



UN FALCO SUL PACIFICO

太平洋上の鷹

Le battaglie del Pacifico rappresentano uno dei teatri più intriganti e affascinanti dell'ultimo conflitto mondiale. Le operazioni belliche che caratterizzarono i contendenti furono l'utilizzo massiccio delle forze aeree soprattutto nelle operazioni aero-navali.

Numerose e poderose battaglie si svolsero sul mare e l'utilizzo delle portaerei fu strategicamente fondamentale.

La grande spinta bellica per la conquista Giapponese dell'Asia esprime la sua massima potenza fino a che riuscì a "conservare" la sua flotta di portaerei: l'attacco di Pearl Harbor ne è la massima espressione.

Dopo la battaglia di Midway, nella quale gli Americani affondarono ben quattro portaerei giapponesi in un colpo solo e il 10% dei piloti fu messo fuori combattimento, segnò la fine delle mire espansionistiche nipponiche e l'inizio della supremazia Americana nel teatro asiatico

del conflitto.

Per la fretta di schierare nuovi equipaggi per la Dai-Nippon Teikoku Kaigun Kōkū Hombu, in giapponese 大日本帝国海軍航空本部, (Servizio aeronautico della Marina Imperiale Giapponese), lo stato maggiore nipponico reclutò dei piloti non ancora pronti ad essere inviati in zona operativa con il risultato che nella battaglia del mare delle Filippine (19-20 giugno 1944), che avrebbe potuto rappresentare l'ultima occasione per la marina imperiale nipponica di rivaleggiare con quella statunitense del Pacifico si concluse con una sconfitta disastrosa per le forze giapponesi.

Anche se numerose, le squadriglie giapponesi furono svantaggiate per mancanza di una dottrina tattica e di piloti sufficientemente addestrati. Le formazioni nipponiche vennero ben presto sommerse e fatte a pezzi dagli sciami di caccia Hellcat americani. Fu tale la strage di



小町定 *Komachi Sadamu*,
(18 April 1920 – 15 July 2012)





velivoli che si parlò di “tiro al piccione delle Marianne”. Durante i due giorni di battaglia i giapponesi persero più di 300 velivoli.

Questo ed altri tracolli militari del genere portarono alla fine delle mire espansionistiche del Giappone in Asia.

Il figurino riproduce un pilota di portaerei del periodo 1941-1942 con l'equipaggiamento completo. Il soggetto indossa una tuta da volo invernale monopezzo impermeabile ma non ignifuga. La tuta è munita anche di collo di pelo di coniglio bianco. Il casco invernale era anch'esso imbottito. Sopra al giubbotto di salvataggio imbottito di kapok (per un'ulteriore protezione contro le schegge di granata), il nostro indossa l'imbracatura del paracadute tipo 97 con una striscetta di stoffa recante recante il nome del pilota cucita sulla cinghia destra. Alle mani indossa dei guantoni di pelle di daino.

La miniatura potrebbe rappresentare, fra gli altri, Sadamu Komachi, la cui storia a un che di romanzesco.

Con una statura di più di un metro e ottanta, Sadamu Komachi era uno dei piloti più alti dell'aviazione navale giapponese, e le sue audaci imprese furono frequentemente citate nei giornali della sua regione, rendendolo famoso. Nacque nella Prefettura di Ishikawa nell'aprile del 1920, e si arruolò in marina quando compì 18 anni. Komachi cominciò la sua carriera di pilota da caccia dopo aver conseguito il brevetto alla scuola di volo nel

giugno 1940, ottenendo come primo incarico di prestare servizio sulla portaerei Shokaku.

Nel primo giorno delle ostilità effettuò una missione di copertura aerea sulla flotta d'attacco a Pearl Harbour.

Durante la Battaglia del Mar dei Coralli nel maggio 1942, Komachi registrò le prime vittorie, abbattendo due Wildcat F4F (uno dei quali in coppia) e un bombardiere.

Sempre un Wildcat fu a un passo dall'ucciderlo il 24 agosto, nel corso di uno scontro con gli F4F del VF-6 sopra Guadalcanal, durante la Battaglia delle Salomone Orientali. Avendo individuato la sua preda sotto di lui,



Piloti da caccia Zero sulla portaerei della Marina Imperiale Giapponese Zuikaku si preparano per una missione da Buin, Bougainville, Isole Salomone il 7 aprile 1943.

La missione era di attaccare aerei e naviglio alleati a Savo Sound tra Guadalcanal e Tulagi.



Komachi si era gettato in picchiata a caccia della sua vittoria. Tuttavia, un secondo Wildcat, pilotato dal tenente Albert Vorse, gli si era portato in coda, aprendo il fuoco.

Colto di sorpresa, il pilota giapponese era scampato a morte certa effettuando col suo Zero un selvaggio e incontrollabile avvitamento per circa 1.800 metri. Talmente ingannato da quella manovra disperata, Vorse rivendicò la propria vittoria (la quinta di un probabile bottino di 11,5), permettendo così a Komachi di scampare al suo destino.

Durante quel combattimento Komachi aveva consumato molto prezioso carburante, e sulla strada del ritorno rimase a secco, per cui fu costretto a compiere un ammaraggio.

Il pilota si era ormai rassegnato a morte certa aggrappandosi a una tanica di benzina galleg-

giante, ma un cacciatorpediniere lo trasse in salvo nella notte individuandolo con i riflettori illuminanti.

Rabaul (nota come la “tomba dei piloti da caccia”) fu il successivo incarico operativo di Komachi, che volò per breve tempo con il 204° Gruppo aereo prima di trasferirsi al 253°, presso l'aeroporto di Tobera.

Mentre si trovava in quella guarnigione divenne uno specialista nell'uso delle bombe a scoppio aereo (Ta-Dan) contro le formazioni di B-24.

La notte fra il 18 e 19 febbraio 1944, Rabaul e le zone circostanti vennero attaccate da cinque cacciatorpediniere americani (Farenholt, Buchanan, Landsdowne, Lardner e Woodworth) del 12° Destroyer Squadron.

Procedendo in linea di fila, le unità bombardarono numerosi obiettivi e lanciarono 15 siluri contro le navi ancorate nella baia di Keravia.

Le batterie costiere di Rabaul, concepite per spa-





rare a corta distanza e prevenire eventuali tentativi di sbarco, rimasero mute, e così il sergente Komachi, livido di rabbia per l'incapacità di rispondere al fuoco, si offrì volontario per attaccare il nemico.

Uno Zero solitario si levò in volo nella notte, armato con due bombe da 60 kg. Luci rossastre allargò della costa segnalavano la posizione del convoglio americano, mentre i bagliori dei cannoni dei vascelli potevano essere visti dalla riva come dalle alture circostanti.

Al largo di Kotopo, l'audace pilota cominciò a mitragliare a volo radente, senza che le navi rispondessero al fuoco. Fu soltanto quando Komachi sganciò le sue bombe (che mancarono il bersaglio) che le batterie contraeree dei cacciatorpediniere risposero rabbiosamente. Komachi effettuò ripetuti passaggi a bassa quota, e poi ritornò alla base dopo aver esaurito la sua scorta di munizioni.



Ecco il suo rapporto: "Ho attaccato i cacciatorpediniere, investendo tre delle quattro unità con fuoco di piccolo e medio calibro. Li ho inseguiti fin fuori la baia".

In realtà le navi avevano subito ben pochi danni, poiché le fiamme che aveva scorto sui cacciatorpediniere erano state causate dai teloni protettivi dei cannoni che si erano incendiati. In pratica, nella fretta di rispondere al fuoco, gli artiglieri delle navi avevano semplicemente sparato attraverso i teloni!

Quando il grosso del 253° Gruppo aereo fu ritirato a nord verso Truk il 19 febbraio 1944, Komachi lo seguì e continuò da quella base la sua lotta personale contro i B-24 usando le bombe a scoppio aereo. Fu allora che ricevette il raro onore di una menzione da parte dei suoi superiori per le sue qualità tecniche.

Il 19 giugno 1944 quindici Zero, al comando del capitano di corvetta Harutoshi Okamoto, lasciarono Truk per Guam, nelle Marianne.

All'insaputa dei piloti dei caccia, che si trovavano a corto di carburante, il campo d'aviazione di Orote aveva appena subito un'incursione da parte degli aerei delle portaerei americane. La pattuglia di Zero in avvicinamento fu scorta dagli F6F, che invertirono la rotta e li attaccarono a bassa quota. In un faccia a faccia con il guardiamarina Wendell



Twelves del VF-15 a poco più di 60 metri di quota, Komachi fu colto di sorpresa e il motore del suo Zero venne colpito.

Dopo aver compiuto col suo apparecchio in fiamme un ammaraggio da manuale, il pilota riportò gravi ustioni al volto e al corpo, ma riuscì nell'impresa di nuotare verso riva, facendo poi ritorno in Giappone a bordo di un sommergibile.

Lo Zero di Komachi fu uno dei due abbattuti dal guardiamarina Twelves, le sue prime vittorie di guerra. Il pilota di quell'Hellcat ne avrebbe riportate altre 11.

Tornato in patria, Komachi prestò servizio col Gruppo aereo di Yokosuka fino al termine della guerra ... e anche qualche giorno dopo.

Il 18 agosto 1945 partecipò alla seconda missione di intercettazione di B-32 Dominator del 386° Bomber Squadron nei cieli di Tokyo, danneggiando il velivolo pilotato dal tenente John R. Anderson.

Anche se sotto l'aspetto del diritto internazionale l'attacco al B-32 era legale (il Giappone si trovò tecnicamente in guerra fino alla firma dei documenti ufficiali di resa, il 2 settembre 1945), Komachi temette la rappresaglia alleata, e si nascose finché le forze d'occupazione americane non abbandonarono il suo paese.

Il sottocapo Sadamu Komachi aveva volato per circa 2.500 ore nel corso della Seconda Guerra Mondiale, ingaggiando oltre 180 duelli, compiendo due atterraggi d'emergenza e venendo abbattuto una volta. I suoi camerati gli attribuirono più di 40 vittorie, mentre secondo i suoi calcoli Komachi ne aveva riportate "la metà".



Vittorio De Carlo

Bibliografia:

Osprey - Del Prado - Aircraft Of The Aces - Men & Legends 04 - Imperial Japanese Navy Aces Of Ww2 - Henry Sakaida

Osprey - Elite 086 - Japanese Naval Aviation Uniforms and Equipment 1937-45 - Gary Nila