

L'AEROFOTOTECA NAZIONALE RACCONTA...

Pianura Pontina, 17 marzo 1944: la "slicing run" del tenente Dolk

L'Aerofototeca Nazionale ha in corso da qualche tempo un progetto di censimento e sistemazione del patrimonio aerofotografico che fa parte del fondo MAPRW, che ha preso il nome dall'acronimo dell'ente militare Alleato che ne determinò la formazione originaria, Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Wing, negli anni 1943-1945.

Il fondo è composto da due collezioni, quella ormai nota come RAF, pervenuta in deposito dalla British School at Rome, e quella donata allo Stato italiano dalla American Academy in Rome, tradizionalmente chiamata USAAF. Una parte di quest'ultima collezione, finora mai immessa in consultazione, è in via di riordino definitivo e si sta rivelando di particolare interesse. Anticipo volentieri in questa sede una delle tante novità emerse recentemente dal minuzioso lavoro di controllo, perché mi è sembrata di insolita bellezza e drammaticità.

Bellezza perché si tratta di immagini che sono indubbiamente la testimonianza viva di un territorio oggi molto modificato e di un periodo storico della nostra storia di rilevante importanza; drammaticità – che spesso rasenta la crudeltà – perché queste fotografie sono state scattate da un aereo ad una distanza minima da terra e registrano nitidamente, amplificandoli, gli effetti devastanti della guerra (fig. 1). La storia che vogliamo raccontare è ambientata nella Pianura Pontina, precisamente nell'area tra Anzio e Latina, e il suo primo narratore è stato un giova-

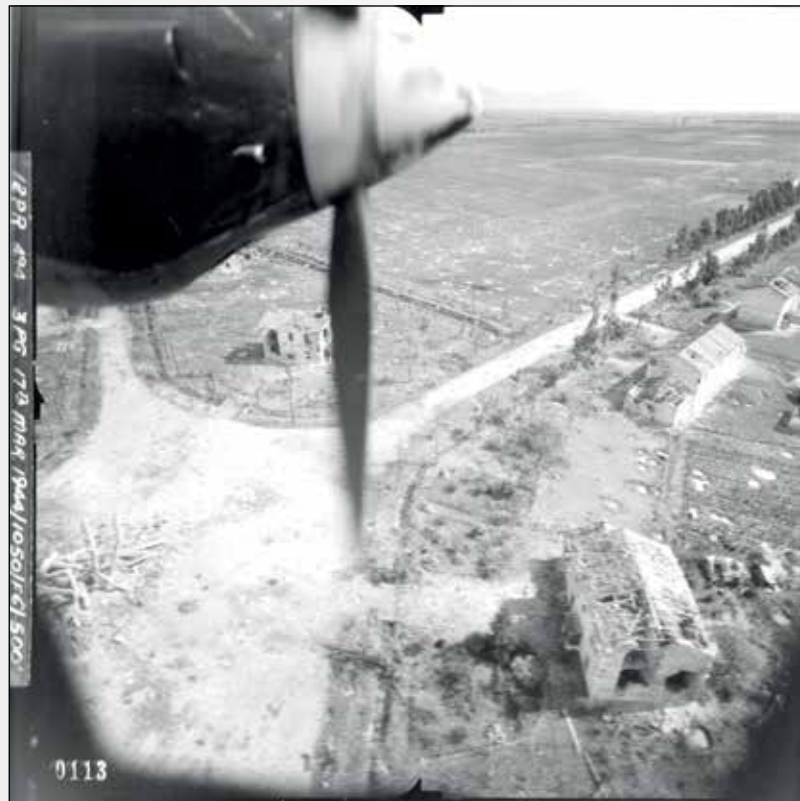


Fig. 1 – MAPRW, sortie 12PR 494, 17 marzo 1944, ore 10.50, macchina focale 6 pollici, quota 500 piedi; fotogramma 113, formato 24x24. Piana pontina, crocevia con edifici rurali distrutti. AFN, fondo MAPRW-AAR-USAAF, box 12PR494.

nissimo quanto intraprendente pilota americano, il tenente Dolk. Le foto che scattò una mattina di marzo del 1944 sono ancora conservate nella scatola originale, insieme ad una scheda

cartacea (fig. 2), il c.d. *interrogation report*, nella quale i militari dell'intelligence registravano le dichiarazioni rilasciate da ogni pilota/fotografo appena tornato alla base da una missione.

INTERROGATION REPORT						
MEDITERRANEAN ALLIED PHOTO RECONNAISSANCE COMMAND						
Sortie No. 12 PR 494		Date: 17-3-44				
Pilot: Lt Dolk		Time Out: 1050		Time In: 1130		
Observer:		Total Time: 1:00		E/A: No		
Squadron: 12th		Aircraft No. 197		Flak: No		
Target Weather/VC at 2,500'		Drop Tanks Back: None used				
Targets and Reference Number Covered or Not	Briefed Yes-No	Time	Alt	F/L	Remarks Visual-Flak-E.A.-Shipping, Etc. If Targets Not Covered Give Reasons	
Ya 790 - Dleer Run C.S. LONGOZO - PABIGLIONE - LITTONIA - S. to coast.	Yes	1050 to 1058	500'	6" oblique	NIL	

Fig. 2 – Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Command. Interrogation Report, sortie 12PR 494, Mar. 17, 1944. AFN, fondo MAPRW-AAR-USAAF, box 12PR494.



Fig. 3 – British War Office, GSGS 4230 series Army/Air Map, sheet 34 Frosinone. 2nd edition USA Army Map Service, 1943 (part.). Scala 1:250.000. AFN, fondo MAPRW-BSR-RAF.

In questo rapporto troviamo tutti i dati che ci permettono di inquadrare il volo, indicato come missione (*sortie*) 494 della 12^a squadriglia fotoricognitori, appartenente al 3rd Photo Group USAAF. Veniamo così a sapere che il pilota/fotografo era un certo Lt. (Lieutenant) Dolk, partito da uno degli aeroporti alleati del complesso di Foggia alle 10.30 del mattino del 17 marzo 1944. Il volo era durato appena un'ora (l'aereo era

rientrato alla base alle 11.30) e aveva scattato 198 fotografie in otto minuti (tra le 10.50 e le 10.58), ad una quota di 150 metri (500 piedi) dal suolo. L'itinerario seguito dall'aereo era il seguente: da Foggia era arrivato in quota dirigendosi verso nordovest; era poi sceso di quota sul basso Lazio, dove a 2.500 piedi il tempo era coperto, e aveva scattato le foto nel tratto tra Casale San Lorenzo – Padiglione – Littoria (fig. 3), gi-



Fig. 4 – MAPRW, sortie 12PR 494, 17 marzo 1944, ore 10.50, macchina focale 6 pollici, quota 500 piedi; fotogramma 46, formato 24x24. Piana pontina con esito di cannoneggiamento e bombardamento. Sulla strada bianca, autocarro bianco (ambulanza?); a sin. in basso, ombra dell'aereo. AFN, fondo MAPRW-AAR-USAAF, box 12PR494.

rando poi verso sud e scattando ancora altre foto fino alla costa. Da lì in poi aveva smesso di fotografare, era risalito di quota ed era tornato a Foggia, senza aver incontrato alcuna resistenza da parte del nemico. Alcuni di questi dati ci hanno subito sorpreso. 198 foto in otto minuti significa 25 scatti al minuto, 1 ogni 2,4 secondi, in una porzione limitatissima di territorio; questo dato e la quota bassissima – soli 150 metri di



Fig. 5 a-b-c - a) Aereo Lockheed P38 Lightning (“fulmine”) (da <https://www.wikiwand.com/it/>); b) un P38 da ricognizione fotografica, chiamato “My little de-icer” (con riferimento alle dicing missions, cui alludono anche i dadi) (da <https://www.tapatalk.com/groups/hyperscale/p-38-drawings-t507982-s10.html>); c) le macchine fotografiche in dotazione ad un P38 (lato destro), maggio 1944 (da <http://www.mission4today.com>).

altezza dal suolo - ci hanno fatto subito sospettare che si trattasse di una missione "particolare". Nelle foto stesse, poi, abbiamo riconosciuto dall'ombra proiettata sul terreno il tipo di aereo (che nel rapporto viene indicato col solo numero 197) (fig. 4): un Lockheed P38 Lightning, l'inconfondibile aereo americano con la doppia coda unita che i tedeschi chiamavano *der Gabelschwanz Teufel*, il "diavolo dalla coda biforcuta". Il P38 veniva utilizzato prevalentemente come caccia pesante a lunga autonomia ma anche come ricognitore, con le macchine fotografiche montate sul muso al posto dell'armamento (fig. 5 a-b-c). Proprio su un ricognitore P38 trovò la morte, pochi mesi dopo, il mitico Antoine de Saint Exupéry.

Ma il dato che chiarisce la motivazione di questo volo velocissimo e spericolato è fornito dal rapporto stesso, là dove dice che si è trattato di un "dicer run"; e questa definizione ha permesso anche di identificare l'altimenti a noi ignoto tenente Dolk.



Fig. 6 – MAPRW, sortie 12PR 494, 17 marzo 1944, ore 10.50, macchina focale 6 pollici, quota 500 piedi; fotogramma 34, formato 24x24. Piana pontina con esito dei bombardamenti. Sotto il motore sinistro dell'aereo si vede un carrarmato distrutto (non evidenziato dall'intelligence). AFN, fondo MAPRW-AAR-USAAF, box 12PR494.

Nel gergo dell'aviazione militare americana ed inglese, una "dicer run" o anche "dicing mission" è, alla lettera, una corsa, o una missione, "da tiro a dadi". Numerose fonti storiche ci parlano di queste missioni temerarie, che venivano svolte dagli aviatori più provetti, che volavano (e fotografavano) in solitaria: si trattava di audaci, velocissimi sorvoli a bassa quota che servivano a documentare in modo molto ravvicinato la situazione sul terreno. Il riferimento ai dadi deriva dal modo di dire "dice with the devil", giocare a dadi con la morte, che ha un buon equivalente italiano in "scherzare col fuoco". Si trattava infatti di missioni pericolosissime, cui si ricorreva nel momento di estremo bisogno di informazioni pratiche sulla situazione del nemico sul terreno e che si effettuavano preferibilmente lungo le coste: non solo perché servivano per individuare la zona migliore per gli sbarchi, ma anche perché al ritorno il pilota si dirigeva verso il mare, evitando di provocare ulteriormente la reazione nemica. Molti assi dell'aviazione alleata furono famosi "tiratori di dadi", a cominciare da Karl "Pop" Polifka (1910-1951), che proprio in questi mesi era il comandante del Mediterranean Allied Photo Reconnaissance Wing, cui apparteneva la squadriglia del ten. Dolk. Polifka fu l'autore di celebri foto scattate con questo metodo (per es. il 26 novembre 1943 su Cassino), come furono anche Roger Larson e Leon Gray, tutti pluridecorati per la loro abilità e il loro ardimento.

Scorrendo le liste dei decorati troviamo anche il nostro ten. Carl Edward Dolk, nato a Warren (Ohio) il 3 febbraio 1919. Alla fine del

1944 il venticinquenne First Lieutenant Dolk si guadagnò la Distinguished Service Cross (DSC) e la Distinguished Flying Cross (DFC); alla fine della guerra ebbe la Croix de Guerre francese. Ecco la motivazione della DSC: «per l'eccezionale eroismo nel corso delle operazioni militari contro il nemico in armi, durante una missione di fotoricognizione nel luglio 1944. Il coraggio personale e la piena devozione al dovere dimostrati dal First Lieutenant Dolk in questa occasione hanno onorato le più alte tradizioni del servizio militare e dato grande lustro a lui stesso e all'Aeronautica Militare statunitense».

La motivazione della decorazione fa riferimento ad un successivo "tiro a dadi" di Carl Dolk: il 17 luglio 1944 effettuò una missione a bassa quota (stavolta a nemmeno 100 metri dal terreno!) sulla costa della Provenza, nel tratto tra Le Rastel d'Agay e Cap Cavalaire, in previsione dello sbarco alleato del 15 agosto. In quell'occasione il suo aereo era equipaggiato con tre macchine fotografiche K17 con focale 12 pollici, che scattavano foto prospettiche verso sinistra, verso destra e in avanti. Per la sua importanza questa missione venne descritta in dettaglio; riporto qui il testo, perché illustra molto bene quello che Carl Dolk deve aver provato in queste imprese (anche se la missione nell'agro pontino fu, per sua fortuna, molto più tranquilla). «Dall'inizio alla fine della corsa sull'obbiettivo, il pilota fu sottoposto a intenso fuoco della contraerea. Intenso e accurato fuoco di mitragliatrice e armi portatili a St. Raphaël. Fuoco di mitragliatrici e contraerea leggera nell'area di Fréjus. Nella seconda corsa su Agay fu soggetto di intenso e preciso fuoco di mi-

tragliatrici, armi portatili e contraerea leggera. L'aereo venne colpito più di 200 volte. Un largo foro passante nell'ala sinistra ha messo fuori uso l'alettone. Un proiettile di grosso calibro è esploso nel trave di destra e ha tranciato i cavi di controllo. Un altro proiettile di grosso calibro è esploso sul muso proprio in mezzo alle macchine fotografiche. Un colpo nel motore di destra ha forato il tubo di scappamento, causando perdita di potenza. Altri colpi erano ovunque sull'aeroplano. Sulla strada tra St. Raphaël e Agay sono stati notati lavori in corso. I militari in essi impegnati hanno sparato all'aereo sia all'andata che al ritorno. Nel viaggio di ritorno alla base il pilota non aveva più gli strumenti di navigazione funzionanti e ha dovuto orientarsi col sole. (Il pilota ha poi avuto la DSC per questa missione).»

Nel suo volo di quattro mesi prima sulla pianura Pontina il ten. Dolk documentò una situazione del territorio altamente drammatica. Il terreno quasi ovunque stravolto dai colpi di cannone e dalle bombe d'aereo (fig. 6), le case coloniche distrutte, le piccole città pontine (Littoria, Aprilia, Isola Bella) ridotte a cumuli di rovine; colonne di fumo in distanza; solo eccezionalmente qualcosa si è salvato. Si era nel pieno dell'Operazione Shingle, che due mesi prima aveva portato allo sbarco degli Alleati ad Anzio-Nettuno.

Le forze tedesche al comando del feldmaresciallo Albert Kesselring ne bloccarono l'avanzata, e in questo momento si era nel mezzo di una lunga e faticosa guerra di contrattacchi, che sfociò in una logorante guerra di posizione. Le foto di Carl Dolk vennero prontamente



Fig. 7 – MAPRW, sortie 12PR 494, 17 marzo 1944, ore 10.50, macchina focale 6 pollici, quota 500 piedi; fotogramma 97, formato 24x24. Casa colonica della piana pontina. L'intelligence ha evidenziato la presenza, entro l'ambiente ad arco, di un autocarro ("M.T.", motor truck). AFN, fondo MAPRW-AAR-USAAF, box 12PR494.

esaminate dagli uomini dell'intelligence, che vi segnarono a matita le evidenze utili a individuare la migliore strategia sul terreno. Sono cerchiati i mezzi militari abbandonati e distrutti, ma anche quelli nascosti nelle case coloniche (fig. 7); le cavità troppo regolari del terreno; i sospetti nascondigli; le rarissime persone visibili in mezzo a tanta desolazione. Solo il superamento del fronte a Cassino, a maggio, avrebbe sbloccato la situazione e fatto proseguire gli eserciti verso nord.

E il nostro giovane ed intraprendente pilota? Alla fine della guerra proseguì con una brillante carriera nella US Air Force, con vari incarichi e comandi che lo portarono anche a partecipare alla guerra in Corea. Congedatosi con il grado di colonnello, nel 1970 divenne un dirigente del Dipartimento della Salute della contea di Maricopa, in Arizona. E' deceduto a 65 anni a Phoenix, Arizona, il 10 maggio 1984.

BIBLIOGRAFIA

Sulle *dicing missions*: 3rd Photo Group, Photo Recon for Mataf and 15th Army Group, 1938-1944, Washington D.C. 1945, cap. 6, pp. 39-46 (a p. 44 si segnala una foto obliqua a bassa quota della strada per Anzio, non attribuita; a p. 45 è narrata la missione in Provenza di C.E.Dolk). Inoltre, military.wikia.org, s.v. Carl E. Dolk. Sul fondo MAPRW dell'AFN: <http://www.iccd.beniculturali.it/it/784/approfondimenti-e-bibliografia#usaaf>. Per una storia dettagliata della guerra nell'agro pontino: Steven J. Zaloga, Anzio, gennaio 1944. La via per Roma, Milano 2008.

ABSTRACT

On March 17, 1944 Lt. Carl E. Dolk of the USA Air Force took over the Pontine plain to the E of Anzio a number of aerial photos in what was called in military jargon a "dicer run". This was a highly hazardous low altitude flight that would enable the Allied command to decide how to overcome the German barrage. This set of photos is kept today by the Aerofototeca Nazionale in Rome.

PAROLE CHIAVE

FOTOGRAFIA AEREA; SECONDA GUERRA MONDIALE; ANZIO; PALUDI PONTINE; DICING MISSION.

AUTORE

Paolo Brozzi
ic-cd.aerofototeca@beniculturali.it