. Non mi ero mai reso conto - fino a quel momento - dello sforzo nervoso al quale mi ero sottoposto. Ma ora, scomparsa la tensione, provai un senso di enorme stanchezza. Quanto all'equipaggio, il suo sollievo si traduceva in un improvviso bisogno di parlare. All'andata eravamo rimasti tutti in silenzio. Sopra Hiroshima gli uomini erano stati assorbiti da ogni specie di riflessioni. Ma al ritorno sembrava di essere ad una vivace riunione di famiglia. Per la maggior parte dei miei uomini, la bomba che avevamo sganciato su Hiroshima significava la fine imminente della guerra. « Di colpi come quello, i giapponesi non ne potranno incassare molti. Presto torneremo a casa », mi dissero. E poi tutti cominciarono a raccontare cosa avrebbero fatto dopo la guerra, nella vita civile.

Quando atterrammo a Tinian, la notizia dell'esplosione su Hiroshima si era già diffusa e tutta l'isola era accorsa ad accoglierci. Curtis LeMay ed il generale Spaatz erano venuti apposta da Guam. Ci condussero immediatamente in un ufficio per assalirci di domande. La loro curiosità era comprensibile: meglio di noi, essi potevano giudicare quali ripercussioni avrebbe avuto in tutto il mondo l'esplosione della prima bomba atomica. Finalmente, dopo mezz'ora, il generale LeMay ci lasciò liberi. « Penso che bisognerebbe lasciarli tranquilli », disse a Spaatz. « Andate a mangiare, ragazzi; fatevi un bagno e dormite, dormite fin che volete. »

Generale Paul Tibbets

Tutti i diritti riservati
Epoca 1965

SI INNALZA LO SPAVENTOSO "FUNGO": LA SUA OMBRA COPRIRÀ LA TERRA

Dopo la vampata che ha bruciato la città, sale al cielo questa forma titanica, mai vista prima. Una immagine che fa pensare a lontanissime catastrofi cosmiche, e che dal 6 agosto 1945 stenderà la sua ombra su tutta la terra, diffondendo fra l'umanità un terrore nuovo: il terrore della fine del mondo, che la mano stessa dell'uomo può provocare. L'èra atomica è incominciata nel sangue.

● *Dieci minuti dopo l'esplosione, una folla lacera vaga per le strade della periferia, mentre la città brucia in un rogo gigantesco che durerà tre giorni.*

Poi una nube nera oscurerà il sole.

DIECI MINUTI DOPO L'ESPLOSIONE: ECCO LA PRIMA IMMAGINE DEI SUPERSTITI

La grande fotografia a sinistra è un rarissimo e terribile documento della giornata di Hiroshima. L'ha scattata un superstite dieci minuti dopo l'esplosione, ritraendo un gruppo di gente immobile per l'orrore, in mezzo al paesaggio di fuoco. Poi tutti cominciarono a correre, coi piedi ustionati dall'asfalto delle strade, che si era liquefatto, mentre la terribile vampa di calore suscitava una tempesta di vento che alimentava le fiamme. Settantamila persone sono morte subito e altre cinquantamila moriranno poi per le ustioni e le radiazioni. Tra la folla impazzita passa ogni tanto un soldato a cavallo, che fugge senza sapere dove va. E ogni tanto uno di questi cavalli crolla a terra fulminato, così come crollano gli uomini in strada, senza una ferita, stroncati dall'azione mortale delle radiazioni. L'esplosione ha letteralmente polverizzato un ponte ferroviario proprio mentre vi passava un treno, che è precipitato nel fiume Enko, arroventato dal calore. Verso i fiumi corre la maggior parte dei superstiti, ma molti di essi, appena tuffatisi in acqua, scompaiono immediatamente: non hanno la forza di nuotare. In un raggio di 1500 metri intorno alla Camera di Commercio, tutto ciò che vi era di vivente (uomini, animali, piante) è scomparso nell'orribile bagliore.

● *L'atomica è scoppiata qui, sopra la cupola della Camera di Commercio: ogni anno vi ritornano i superstiti.*

SULLE CASE È RIMASTA L'IMPRONTA DEI CORPI DISINTEGRATI

Mezz'ora dopo l'esplosione, una pioggia calda e vischiosa si abbatte sulla città: il « fungo » scarica su Hiroshima le centinaia di tonnellate di polvere che ha sollevato dal suolo. Ma la gente, che continua a fuggire disperatamente in tutte le direzioni, non ha ancora capito che cosa sia accaduto: si parla di un pikadon, *cioè di un fulmine gigantesco scaricatosi sulle case. Sebbene la radio americana annunci che è esplosa su Hiroshima una bomba atomica, soltanto il 9 agosto i superstiti sapranno la verità: e quello stesso giorno un'altra città, Nagasaki, sarà colpita da un attacco nucleare.*

I primi che si aggirano nel gigantesco cimitero fanno scoperte impressionanti. Chi indossava abiti bianchi ha potuto spesso salvarsi, perché il bianco respingeva in parte le radiazioni. Chi era vestito di nero non ha avuto scampo... Attorno alle case, invece degli abitanti, si scoprono le loro ombre: i corpi hanno fatto da schermo alla vampata di calore che investiva i muri, ed essa ha così « disegnato », per sempre, i contorni delle creature umane disintegrate. La notizia dell'esplosione giunge in ritardo a Tokio, da una base navale: nessuno ha potuto dare l'allarme da Hiroshima.

● *Ecco ciò che resta di Hiroshima dopo l'esplosione: su otto chilometri quadrati, specialmente nel settore meridionale, non si trova che polvere calcinata.*

Qui sono morti tutti.

● *L'onda di calore dell'atomica ha fissato sul muro l'immagine della scala e quella di un uomo volatilizzato dall'esplosione.*

L'IMPERO MILLENARIO DEPONE LE ARMI: AVRÀ ORA PER PADRONE IL GENERALE MACARTHUR

Il 10 agosto, l'imperatore del Giappone ordina ufficialmente ai suoi ministri di capitolare, « sopportando l'insopportabile ». Poi va a inginocchiarsi nel santuario del palazzo imperiale e comunica « alle anime degli antenati » che la guerra è terminata e che il Giappone è stato sconfitto. Il 15 agosto, a mezzogiorno, ottanta milioni di giapponesi, col capo chino in segno di devozione, ascoltano per la prima volta la voce del sovrano alla radio. Hiro Hito dice che è impossibile resistere e bisogna arrendersi, accettare la disfatta. La capitale, ridotta alla fame, è semidistrutta, l'esercito sconfitto, la marina e l'aviazione non esistono più.

Il 19 agosto, sei plenipotenziari giapponesi arrivano in volo a Manila e ricevono le istruzioni per la consegna delle armi. Sette giorni dopo, i primi soldati americani atterrano sul suolo nipponico presso Yokohama. Il 2 settembre, alle 9.04 del mattino, i delegati dell'Impero firmano ufficialmente la resa definitiva, a bordo della corazzata Missouri, *ancorata nella baia di Tokio. Il generale americano Douglas MacArthur accoglie la capitolazione nipponica, circondato da ufficiali di tutti gli eserciti alleati. La guerra è durata 1364 giorni ed è costata al Giappone tre milioni di morti. Dopo la firma della resa, gli americani entrano a Tokio.*

● *MacArthur firma l'atto di resa. Dietro di lui, due generali sconfitti dai giapponesi agli inizi del conflitto: l'americano Wainwright (Corregidor) e l'inglese Percival (Singapore).*

● *Il generale Umezu, capo di Stato Maggiore nipponico, firma la resa senza condizioni.*

● *I delegati giapponesi sul ponte della* Missouri :

guidati dal ministro Shigemitsu e dal generale Umezu, attenderanno in piedi per quattro minuti prima di essere ammessi alla presenza di MacArthur.

LE TAPPE SANGUINOSE CHE PORTANO GLI ESERCITI ALLEATI VERSO IL CUORE DELLA POTENZA NEMICA

L'URSS ENTRA IN GUERRA
(8 agosto 1945)

CAMPAGNA SOVIETICA IN MANCIURIA
(agosto-settembre 1945)
Le truppe del Maresciallo Vassilievsky traversano l'Amur e si spingono verso il Mar Giallo.
In un mese occupano Mukden, Karbin, Port Arthur e Dairen e fanno 600 mila prigionieri, tra cui 148 generali.
I russi hanno 8 mila morti e 20 mila feriti

OFFENSIVA DELL'ARMATA ROSSA CINESE
del Maresciallo Chu-teh
900 mila uomini attaccano l'Armata giapponese del Kuantung che si ritira dalla maggior parte della Cina nord-orientale

RIAPERTURA DELLA STRADA DELLA CINA
(21 gennaio 1945)
Le truppe britanniche e l'Armata cinese della Yunan si ricongiungono e ricomincia l'invio di rifornimenti per via terrestre verso la Cina attraverso la strada di Ledo

BATTAGLIA DI OKINAWA
(aprile-giugno 1945)
Perdite americane: 12.120 morti e 35.909 feriti, 26 navi affondate e 368 danneggiate.
Perdite giapponesi: 130 mila morti di cui 42 mila civili

OFFENSIVA CINESE DEL KIANG-SI
(giugno-luglio 1945)
Kanshien cade il 15 luglio

SUICIDI IN MASSA
Piuttosto che sopravvivere alla sconfitta ufficiali e soldati nipponici si suicidano a migliaia

OFFENSIVA CINESE DEL KUANG-SI
(giugno 1945)
I cinesi liberano Liu-Ceu

AVANZATA DELL'ESERCITO CINESE VERSO L'INDOCINA
Nel settembre 1945 esso occupa il Tonchino e l'Annam fino al 13° parallelo.

OFFENSIVA IN BIRMANIA DELL'AMMIRAGLIO MOUNTBATTEN
(dicembre 1944 - maggio 1945)
Il 5 gennaio i britannici conquistano Akyab.
Il 20 marzo viene liberata Mandalay.
Il 3 maggio capitola Rangoon.
I giapponesi perdono 150 mila uomini e si ritirano nel Siam e in Indocina.

ATTACCO A SORPRESA IN INDOCINA
(9 marzo 1945)
I giapponesi tentano di disarmare le guarnigioni francesi dell'Indocina che invece resistono

AVANZATA IN INDOCINA DELLE TRUPPE DI MOUNTBATTEN
(settembre 1945)
La 20ª divisione indiana entra a Saigon e Huè.

AL LARGO DELL'INDOCINA
gli aerei americani colano a picco 25 navi giapponesi
(11-12 gennaio 1945)
Annegano 15 mila soldati nipponici.

MACARTHUR MANTIENE LA PROMESSA
Il 20 ottobre 1944 sbarca sulla spiaggia di Palo nelle Filippine

CAMPAGNA DELLE FILIPPINE
(gennaio-ottobre 1944)
Perdite americane: 60 mila uomini (12.300 morti)
Perdite giapponesi: 174 mila morti.
Gruppi isolati continuano a battersi fino al settembre 1945.

SBARCO BRITANNICO IN MALESIA
(9 settembre 1945)

BOMBARDAMENTO E NEUTRALIZZAZIONE DELLA GUARNIGIONE GIAPPONESE IN INDONESIA
250 mila uomini si arrendono nel settembre 1945 per ordine del Maresciallo Terauchi

RESA DELLE TRUPPE GIAPPONESI DEL SUD-EST ASIATICO
(3 settembre 1945)
Il Maresciallo Terauchi si arrende con 738 mila uomini all'ammiraglio Mountbatten.

SBARCO AUSTRALIANO NEL BORNEO
(10 giugno 1944)
Brunei è conquistata il 13 giugno, i pozzi petroliferi di Miri il 22

URSS
MANCIUKUÒ
TIBET
CINA
BIRMANIA
INDIA
THAILANDIA
INDOCINA
BANGKOK
SAIGON
HUE
HANOI
PECHINO
VLADIVOSTO
COREA
SEUL
SCIANGAI
HONG-KONG
MANILA
FILIPPINE
MALESIA
SINGAPORE
SUMATRA
BATAVIA
BORNEO
BALIKPAPAN
CELEBES
SURABAYA
GIAVA

GIAPPONE

TOKIO

ATTACCO AERONAVALE SU TOKIO
(16-17 febbraio 1945)
sferrato dalle 30 portaerei
dell'ammiraglio Mitscher
Distrutti 499 aerei giapponesi

LIBERAZIONE DELLE ALEUTINE
(aprile-agosto 1943)
Gli americani rioccupano le isole
di Attu e di Kiska.
6 mila giapponesi messi fuori combattimento.
Il loro ultimo assalto è diretto
dal comandante, colonnello Yamazaki.
600 morti e 1200 feriti americani.

ISOLE ALEUTINE

LANCIO DELLE BOMBE ATOMICHE
Hiroshima, 6 agosto: 150 mila vittime
Nagasaki, 8 agosto: 80 mila vittime
Il 14 agosto il Giappone decide di capitolare.
Il 2 settembre la resa viene firmata
nella rada di Tokio sulla corazzata "Missouri".

Operazione "Coronet"
(prevista per il giugno 1946)
Attacco dell'isola di Hondo
e marcia su Tokio
da parte della 9ª e 10ª Armata americana.

I KAMIKAZE
I piloti suicidi giapponesi
attaccano per la prima volta
la flotta alleata il 25 ottobre 1944.
Dal 12 aprile 1945 utilizzano
una bomba volante pilotata,
la "Ohka" (fior di ciliegio).
Muoiono in 4.615, ma affondano
o danneggiano 200 navi americane.

Operazione "Olympic"
(prevista per l'ottobre 1945)
Attacco della 6ª Armata americana
all'isola di Kiusciu.

MIDWAY

BATTAGLIA DI MIDWAY
(3-5 giugno 1942)
Perdite giapponesi:
4 portaerei affondate
1 incrociatore affondato
2 corazzate danneggiate
4 incrociatori danneggiati
250 aerei distrutti
Perdite americane:
1 portaerei affondata
1 cacciatorpediniere affondato
135 aerei abbattuti

WAKE

IWO-JIMA

CONQUISTA DI IWO-JIMA
(febbraio-marzo 1945)
21 mila giapponesi resistono
a 50 mila americani
Perdite americane: 7 mila morti
e 19 mila feriti.
Perdite giapponesi: 20 mila morti.

BATTAGLIA DELLE MARIANNE
(giugno-agosto 1944)
Gli americani occupano le isole
di Saipan, Guam e Wake.
127 mila americani e 535 navi
partecipano alla campagna.
Gli americani uccidono 60 mila giapponesi
e perdono 5 mila uomini.

GUAM

BATTAGLIA
DEL MAR DELLE FILIPPINE
(19-20 giugno 1944)
250 apparecchi della marina giapponese
vengono abbattuti

BATTAGLIA DELLE GILBERT
(novembre 1943)
Gli americani occupano gli atolli
di Tarawa e di Makin.
Perdite giapponesi: 4 mila morti.
Perdite americane:
1000 morti e 3000 feriti.

BATTAGLIA DEL GOLFO DI LEYTE
(24-25 ottobre 1944)
Perdite giapponesi:
3 corazzate, tra cui la "Musashi"
4 portaerei
10 incrociatori
9 cacciatorpediniere
Perdite americane:
3 portaerei
3 cacciatorpediniere

BATTAGLIA DELLE MARSHALL
(febbraio-marzo 1944)
Gli americani occupano gli atolli
di Kwajalein e di Eniwetok.
Perdite americane: 500 morti
e 1800 feriti.
Perdite giapponesi: 12 mila morti.

SBARCO A HOLLANDIA
(22 aprile 1944)
84 mila uomini di MacArthur partecipano
all'attacco.
10 mila giapponesi vengono ricacciati nella giungla,
dove moriranno di fame.
La 18ª Armata del generale Adachi
è accerchiata più a ovest.

SBARCO A BIAK
E A CAPO SANSAPOR
(maggio-luglio 1944)
10 mila giapponesi uccisi
Gli americani hanno 1500 morti e 6000 feriti

BATTAGLIA NAVALE
DI SANTA CRUZ
(26 ottobre 1943)
I giapponesi affondano
la portaerei "Hornet".
Gli americani colpiscono
la portaerei "Zuikaku".

BATTAGLIA DELLE SALOMONE
(agosto 1942 - luglio 1943)
Gli americani conquistano Guadalcanal
e le isole di Munda,
Kolombangara e Bougainville.
I giapponesi perdono 1800 aerei
nei combattimenti.

NUOVA GUINEA

ARCIPELAGO
DELLE BISMARCK

PORT MORESBY

OFFENSIVA DELLA NUOVA GUINEA
Le truppe di MacArthur sbarcano
nell'isola il 4 settembre 1943
e si ricongiungono con gli australiani
che avanzano da Port Moresby.

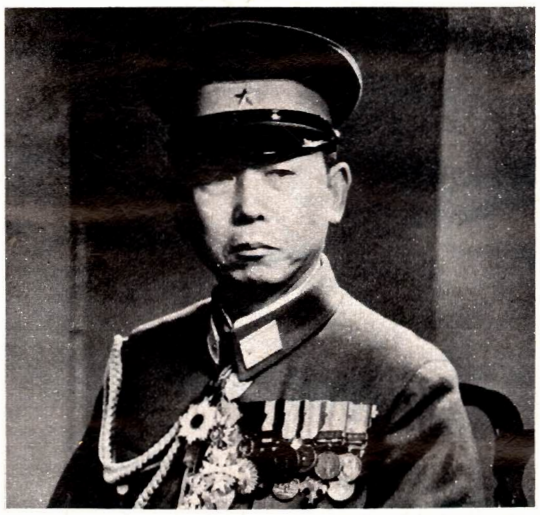
ARCIPELAGO

SONO ENTRATO PER PRIMO NELLA CITTÀ FANTASMA

del generale Seizo Arisuè

Capo del servizio segreto giapponese

Mentre le fiamme continuavano a divorare Hiroshima, arrivò in aereo da Tokio il capo del controspionaggio, per la prima inchiesta tra i cadaveri e gli incendi. Egli racconta ciò che vide in quelle ore terribili, e rivela uno dei più drammatici segreti della seconda guerra mondiale: nel 1944 uno scienziato nucleare gli aveva confidato che anche il Giappone avrebbe potuto costruire la bomba atomica.



In alto: Seizo Arisuè, capo del servizio segreto giapponese nel 1945. Qui sopra: una recente fotografia del generale, tuttora in carica.

« Generale, finalmente ho risolto tutti i problemi tecnici: ormai posso dedicarmi alla fabbricazione della bomba atomica. » Eravamo alla fine del febbraio del 1944, a Tokio, nel mio ufficio alla direzione dello Stato Maggiore dell'esercito imperiale: e chi mi faceva quella dichiarazione era il dottor Yoshio Nishina, il nostro più grande specialista di fisica nucleare. Ex-allievo di Niels Bohr a Copenaghen, Nishina aveva già al suo attivo la scoperta di molte nuove teorie, e nel 1937 aveva costruito il primo ciclotrone giapponese. Nel 1941, all'inizio della guerra del Pacifico, l'esercito lo aveva incaricato di ideare armi nuove.

Per uno come me, che meditavo allora amaramente sulle crescenti disfatte giapponesi nel Pacifico meridionale, la rivelazione di Nishina era di un'importanza capitale: in quel periodo io ero capo dei nostri servizi d'informazione. Col tono freddo e il distacco tipico dell'accademico, Nishina continuò a parlare, spiegandomi le teorie fondamentali dell'atomo, della fissione e fusione nucleare, e mi descrisse la fantastica, quasi inconcepibile forza distruttiva che poteva essere provocata dalla disintegrazione a catena. E concluse: il Paese che si fosse procurato per primo un'arma simile sarebbe automaticamente diventato l'arbitro e il vincitore di tutte le guerre. Allora domandai: « Quanto denaro occorre per costruire la sua bomba? ». Lo vidi esitare prima di rispondere: « Per cominciare, avrei bisogno di cento milioni di *yen* ». Se si considera il valore medio e il potere d'acquisto che la nostra moneta aveva nel 1944, credo che quei cento milioni di *yen* equivalessero a 50 milioni di dollari (*oltre 31 miliardi di lire attuali*). Era una cifra enorme.

Andai immediatamente dal generale Hideki Tojo, primo ministro e ministro della Guerra dopo Pearl Harbor, che in quel periodo era il bersaglio di moltissime critiche, a causa della nostra situazione. Egli si era anche autonominato capo di Stato Maggiore dell'esercito - con un gesto davvero senza precedenti - dando così nuovi argomenti all'opposizione che covava da tempo contro di lui.

Tojo ascoltò con nervosa impazienza la mia esposizione del progetto Nishina, e aggrottò la fronte quando gli parlai del suo costo. Ci fu poi un pesante silenzio di qualche minuto, e infine il primo ministro si schiarì la voce e mi disse: « Arisuè, lei conosce meglio di me la situazione del nostro bilancio. Ci occorrono milioni e milioni per sostituire gli aerei e le navi che ogni giorno perdiamo nel Pacifico. Non credo che si possa destinare una somma così grande alla fabbricazione di un'arma di cui non sappiamo nulla ed i cui effetti non sono stati ancora provati ». Ci fu di nuovo un attimo di silenzio, poi, con un tono diverso, Tojo continuò: « Veda, Arisuè, credo che farebbe meglio a dire a quello scienziato di lasciar perdere l'idea della bomba atomica. Perché non gli suggerisce invece di dedicarsi a qualcos'altro, al raggio della morte, per esempio, a un missile carico d'esplosivo o, meglio ancora, a un caccia d'intercettamento? Mi sembra che prima di pensare alle utopie ci siano ancora molte ricerche più sensate da fare ».

Sapevo che era inutile discutere quando Tojo aveva detto una cosa, e perciò lo lasciai dopo quel netto rifiuto. Nishina abbandonò il progetto nucleare e si dedicò ai problemi che mi erano stati indicati. Intanto, al fronte, la nostra situazione militare diventava sempre più insostenibile. La stessa capitale fu devastata più volte da una serie di paurosi bombardamenti: ma il 28 luglio il nostro governo respingeva ugualmente la richiesta di capitola-

zione fatta a Potsdam dagli Alleati. Arrivammo così alla disastrosa giornata del 6 agosto 1945.

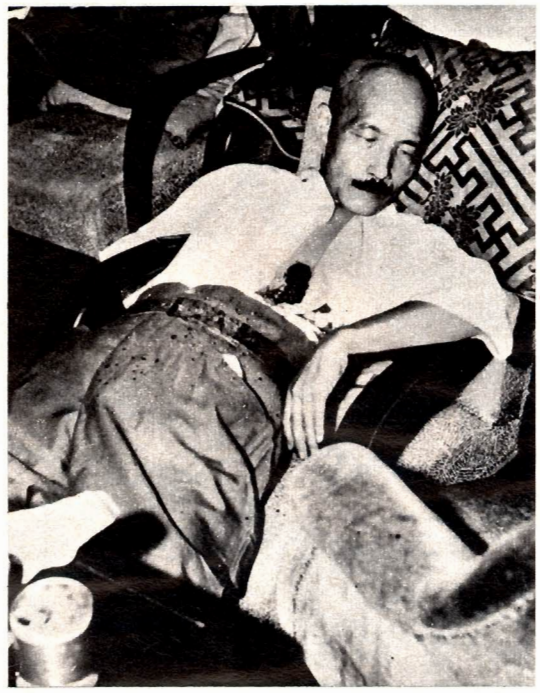
Quel giorno, nelle prime ore del pomeriggio, ricevetti un breve messaggio da Hiroshima: la città era stata distrutta nella mattinata da una nuova arma, probabilmente una bomba di una potenza senza precedenti. Il messaggio proveniva dalla base navale di Kuré, a circa 20 chilometri da Hiroshima, e mi giunse con molto ritardo, dato che erano state distrutte le nostre linee di comunicazione. La notizia era così breve e concisa che dal testo non si poteva capire cosa fosse avvenuto. Il giorno dopo, i nostri servizi d'ascolto, intercettando un'emissione radio nemica, appresero ufficialmente che l'arma impiegata per colpire Hiroshima era una bomba atomica. Ci fu un'immediata riunione allo Stato Maggiore. Alcuni ufficiali che non sapevano nulla della potenza atomica espressero il loro scetticismo e tentarono di sottovalutare la portata della notizia: ma si decise comunque di mandarmi a Hiroshima per fare una prima inchiesta. Io chiesi di prendere con me il dottor Nishina ed i suoi assistenti, ma mi ci volle del tempo prima di poterli rintracciare.

Erano quindi già le tre del pomeriggio quando arrivai con tre miei ufficiali e col gruppo degli scienziati all'aeroporto militare di Tachikawa, a 30 chilometri a ovest di Tokio. Eravamo appena saliti sui due apparecchi che ci erano stati messi a disposizione, quando le sirene cominciarono ad urlare: un posto di osservazione su un'isola situata 200 chilometri più a sud aveva scorto una formazione di *B-29* che si dirigeva su Osaka. Ordinai a Nishina di non partire e di aspettare la fine dell'allarme, mentre io decollavo immediatamente per Hiroshima.

Dall'aereo guardai in basso
e mi mancò il fiato...

Il mio aereo si trovava a 200 chilometri da Tokio quando l'allarme cessò: i bombardieri nemici si erano ritirati dopo aver sganciato le bombe. In due ore e mezza percorremmo i 700 chilometri che ci separavano da Hiroshima. Sorvolammo la città a un'altezza di 1500 metri, verso le 6 di sera. La giornata era limpida. Il sole non era ancora tramontato e la luce del giorno ci permetteva di distinguere perfettamente tutti i particolari della città. Guardai in basso e mi mancò il fiato.

Ero già abituato alla vista di Tokio devastata dai bombardieri americani e durante quello stesso viaggio avevo visto molte città in rovina, colpite da una serie di spaventosi bombardamenti, talvolta anche superflui. Ma quell'Hiroshima atomizzata che mi stava davanti agli occhi era qualcosa di molto diverso: sotto di me si stendeva un deserto senza vita, senza più nulla di terrestre, sul quale s'alzavano solo le sagome nere e spettrali degli alberi calcinati. Nelle altre città, il fumo che saliva dalle rovine, o dalle cucine improvvisate dai sopravvissuti, testimoniava ancora la presenza dell'uomo. Laggiù, una sola bomba aveva avuto il tremendo potere di trasformare in una piana desolata una città di 330 mila abitanti.



L'ex-primo ministro Hideki Tojo, che ordinò l'attacco a Pearl Harbor, ha tentato di suicidarsi nella sua abitazione: sarà salvato, processato e impiccato a Tokio il 12 novembre 1948.

Rimasi muto, paralizzato dallo stupore. Il pilota, atterrito, si voltò verso di me gridando: « Generale, quella *era* Hiroshima! Cosa dobbiamo fare adesso? ». « Atterri, naturalmente! », gridai a mia volta. L'aereo si posò su una pista erbosa vicino al porto. Più tardi scoprii che si trovava a quattro chilometri dal punto « zero », cioè dal centro dell'esplosione atomica. Saltando a terra, vidi che tutta l'erba era piegata verso il mare e aveva assunto una tinta argillosa, come se un gigantesco ferro da stiro l'avesse incollata sul terreno nella stessa direzione.

Sbucando da un ricovero, mi venne incontro un ufficiale con la spada da *samurai* al fianco: era il tenente colonnello incaricato della sorveglianza della pista. Mentre mi salutava, guardai il suo volto: metà della faccia era terribilmente, profondamente ustionata. « Un lampo gigantesco è scoppiato proprio sopra la mia testa », mi disse, « poi ho sentito un boato e contemporaneamente la parte sinistra del mio viso ha cambiato colore. Senza dubbio, è un nuovo tipo di bomba, generale. » Gli feci ancora qualche domanda, poi raggiunsi su una scialuppa la direzione dei trasporti marittimi dell'esercito, a Ujina. Sul molo di sbarco trovai a ricevermi il generale Hideo Baba, che era stato mio collega all'accademia militare.

Mettendomi al corrente di quanto era accaduto, Baba piangeva: « Il numero dei morti supera forse i centomila », mi disse. « Anche mia figlia è morta. Ieri mattina era andata a scuola, felice e allegra. Qualche minuto dopo trovai il suo corpo straziato su un marciapiede. Mi sembra di sentirla ancora ridere. Ma non si tratta soltanto di mia figlia: migliaia e migliaia di altri innocenti sono stati massacrati. Quella bomba è inumana. È troppo atroce... » Si accasciò, coprendosi il viso con le mani. Non avevo mai visto un fiero soldato come lui, alto più di un metro e ottanta, piangere così, come una donna. Davanti a me, suo vecchio compagno, non era più che un povero padre al quale avevano strappato la figlia. Dimenticai il protocollo militare e lo abbracciai. « È terribile, lo so, e non riesco a dirti tutto quello che sento. Ma ricordati che siamo tutti e due ufficiali e che il nostro dovere è prima di tutto quello di combattere il nemico e d'impedirgli di rifare orrori simili. » Baba si asciugò le lacrime. « Scusami », disse, « ma non è solo la morte di mia figlia che mi ha distrutto, è anche tutto il resto... Dopo l'esplosione, la città era come uno di quei quadri infernali che vedevamo da ragazzi nei templi buddisti. Uomini e donne cadevano come mosche in mezzo agli incendi. »

Molti che vestivano abiti chiari
non furono ustionati

Malgrado tutto, Baba aveva potuto fare alcune osservazioni interessanti: gli abitanti degli edifici in cemento armato e quelli che si trovavano sotto terra, in rifugi solidi e profondi, anche a poca distanza dal punto zero, erano sopravvissuti. Inoltre si era constatato che, stranamente, gli abiti chiari proteggevano dalle bruciature. E potemmo controllare questa supposizione vedendo il numero incredibile di morti vestiti con *kimono* o abiti colorati. Quanto al nero, sembrava essere il colore mortale per eccellenza.

Trascorsi alla direzione dei trasporti marittimi tutta la notte successiva all'esplosione su Hiroshima. Il giorno dopo, molto presto, attraversai la città in automobile. C'erano cadaveri dappertutto e sotto il torrido sole estivo già cominciava la decomposizione. Un lezzo atroce riempiva l'aria. Qua e là, carogne di cavalli distesi sulla schiena, con le zampe irrigidite e tese verso il cielo. Io sono un soldato e non era la prima volta che mi trovavo in mezzo ai morti: ma non vidi mai uno spettacolo orrido come quello di Hiroshima.

Il gruppo di scienziati del dottor Nishina arrivò soltanto nel pomeriggio del giorno 8, con un notevole ritardo, a causa delle difficoltà incontrate durante il viaggio. In pochi istanti, il fisico capí qual era l'arma che aveva distrutto la città. « È una bomba all'uranio dello stesso tipo di quella che volevo fabbricare io », mi disse. « Poco lontano di qui c'è il più ricco giacimento d'uranio del Giappone: vuole che riprenda i miei lavori? »

Non risposi: sapevo che ormai era troppo tardi. Anche Nishina, del resto, sapeva che il Giappone non aveva più un'organizzazione industriale, e mai più mi rifece quella domanda. Poi decidemmo di tenere il giorno seguente una conferenza coi rappresentanti dell'esercito e della marina, a Kuré. Ma durante la notte arrivò la notizia che l'Unione Sovietica stava per dichiarare guerra al Giappone. Immediatamente decisi di ripartire per Tokio, lasciando sul posto gli ufficiali del mio seguito affinché potessero partecipare alla conferenza.

Prima di rientrare nella capitale andai però a rendere visita al maresciallo Shunroku Hata, comandante di tutte le forze armate del Giap-

L'IMPERATORE SVENTA UNA RIVOLTA DI UFFICIALI FANATICI

pone occidentale, che alloggiava alla periferia di Hiroshima. Era diventato un uomo malinconico e taciturno. Approvò la mia decisione di tornare immediatamente a Tokio e quando gli chiesi cosa ne sarebbe stato di noi, mi rispose semplicemente: « Chi vivrà vedrà ». Quelle parole, pronunciate dall'uomo che era responsabile della sorte di molti milioni di soldati, finì per abbattere anche me: erano la confessione della nostra disfatta.

Il viaggio di ritorno fu faticosissimo e dovemmo fare frequenti atterraggi per evitare incontri con aerei nemici. Arrivai a destinazione l'11 agosto, alle quattro del pomeriggio, e trovai un messaggio di Kawabe, capo aggiunto dello Stato Maggiore: mi chiedeva di andare immediatamente a casa sua. Lo trovai nel soggiorno, seduto su una stuoia con la testa tra le mani, che guardava il pavimento con gli occhi sbarrati. In un primo momento mi sembrò che avesse perso la ragione, poi, alzando lo sguardo e con un lieve sorriso, mi disse: « Si ricorda il viaggio che abbiamo fatto nei Balcani dieci anni fa? Non fu a Sofia che vedemmo i vecchi generali dello zar lavorare sui marciapiedi come lustrascarpe? ». « Vuol dire che per noi la guerra è finita e che quello è il destino che ci aspetta? » « Sì. Ormai è soltanto una questione di formalità », mi rispose.

Mi sedetti davanti a lui, senza parlare, ed egli allora mi disse che i capi politici e militari, il 9 agosto, avevano discusso della resa per nove ore di fila e che il giorno dopo, nel corso di una solenne conferenza plenaria, l'imperatore aveva ordinato di deporre le armi. Il primo messaggio ufficioso sulla necessità di cessare la lotta era stato diramato il 10 agosto e confermato ufficialmente ai comandi militari il giorno seguente.

Kawabe stava ancora parlando quando entrò il generale Miyakazi, capo dell'ufficio operazioni dello Stato Maggiore, seguito da alcuni suoi amici. Erano furiosi: agitando i pugni, pretendevano che l'esercito, prima di abbandonare la lotta, tentasse un ultimo colpo disperato contro il nemico. Noi non rispondemmo. Il giorno dopo, Kawabe ed io avvicinammo personalmente i fratelli dell'imperatore e i suoi parenti più prossimi, che ci confermarono il punto di vista del sovrano.

La mattina seguente irruppe nel mio ufficio il generale Takeshi Mori, che comandava la divisione della guardia. Gesticolando come un pazzo e scaricando su di me la sua collera, mi urlò: « Si uccida, Arisuè! Dobbiamo ucciderci. E io lo farò non appena mi sarò liberato dal dovere di proteggere l'imperatore! ». Quella fu l'ultima volta che lo vidi.

Poi ci fu una conferenza ad altissimo livello al palazzo imperiale. Anami, il nuovo ministro della Guerra, e i capi di Stato Maggiore dell'esercito e della marina dichiararono che non avrebbero deposto le armi se prima gli alleati non avessero dato precise garanzie circa la persona dell'imperatore. Ma il sovrano rispose: « Tutto ciò che può accadere a me mi è del tutto indifferente. Ma sono angosciato per la sorte del mio popolo. Non posso più starmene tranquillamente seduto a osservare le sue sofferenze. Sono pronto a fare qualsiasi cosa. Se è necessario, mi rivolgerò per radio alla nazione ed ai soldati. Farò qualsiasi cosa! ». Allora tre dei generali presenti, che si erano fatti promotori di una resistenza ad oltranza, caddero in ginocchio piangendo come bambini. Ormai era tutto finito: il Giappone decideva di arrendersi senza condizioni.

Terminata la conferenza, Anami tornò nel suo ufficio, mise ordine nelle sue carte, poi andò a casa sua e si fece *harakiri*. Invece alcuni ufficiali che avevano tentato di impedirgli quel gesto presero un'altra iniziativa: capeggiati dal tenente colonnello Jiro Shiikazi, andarono dal comandante della divisione della guardia e gli chiesero di mettersi alla testa delle sue truppe per tentare un colpo di Stato. Il generale rifiutò con disprezzo e i ribelli lo uccisero insieme al suo ufficiale d'ordinanza. Poi penetrarono con la forza all'interno del palazzo imperiale per distruggere il disco sul quale l'imperatore aveva registrato il messaggio di resa, che doveva essere diffuso il giorno dopo. Lo cercarono invano per due ore, fin quando arrivò il generale Seiichi Tanaka, comandante in capo delle forze di stanza a Tokio, che ordinò loro di « smetterla con quelle sciocchezze e di ritornare a casa ». Stranamente rassegnati, i ribelli uscirono dalla residenza imperiale e andarono a suicidarsi. Anche il generale Tanaka si suicidò per « espiare le colpe commesse dai suoi uomini » e per la stessa ragione si uccise il suo superiore diretto, maresciallo Sugiyama, imitato subito dopo dalla moglie.

Fu così, in mezzo alla tragedia, che il Giappone depose le armi il 15 agosto 1945.

Generale Seizo Arisuè

La guerra è finita: dopo i sogni di dominazione sulla « Grande Asia Orientale », restano al Giappone queste angosciose realtà: i mutilati che chiedono l'elemosina, milioni di disoccupati e devastazioni incalcolabili. L'aiuto americano contribuirà poi alla ripresa economica del Paese.

Tutti i diritti riservati
Epoca 1965

EPOCA

Settimanale politico di grande informazione

DIRETTORE NANDO SAMPIETRO - EDITORE GIORGIO MONDADORI

SOMMARIO

6 POLEMICA CONTRO IL NOSTRO TEMPO di Ricciardetto

11 GLI STIPENDI DEI MAGHI MILANESI di Domenico Bartoli

16 QUALCUNO TREMA A NEW YORK di Brunello Vandano

22 IL VIETCONG: CHI È, COME COMBATTE, COSA VUOLE di Norman Barrymaine

26 UN ERRORE SENZA SCUSE: LA GUERRA di Mario Missiroli

29 NON SI FIDÒ DEGLI ITALIANI di Arrigo Benedetti

32 PARLANO I TESTIMONI di Marc'Antonio Bragadin, Luigi Marchesi, Niccolò Rodolico

34 BUFFI MA CARISSIMI: PERCHÉ?

39 DA PEARL HARBOR A HIROSHIMA (1) LA DOMENICA DELLA MORTE

52 SONO STATO IO A PREPARARE L'ATTACCO A PEARL HARBOR di Minoru Genda

60 QUANDO AIUTAI MACARTHUR A FUGGIRE di Francis Rockwell

64 LA COLLINA DELLE STELLE

72 IL SARTO INVISIBILE HA SCONVOLTO IL MONDO DELLA MODA di Lorenzo Bocchi

76 LA DONNA 1966 AVRÀ SOLTANTO UN OCCHIO

78 TIFFANY INNAFFIA I BRILLANTI COL GIN di Livio Caputo

82 IL SUPER AEREO: MILLE PASSEGGERI

84 IL FORMIDABILE SESSANTENNE di Guido Gerosa

88 I BARBONI DELLA COSTA AZZURRA

92 LA STORIA DI ROMANI LIBRETTISTA DALLE CENTO OPERE di Giulio Confalonieri

93 TRE GIOVANI REGISTI CHE HANNO QUALCOSA DA INSEGNARCI di Filippo Sacchi

94 STRATI E TOGNIZZA: DUE SCRITTORI SIEDONO IN CONFESSIONALE di Luigi Baldacci

Pubblichiamo in questo numero la prima puntata del documentario dedicato alla guerra nel Pacifico: « Da Pearl Harbor a Hiroshima ». Quattro inserti consecutivi di 24 pagine ciascuno rievocano attraverso le testimonianze dei protagonisti i momenti decisivi della lotta. Raccolti insieme a quelli sul « Crollo di Hitler », formeranno un eccezionale « libro di storia », di quasi 200 pagine, sulla seconda guerra mondiale.

N. 777 - Vol. LX - Milano - 15 Agosto 1965 - © 1965 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Milano, via Bianca di Savoia 20 - Tel. 850.614, 851.141, 851.271 (8 linee e ricerca automatica linea libera) - Ufficio Abbonamenti: tel. 504.743/504.756 - Indirizzo telegr. EPOCA - Milano. Redazione romana: Roma, via Sicilia, 136/138 - Tel. 464.221, 481.585, 471.147, 479.257, 487.951 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Ann. L. 7.700 - Sem. L. 3.800. Estero: Ann. L. 12.300 - Sem. L. 6.050. Per il cambio d'indirizzo inviare L. 60 in francobolli e la fascetta col vecchio indirizzo. Numeri arretrati L. 200. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, via Bianca di Savoia 20, Milano (c.c. postale n. 3-34552). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei negozi « Mondadori per Voi »: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, p.za Calderini 6, tel. 23.62.56; Catania, v. Etnea 271, tel. 27.18.39; Cosenza, Corso Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Firenze (Prato), p.za S. Francesco 26, tel. 2.33.54; Genova, v. Carducci 5r, tel. 5.57.62; Gorizia, c.so Verdi 102/b (galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte S. Michele 14, tel. 20.07; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Milano, Corso Vittorio Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 83.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Milano (Pioltello), v. Roma 42; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01 16; Napoli (Capri), v. Camerelle 3, tel. 77.83.58; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Pescara, Corso Umberto I 14, tel. 2.62.49; Piacenza, c.so Vittorio Emanuele 147, tel. 3.19.12; Pisa, v.le Antonio Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma (CIM-P. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Roma, p.za Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Monte di Pietà 21/f, tel. 51.93.22; Torino, via Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, Calle Stagneri - San Marco 5207, tel. 2.40.30; Venezia, S. Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Venezia (Mestre), v. Carducci 68, tel. 5.06.96; Viareggio (Galleria del Libro), viale Margherita 33, tel. 4.27.34; Vicenza, c.so Palladio 117 - (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben) - Giaddat Istiklal 113, tel. 34.439. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 720 per millimetro/colonna.

Istituto Accertamento Diffusione

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

STUDIO QUOTA

EURSCHOOL

ISTITUTO SAN MARCO COLLEGIO

BERGAMO

SCUOLE INTERNE PARIFICATE E CORSI DI RICUPERO

SCUOLA ELEMENTARE
SCUOLA MEDIA
IST. TECNICO PER RAGIONIERI
IST. TECNICO PER GEOMETRI

IST. SAN MARCO COLLEGIO
BERGAMO/via Statuto 21/tel. 210.280