

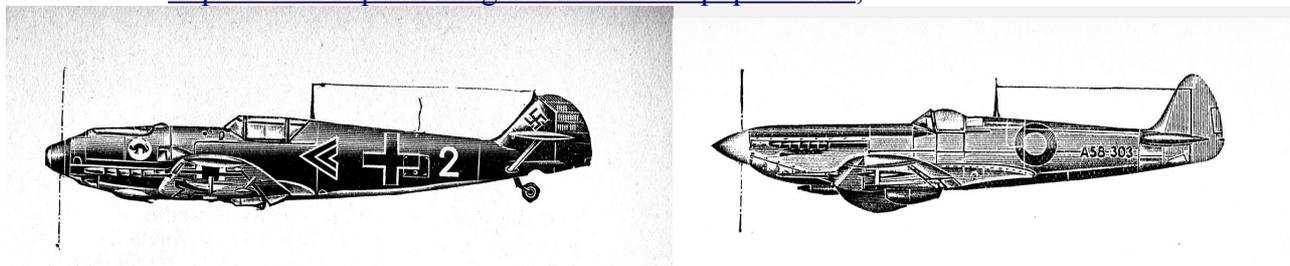
## L'ERBA DEL VICINO E' SEMPRE PIU' VERDE

Adolf Galland, che con alterne fortune fu oltre che un asso (oltre 100 abbattimenti ) un autorevole teorico dell'aviazione da caccia, ed un responsabile di quella tedesca, spesso in contrasto con le idee di Hermang Goering, capo supremo della Luftwaffe. Nel suo libro "Il primo e l'ultimo" narra questo episodio: " Domandò (Goering), affrettatamente, cosa desiderate per i nostri stomi .... non stetti molto a riflettere "Chiedo -risposi- che il mio stormo sia armato con gli *Spifires*. " Lo stesso Galland, precisa che quella richiesta non corrispondeva in toto al suo pensiero e fu motivata da risentimento verso il suo comando, – " preferivo ... il nostro Me 109"-

Leggo in un libro edito da Mursia: Pilota da Caccia, scritto da Pier Paolo Paravicini, in un capitolo sulla sua esperienza di guerra relativo alla fase di cobelligeranza: " Finalmente gli Spitfire ...E' un aeroplano facilissimo. Un giocattolo in confronto al MC 205. E' di una grande manovrabilità, docile".

L' episodio su riferito da Galand, e la citazione di Paravicini, ben si prestano a ricordare come *l'erba del vicino appaia sempre più verde*.

A questo proposito riporto un pezzo dello Squadron Leader D.H. Clarke relativo alla sua prova di un Macchi C. 200, pezzo che ho tradotto, alla buona, il cui originale è consultabile all'indirizzo:<http://forum.1cpublishing.eu/showthread.php?t=7687>,



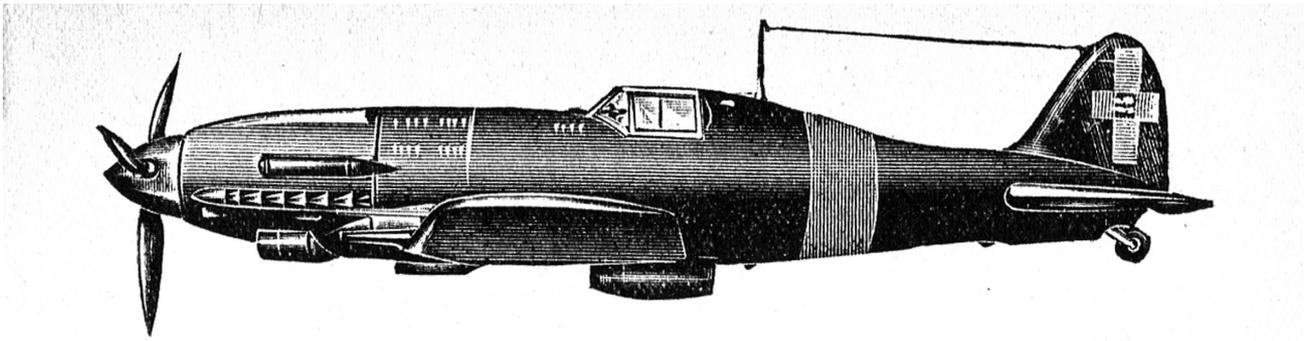
"Non appena Rommel prese a ritirarsi da Alamein, quasi tutti i piloti del 239 Wing, erano ansiosi di trovare un recuperabile aereo tedesco od italiano per divertirsi con esso. Da non molto un Savoia Marchetti S 79 "Desert Lily" ed un Heinkel 111, facevano un servizio regolare personale di corriere aereo con il Cairo tornando carichi di sontuosi cibi e bevande da distribuire in giro per il quarto squadrone (N.ri 450, 250, 3, 260 e 112).

Bf 109, Fiat CR 42 e Stukas erano comuni; Bf 108, Fiat G50, Fiesler Stork ed Henschel 126 erano tra le rarità acquisibili, ma il modello con il quale ognuno avrebbe voluto volare, rimase inaccessibile, fino alla capitolazione dell'Italia nel 1943, era l'eccezionale, ma per noi maledetto, Macchi C,202.

Raffinato, supremamente veloce – la vista della sua alta deriva segnata dalla croce bianca avrebbe provocato apprensione nei nostri cuori quando gli italiani stringevano da presso i loro attacchi.

I migliori piloti provarono che il 202 era capace a confondere nella battaglia i nostri P 40 con facilità; ma la maggioranza si allontanavano senza difficoltà in vite cabrata o con un tonneau quando la mischia giungeva al suo apice. Niente era così esasperante, quanto, mentre cercavi di spingere il motore al massimo, vedevi il nemico indulgere in spensierate acrobazie, ma tuttavia ce la mettevamo tutta per avvicinarci abbastanza da poter sparare su loro, raramente riusciva. I loro aerei erano superiori in tutto ai nostri. Non stupisce che volessimo pilotarne uno.

Durante l'avanzata, fu mio punto d'onore l'essere il primo ad arrivare a un aereo catturato, ma i 202 erano sempre sistematicamente distrutti: accette, mazze anche acido erano stati usati. C'erano tuttavia una quantità di altri tipi lasciati in condizioni usabili, ma sembrava che gli italiani sapessero che volevamo il 202 e ne distrussero in quantità! Per quanto ne so, solo uno fu trovato, dalla SAAF, ma se lo tennero per se e non ebbi mai la fortuna di poterci volare.



Scoprii tuttavia il meglio al di là del 202, un Macchi C.200. Lo trovai a Sorman, aeroporto circondato da palme, una superficie solida di un lago salato, a metà strada tra Tripoli e Zuara. C'erano circa 30/40 CR 42 e Macchi 200 parcheggiati intorno due bianchi hangar, ciascuno leggermente danneggiato; ma un 200 stava in solitario splendore, apparentemente salvo, consegnato recentemente, con il solo danneggiamento di un finestrino frantumato, come se il pilota avesse fanciullescamente tirato una chiave prima di decollare con il resto del personale di terra.

Felicitemente segnai il marchio dello squadrone – LD – sulla splendente fusoliera, organizzai un montatore e un attrezzatore per un verifica da cima a fondo e tre giorni dopo lo traghettai alla nostra temporanea pista di atterraggio a El Assa: il Macchi C. 200 5285 era mio!

Come era bello! Benché alla fine provò ad assassinarci, non fu per sua colpa, e tuttora guardo in dietro a quelle poche ore che volai a bordo di esso con considerevole piacere. Il cockpit era spazioso ed aperto, senza tettuccio scorrevole ad ostruire la visione, mentre due bandelle di perspex chiudevano sui due lati in maniera tale che, quando eri ai comandi sembrava che la tua testa facesse parte delle strutture esterne dell'aereo, ed il resto di te stesso, dentro fosse interamente separato.

Con solo una stretta carenatura dietro la testa, la visibilità era perfetta: senza sforzo si poteva vedere bene sotto la poppa, impresa che può essere compiuta in un P 40 solo con successivi scodinziamenti od aprendo la cappotta.

Non c'era un parabrezza a tenuta di proiettili e sebbene il sedile fosse formato in lamiera blindante e sembrasse comodo non dava la protezione garantita nell'arma aerea britannica.

L'armamento era molto scarso, solo due mitragliatrici, incamerate nella fusoliera, sparanti attraverso il disco dell'elica, ma l'indicatore sul cockpit delle munizioni ( un utile lusso), registrava più di 370 colpi per arma, e mostrava che la insufficiente raffica aveva notevoli chances. Il grilletto per sparare era del tipo semplice tipo a bottone sulla cloche. C'erano due indicatori di velocità, con un tubo di pitot su ciascuna estremità d'ala, piuttosto confusi, ma molto interessante in una virata planata. Il resto degli strumenti era efficiente, ma non così sofisticato come nei nostri caccia, ma la particolarità saliente era la manetta del gas con movimento invertito. Punto difficile da ricordarsi durante il rullaggio. Il motore un Fiat A. 74 RC 38, radiale, era una gioia per una macchina da cucire. Ricordo di esser rimasto stupefatto quando a soli 1700 giri l'indicatore di velocità segnava 365 km/h, circa 230 mph! Mia impressione, che perdura, è che fosse più veloce di un Hurricane I e certamente più manovrabile.

Il decollo era fantasticamente breve, confrontato a quello con il nostro pesante P40. Era manovrabile in punta di dita in tutte le condizioni. Avevo una certa pratica di combattimento con Hurricane II, Kittyhawk III e Spitfire V e trovai che avrei potuto virare più stretto di tutti loro.



D'altro canto essi erano più veloci, lo Hurricane, solo un po', ma solo lo Spitfire può surclassare il Macchi 200.

La sola cattiva attitudine, che trovai nel Macchi, lo sprofondamento dell'ala destra, improvvisa senza preavviso, giusto prima di toccare la pista d'atterraggio. La cosa era strana, perché non si verificava effettuando un test di stallo, in quota. Si tratta però del solo difetto, il largo carrello evitava danneggiamenti provvedendo a non togliere gas troppo in alto.

Altrimenti può esser meglio un atterraggio sul carrello,( in assetto parallelo al terreno senza stallare), una performance che non ho mai amato.

Supponendo che il 202 mantenesse una qual somiglianza con il 200, allora l'italiano ( spregiativamente nel testo originale detto Eyties ) batteva il nostro Kittyhawks come nove birilli (bowling), prima in guerra, i 200 avrebbero dovuto fare molto meglio di quanto avevano fatto.

Persi il mio Macchi il 5 marzo del 1943. Rullavo per una esibizione di battaglia aerea, messa la prua al vento, tirata la manetta del gas spinta la barra avanti, la coda rimbalzò una volta, due volte, tutto ad un tratto si tranciò ed il muso puntò in alto verso il cielo. Spinsi la manetta in avanti, spensi il contatto, pensando di aver urtato un cumulo di sabbia, ma quando saltai fuori e vidi che tutta la struttura di coda si era staccata dalla parte centrale della fusoliera, mi resi conto di esser stato molto, molto fortunato.

Gli italiani avevano, dopo tutto, usato l'acido!"