

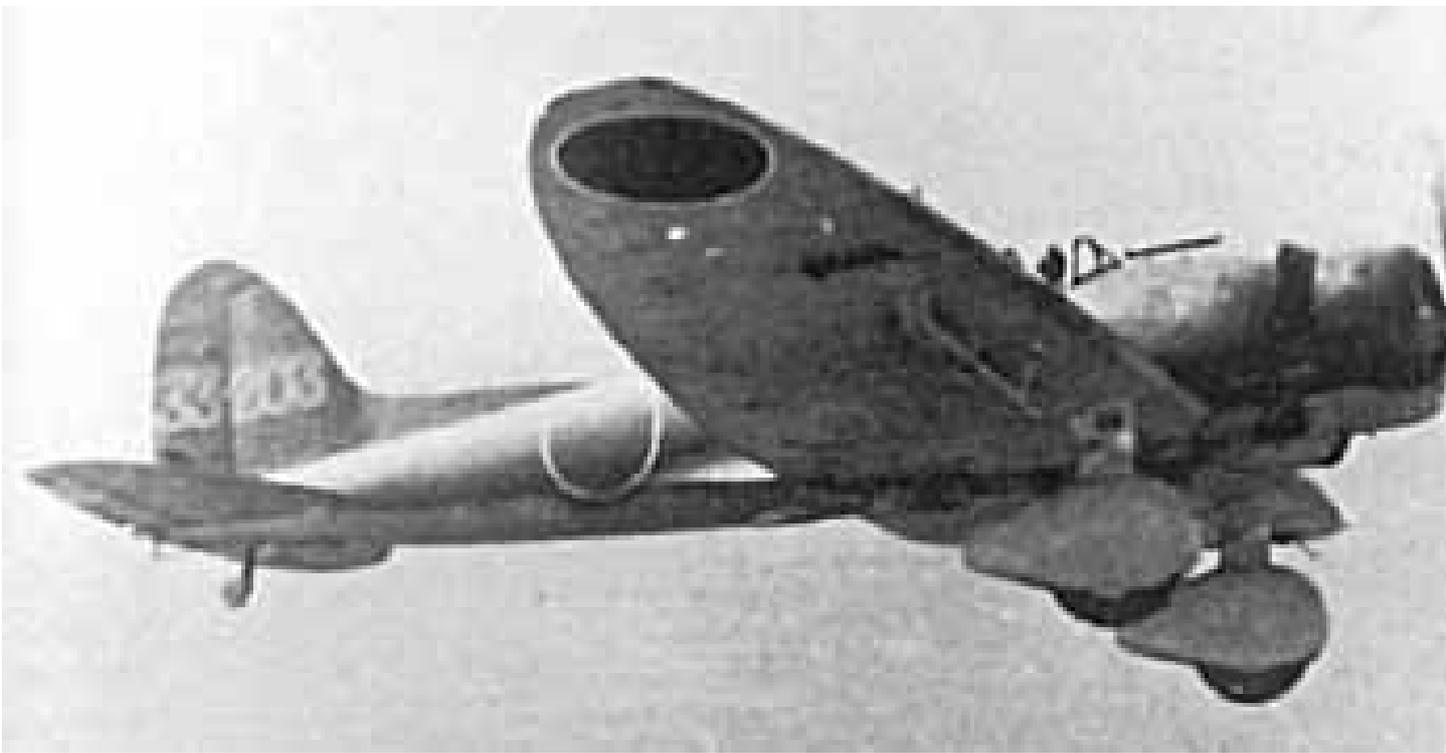
GLI ATTACCHI AEREI GIAPPONESI IN AUSTRALIA 1942-1943

di Alberto Rosselli



A6M5 - ZERO

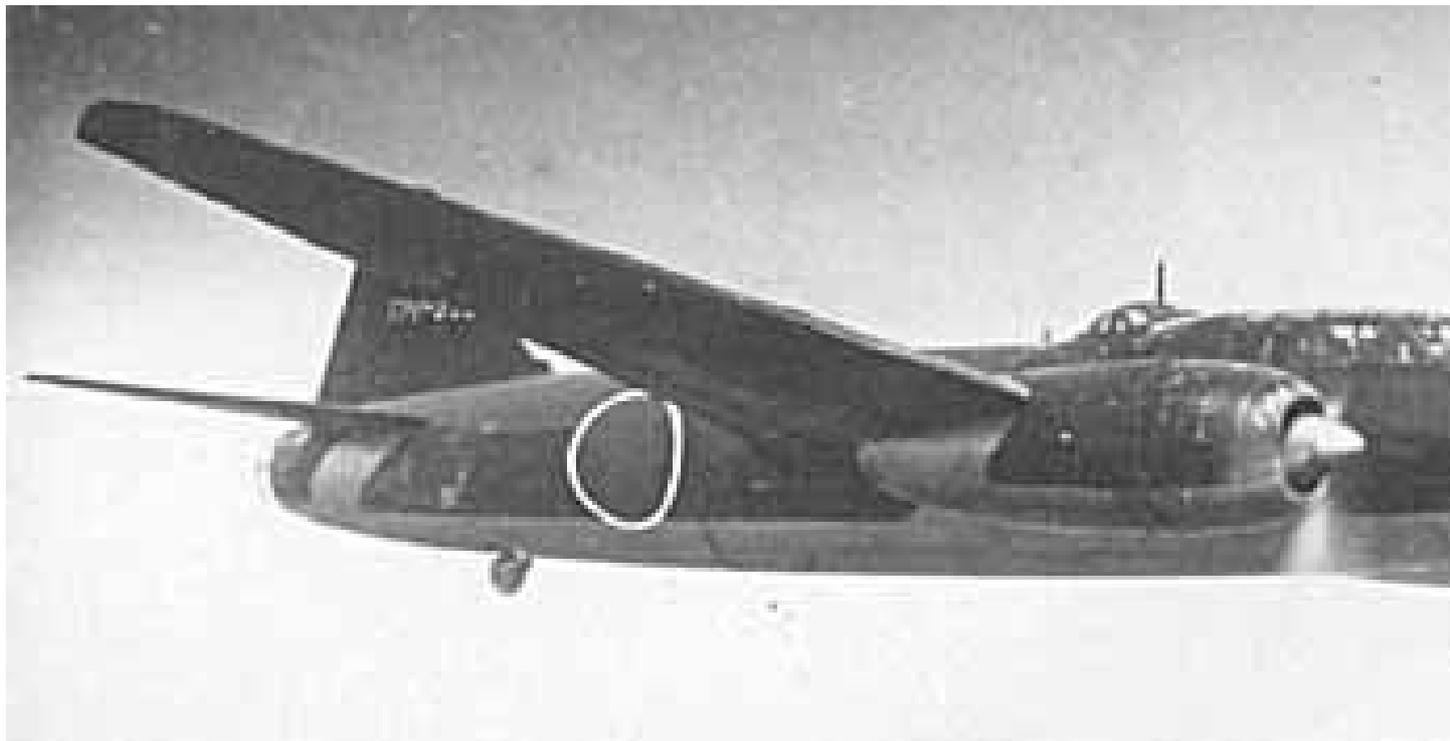
Nel febbraio del 1941, in concomitanza con l'attacco e l'invasione di Sumatra, Giava, Bali, Sumbawa, Flores, Sumba e Timor, isole facenti parte del grande arcipelago indonesiano, il Comando Supremo giapponese iniziò a pianificare la sua strategia aerea e navale in direzione del continente oceanico, promuovendo, prima ancora che tutte le colonie olandesi cadessero in suo possesso, un articolato programma di ricognizioni e bombardamenti dei principali centri civili e militari disseminati lungo la costa australiana del nord. Nella fattispecie, le città, i porti, gli aeroporti e i nodi e depositi ferroviari e logistici che attirarono subito l'attenzione dei giapponesi furono quelle ubicati nelle regioni di Kimberley, nella Terra di Arnhem, nella penisola di Capo York e nell'area nord orientale dell'immenso Paese: Darwin, Wyndham, Derby, Broome, Somerset (Capo York) e, in un secondo tempo, le lontane Mossman, Cairns e Townsville. Il 18 febbraio 1942, quattro delle sei portaerei giapponesi che il 7 dicembre 1941 avevano partecipato all'attacco a sorpresa alla base di Pearl Harbour, attraversarono, da nord verso sud, lo stretto che separa l'isola di Timor da quella di Yamdema, penetrando nel Mare di Arafura e poi nel Mar di Timor, il braccio d'acqua che separa l'isola indonesiana dalla Terra di Arnhem, la propaggine settentrionale del continente australiano. La formazione (che disponeva di circa 200 tra caccia, bombardieri in picchiata, bombardieri orizzontali e aerosiluranti del tipo Mitsubishi A6M2 Reisen-Zero, Aichi D3A1-VAL e Nakajima B5N2 si avvicinò indisturbata fino a 300 miglia dalla costa australiana e all'alba del 19 febbraio, dai ponti delle portaerei nipponiche si levò una prima ondata di 81 tra caccia e bombardieri destinati a colpire il porto di Darwin, nodo viario e logistico di prima importanza e capolinea dell'unica strada ferrata che collegava la costa nord al resto del Paese. Verso le 6,30 del mattino, la grossa formazione aerea giapponese sorvolò compatta l'Isola di Bathurst, mettendo in allarme i frati della locale missione cattolica che, resisi subito conto dell'imminente pericolo, telegrafarono l'avvistamento al Comando della RAAF di Darwin: Incredibilmente però la segnalazione non venne presa sul serio e dopo neanche mezz'ora sull'inerte città australiana si scatenò il finimondo. Nell'arco di appena quaranta minuti i bombardieri e i caccia giapponesi tempestarono di ordigni da 60, 250 e 500 chilogrammi e di migliaia di proiettili da 7.7 e da 20 millimetri tutti gli obiettivi navali e terrestri, contrastati da un debole e disordinato fuoco antiaereo.



Aichi D3A1 VAL

I bombardieri Aichi VAL si accanirono soprattutto contro le 35 navi, mercantili e militari, ancorate in porto, affondandone otto (1), compreso un grosso trasporto truppe australiano e un cacciatorpediniere statunitense, il Peary (1.190 tonnellate di dislocamento). Un'altra dozzina di piroscafi venne danneggiata più o meno gravemente. Saturati gli obiettivi navali, i bombardieri che ancora disponevano di ordigni colpirono in rapida successione l'idroscalo (dove vennero distrutti tre idrovolanti Catalina), i depositi di carburante e le officine dello scalo, la centrale telefonica, gli uffici governativi, la stazione ferroviaria e l'ospedale della RAAF, causando la morte di 243 tra militari e civili e il ferimento di altre 350 persone. Contemporaneamente, i caccia nipponici mitragliarono a fondo l'aeroporto sul quale, disgraziatamente, risultavano in fase di atterraggio gli unici 10 caccia Kittyhawks di cui disponeva la base (la formazione, il 33° Squadron Usa, era decollata poco prima dell'attacco giapponese alla volta di Giava, dove le forze di terra olandesi, inglesi e americane stavano ancora resistendo agli attacchi giapponesi, ma era stata subito richiamata alla base quando all'orizzonte avevano fatto la loro comparsa i velivoli nemici). Appena posate le ruote sulla pista, tre Kittyhawks furono immediatamente distrutti dal fuoco degli Zero che abbatterono in volo altri cinque aerei statunitensi. Il comandante della squadriglia americana, tenente Robert G. Oestreicher, riuscì però a colpire due caccia giapponesi. Verso mezzogiorno, una seconda ondata di 80 apparecchi nipponici piombò nuovamente su Darwin, completando il lavoro e non incontrando praticamente alcuna resistenza, salvo il fuoco antiaereo leggero di poche postazioni. Secondo il resoconto del Comando Militare australiano: "l'attacco giapponese del 19 febbraio devastò non soltanto la città ma anche il morale dei suoi abitanti e, cosa molto più grave, quello delle truppe che, salvo eccezioni, si fecero prendere dal panico in maniera deplorabile [...] Durante il bombardamento si verificarono diserzioni dai posti di combattimento e nella zona urbana, addirittura, atti di saccheggio ai danni di negozi e abitazioni civili colpite". Il raid del 19 febbraio fu il primo dei 64 che i giapponesi effettuarono fino al 12 novembre 1943. Da quella data, essendo radicalmente cambiate le sorti del conflitto a tutto favore degli alleati, le forze aeree giapponesi dislocate a Timor (che nel frattempo era diventata la principale base di partenza dei bombardieri nipponici impiegati contro le coste australiane) si limitarono ad effettuare soltanto rari voli di ricognizione sul territorio nemico, l'ultimo dei quali, sembra, venne compiuto il 25 giugno 1944 da un isolato bimotore Mitsubishi "Betty" (3) che venne abbattuto da un caccia Mustang. Dal 19 febbraio al 17 marzo, data di arrivo del 49° Gruppo Caccia Usa montato su Kittyhawks, Darwin rimase pressoché indifesa. E in questo periodo, stranamente, i giapponesi allentarono la presa (caccia nipponici effettuarono due soli attacchi leggeri sull'aeroporto, il 4 e il 16 marzo, distruggendo un paio di ricognitori Hudson). Ma se i difensori di Darwin poterono tirare un sospiro di sollievo, non fu così per gli abitanti della tranquilla e lontana cittadina costiera di Broome, importante centro ferroviario situato tra Derby (che verrà anch'essa attaccata il 20 marzo) e Port Hedland. All'alba del 3 marzo, 20 bombardieri "Betty" a grande autonomia colpirono duramente la località distruggendo la

stazione ferroviaria, 16 idrovolanti Catalina e Dornier Do.24 alla fonda e causando la morte e il ferimento di un centinaio di persone. L'attacco venne ripetuto, il 20 marzo, da altri 15 "Betty" e costrinse le autorità militari australiane e predisporre urgentemente l'installazione in loco di alcune batterie antiaeree. Sempre nel mese di marzo (il 3 e il 23), otto "Betty" di base a Timor fecero visita ai depositi di petrolio di Wyndham (Kimberley) incendiandoli.



Mitsubischi "Betty"

Il 28 marzo, i caccia del 49° Gruppo, grazie alle indicazioni fornite da un impianto radar giunto dagli Stati Uniti sei giorni prima, ottennero la loro prima vittoria e nel corso delle incursioni del 27 e 28 marzo riuscirono ad abbattere o danneggiare gravemente 31 tra caccia e bombardieri giapponesi provenienti da Timor, accusando la perdita di 8 aerei. Tra il 27 aprile e il 1 maggio 1942, i giapponesi effettuarono otto attacchi consecutivi con formazioni ciascuna mediamente composte da 20 caccia e 25 bombardieri orizzontali. Durante i quattro giorni di combattimenti, i Kittyhawks (decentrati per motivi di sicurezza sull'aeroporto di Darwin e su quelli vicini di Batchelor e Adelaide River) abbatterono 13 aerei nemici perdendone quattro. E il 16 giugno, il tenente Andrew Reynolds buttò giù il suo quinto avversario guadagnandosi la fama di "asso". Dalla metà di giugno alla fine di luglio, il Comando Aereo nipponico di Dili (Timor) interruppe, salvo qualche volo di ricognizione sull'area del Kimberley, tutti gli attacchi in massa, per via della crescente carenza di carburante (dall'estate del '42, i sommergibili americani, statunitensi e olandesi, soprattutto quelli di base a Fremantle, iniziarono ad operare con successo e sempre più frequentemente nelle acque indonesiane e in quelle della Nuova Guinea, colpendo duramente il traffico mercantile nemico e mandando in crisi il sistema di approvvigionamento delle numerosissime guarnigioni giapponesi disseminate in quegli arcipelaghi. Timor, in particolare, essendo delle isole occupate una delle più distanti dalla madrepatria risultava essere quindi quella che con più difficoltà riusciva a ricevere adeguati rifornimenti. Per contro, gli australiani, grazie ai cospicui aiuti provenienti dagli Stati Uniti, iniziavano a consolidare e potenziare le difese aeree e terrestri di tutta la costa nord occidentale e orientale (in data 25 luglio, tanto per fare un esempio, nei dintorni della sola Darwin risultavano operativi ben 3 stazioni radar americane e sei aeroporti protetti da numerose batterie antiaeree inglesi dotate di riflettori e di pezzi da 20, 37, 40 e 102 millimetri). Il 30 luglio, i giapponesi si rifecero comunque vivi, lanciando contro il porto di Darwin 27 bombardieri bimotori Mitsubishi scortati da 15/20 caccia Zero.



Un Betty al decollo

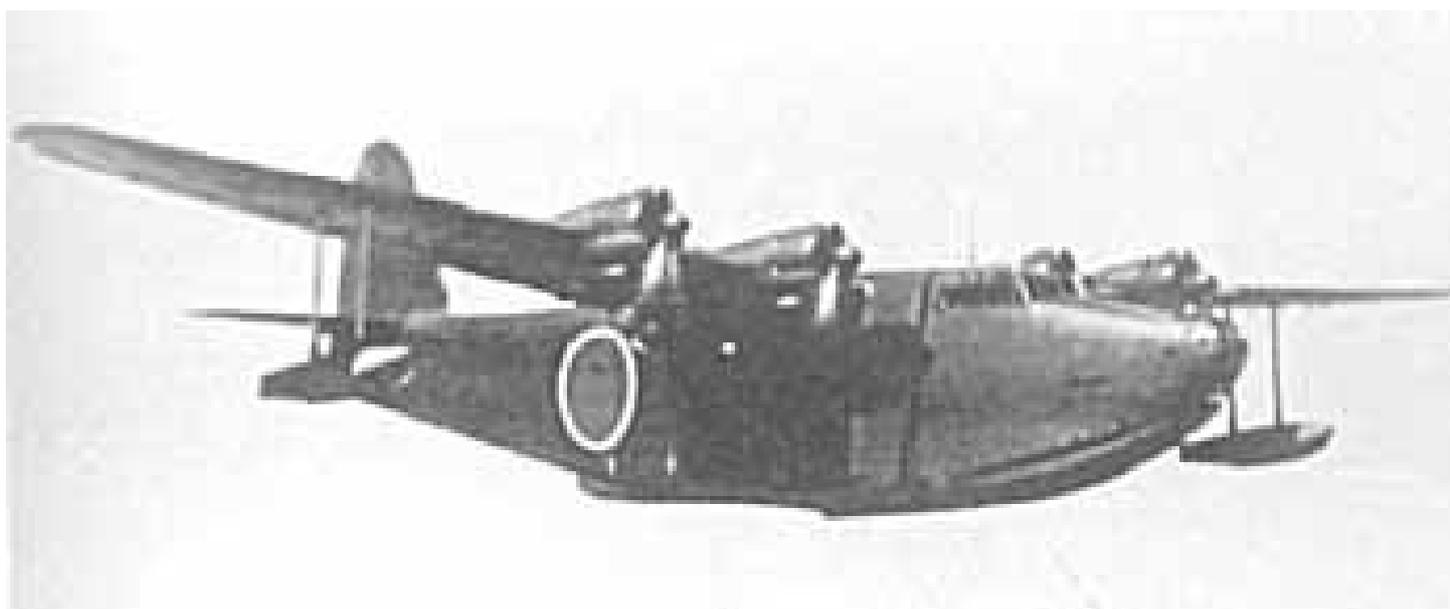
Accolti da un violentissimo fuoco di sbarramento e assaliti da non meno di 40 Kittyhawks, i giapponesi persero quasi subito 9 aerei, subendo danni ad altri dieci. Disorientata dalla reazione alleata, la formazione giapponese ebbe difficoltà a centrare gli obiettivi stabiliti e in breve dovettero rientrare a Timor perdendo in mare lungo il tragitto un paio di bombardieri danneggiati. Il 23 agosto, dopo una lunga sosta dovuta alle costrizioni imposte dal Comando Supremo di Tokyo, quasi totalmente assorbito dagli impegni derivanti dalle campagne aeronavali del Pacifico, la Forza Aerea di Timor riprese le attività. E in quella data inviò una ventina di bimotori e altrettanti caccia contro l'aeroporto di Hughes, situato a cinquanta chilometri da Darwin. L'attacco riuscì solo in parte (vennero distrutti alcuni caccia sulla pista e un paio hangar e di depositi di carburante) perché dalle altre basi della zona decollarono rapidamente 18 Kittyhawks del 49° Gruppo, agli ordini del tenente James B. Morehead. I caccia statunitensi abbatterono 15 aerei nemici, due dei quali tirati giù dallo stesso Morehead che con questa bella azione divenne il secondo "asso" alleato della Terra di Arnhem, con cinque vittorie accreditate. Nello scontro, gli americani non subirono alcun danno. A conti fatti, nel corso di cinque mesi di attività, il 49° Gruppo aveva totalizzato 72 vittorie contro la perdita di 17 velivoli. Molto impressionato dalla crescente forza dell'avversario, il Comando Aeronautico di Timor decise, già a partire dalla fine di agosto, di effettuare soltanto nelle ore notturne la maggior parte delle azioni di bombardamento su Darwin e dintorni. L'antiaerea australiana dovette infatti attendere la fine di novembre del '42 per vedere volteggiare nuovamente nei cieli di casa e alla luce del sole una consistente formazione nemica. Il 23 novembre, dopo quasi due mesi di inattività diurna (nell'ottobre erano stati effettuati soltanto cinque attacchi contro Darwin e 7 contro Batchelor, Pell e la penisola di Cox), i giapponesi effettuarono un'impegnativa ricognizione su Katherine (località piuttosto interna, situata a sud-est di Darwin) e le tre notti successive una ventina di bimotori Mitsubishi colpì il porto di Darwin e l'aeroporto di Hughes, perdendo un solo aereo, nonostante l'intervento dei caccia notturni del 77° Squadron della RAAF. Alla fine di gennaio 1943, il sistema difensivo dei territori nord australiani venne ulteriormente rafforzato dall'arrivo di tre nuovi Squadron montati su Spitfire MkIX (il n.54 della RAF e i n.452 e 457 della RAAF, dislocati rispettivamente a Darwin, Strauss e Livingstone) e gli attacchi giapponesi iniziarono giocoforza a rarefarsi, anche per la crescente penuria di carburante, pezzi di ricambio e bombe.



Darwin bombardata

Tra il 2 e il 15 marzo, il Comando Aereo di Timor riuscì ancora mettere insieme 30 bombardieri e 20 caccia e a lanciaarli contro Darwin e contro la base di Coomalie che aveva ricevuto da non molto i nuovi

caccia pesanti notturni Bristol Beaufighter. Durante i combattimenti gli Spitfire del 452° Squadron abbatterono 10 aerei nemici, perdendone quattro. Il 2 maggio del '43, venti Mitsubishi e 20 "Zero" ritornarono su Darwin, venendo accolti dagli "Spit" che ne abbatterono sicuramente 7, più probabilmente altri quattro. Il 9 maggio, una mezza dozzina di "Zero" mitragliò a bassa quota l'aeroporto dell'isola di Millingimbi, danneggiando alcuni Spitfire: operazione che venne ripetuta il giorno 28 e che portò alla distruzione, in combattimento, di 3 aerei giapponesi e 2 australiani. All'alba del 20 di giugno, ventuno "Betty" e 21 "Zero" attaccarono nuovamente il porto di Darwin, colpendo le infrastrutture e alcune unità all'ancora. In questa azione i giapponesi persero 9 bombardieri e 5 caccia, mentre gli australiani accusarono l'abbattimento di 2 "Spit". A partire dalla fine di giugno, il Comando nipponico di Timor decise di concentrare tutti i suoi ultimi sforzi essenzialmente contro le basi aeree alleate dalle quali ogni giorno si levava un numero sempre più massiccio di bombardieri impiegati per martellare le installazioni navali e militari giapponesi di Flores, Sumba, Sumbawa e della stessa Timor. Il 30 giugno, ventisette "Betty" scortati da 23 "Zero" colpirono duramente la base di Fenton, situata 150 chilometri a sud di Darwin, riuscendo a distruggere 7 quadrimotori B24 Liberators e 6 "Spit" contro la perdita di 6 bombardieri e due caccia. L'azione venne poi ripetuta il 6 luglio e portò alla distruzione di 8 "Spit" e alla perdita da parte giapponese di 7 bombardieri e 2 caccia di scorta. I relativi successi ottenuti rinfrancarono lo spirito dei piloti nipponici che con coraggio e determinazione cercarono in tutti i modi e a prezzo di perdite spaventose di ristabilire un impossibile livello di parità con gli alleati. Il 10 agosto sei "Betty" tentarono, con due faticosi raid da 2.500 e 3.500 chilometri, di distruggere alcune unità navali nel lontano scalo di Broome e in quello, lontanissimo, di Hedland, ma al di là dell'exploit aeronautico non riuscirono ad andare. Il 12 novembre, infine, dopo una mezza dozzina di attacchi minori condotti in settembre da sezioni di 2/3 bombardieri alla volta, nove "Betty", carichi oltre il limite massimo di bombe da 250 chilogrammi, fecero la loro ultima comparsa nel cielo di Darwin e di Fenton, colpendo gli obiettivi assegnati e, questa volta, senza subire alcuna perdita.



Un Emily in volo

NOTE:

(1) I bombardieri giapponesi affondarono fra le altre, le seguenti unità: Meigs (12.568 tonn.), Mauna Loa (5.436 tonn.), Zealandia (6.600 tonn.), British Motorist (6.891 tonn.), Kelat (1.849 tonn.), Neptuna (5.952 tonn.).

RAIDS AEREI GIAPPONESI IN AUSTRALIA 1942-1943

Northern territory – Queensland – Western Australia

1942

Località

Darwin 19 febbraio (doppia incursione)

Darwin 19 febbraio
Broome 2 marzo
Broome 3 marzo
Wyndham 3 marzo
Broome (dintorni) 4 marzo
Darwin aeroporto 4 marzo
Horn Island 14 marzo
Darwin aeroporto 16 marzo
Darwin 17 marzo
Horn Island 18 marzo
Darwin 19 marzo
Broome 20 marzo
Katherine 22 marzo
Darwin 23 marzo
Wyndham 23 marzo
Derby 23 marzo
Darwin aeroporto 28 marzo
Darwin aeroporto 30 marzo
Darwin aeroporto 31 marzo (doppia incursione)
Darwin depositi nafta 2 aprile (doppia incursione)
Darwin aeroporto 4 aprile
Darwin aeroporto 5 aprile
Darwin aeroporto 25 aprile
Darwin aeroporto 27 aprile
Horn Island 30 aprile
Darwin aeroporto 13 giugno
Darwin 14 giugno
Darwin 15 giugno
Darwin 16 giugno
Horn Island 7 luglio
Darwin 25 luglio
Townsville 26 luglio
Darwin 26 luglio
Darwin aeroporto 27 luglio
Townsville 28 luglio
Darwin aeroporto 28 luglio
Townsville 29 luglio
Darwin 29 luglio
Horn Island 30 luglio
Cairns 30 luglio
Darwin aeroporto 30 luglio
Mossman 31 luglio
Darwin aeroporto 31 luglio
Horn Island 1 agosto
Hughes (aeroporto) 23 agosto
Darwin aeroporto 24 agosto
Noonamah 24 agosto
Darwin 25 agosto
Cox (penisola) 27 agosto
Darwin 28 agosto
Darwin 30 agosto
Darwin e Cox (penisola) 31 agosto
Darwin e Knuckey's Lagoon 25 settembre (doppia incursione)
Livingstone (aeroporto) 26 settembre
Bynoe Harbour 27 settembre
Darwin 27 settembre

Batchelor (aeroporto)	24 ottobre
Pell (aeroporto)	24 ottobre
Cox (penisola)	24 ottobre
Darwin aeroporto	24 ottobre
Darwin aeroporto	25 ottobre
Darwin aeroporto	26 ottobre
Darwin aeroporto	27 ottobre
Darwin aeroporto	23 novembre
Coomalie Creek	23 novembre
Darwin	26 novembre
Coomalie Creek	27 novembre

1943

Ironstone (aeroporto)	20 gennaio
Darwin	21 gennaio
Coomalie Creek	2 marzo
Darwin depositi nafta	15 marzo
Darwin aeroporto	2 maggio
Millingimbi	9 maggio
Millingimbi	10 maggio
Millingimbi	28 maggio
Horn Island	18 giugno
Winnellie e Darwin	20 giugno
Vesteys	28 giugno
Horn Island	28 giugno
Fenton (aeroporto)	30 giugno
Fenton (aeroporto)	6 luglio
Fenton (aeroporto)	13 agosto
Coomalie Creek	13 agosto
Fenton (aeroporto)	21 agosto
Coomalie Creek	21 agosto
Fenton	15 settembre
Fenton	18 settembre
Drysdale Mission	27 settembre
Parap, Adelaide River	12 novembre
Batchelor	12 novembre
Wyndham	?
Wyndham (aeroporto)	?

Un idrovolante GLEN catapultato da un sommergibile

PRINCIPALI AEREI ALLEATI E GIAPPONESI IMPIEGATI
NEI CIELI AUSTRALIANI 1942 – 1945

INGLESI – AMERICANI
OLANDESI – AUSTRALIANI

GIAPPONESI

Bristol Beaufort
CA3 Wirraways
Hudson
Bristol Beaufighter
B25 Mitchell
B24 Liberator
Vultee Vengeance
Dornier Do24
Catalina
Seagulls
Avro Anson
Kittyhawks A29
P40 Warhawk
Boomerang
Spitfire
P39 Aircobra
Mustang
Brewster Buffalo A51

Mitsubishi A6M2 Reisen
Mitsubishi A6M5 Reisen
Kawanishi H6k4
Yokosuka E14Y1
Mitsubishi G4M1
Nakajima Ki 49 Lbd
Kawanishi H8K2

LA DIFESA AEREA AUSTRALIANA: CAMPI INTERESSATI DAGLI ATTACCHI GIAPPONESI E
AEROMOBILI

AREA NORD – NORD EST E OVEST

Aprile 1943

Ross River, Townswille	7° Squadron	Bristol Beaufort
Cairns	11° Squadron	Catalina
Cairns	20° Squadron	Catalina
Batchelor	13° Squadron	Vultee Vengeances – B25 Mitchell
Coomalie	452° Squadron	Bristol Beaufighters
Livingstone	54° Squadron	Spitfire
Darwin	54° Squadron	Spitfire
Fenton	319° Squadron	B24 Liberator

I RAIDS AEREI SPECIALI GIAPPONESI SULL'AUSTRALIA 1942

di Alberto Rosselli

Durante il conflitto del Pacifico, le forze aeronavali giapponesi compirono numerose missioni non soltanto entro l'area sottoposta al controllo diretto delle armate nipponiche ma ben al di fuori di essa. Queste operazioni, svolte soprattutto da mezzi aerei e sottomarini, assunsero una valenza strategica e talvolta politica non indifferente e tale da giustificare il dispendio di personale, solitamente molto bene addestrato, e di mezzi, tecnologicamente molto avanzati, impiegati allo scopo. Gli obiettivi militari e civili situati sul continente australiano, ma anche su quello nordamericano, suscitarono subito l'interesse e la curiosità degli alti gradi della Marina e dell'Aviazione, e quando se ne presentò l'occasione essi non indugiarono ad allungare il loro sguardo indiscreto nei siti più inaccessibili e remoti del territorio nemico. Le ardite ricognizioni aeree effettuate nella primavera-estate del 1942 lungo le coste degli Stati Uniti, d'Australia, Nuova Zelanda, Tasmania, Yemen, Somalia, Mozambico e Madagascar dai piccoli idrovolanti monomotori Yokosuka E14Y 'Glen' lanciati dai sommergibili oceanici giapponesi, consentirono al Giappone non soltanto di valutare la quantità, la qualità e il livello di organizzazione militare e industriale del nemico e delle sue forze armate (fattori strategici scarsamente individuabili in altre maniere, data l'eccessiva distanza che separava il Giappone dal suo più temibile nemico, gli Stati Uniti, e l'inadeguatezza funzionale palesata dai servizi segreti di Tokyo) ma di pianificare, a seconda dei casi e delle opportunità e attraverso stratagemmi organizzativi, veri e propri attacchi armati a piazzeforti considerate dallo stesso avversario come sicure e irraggiungibili. Delle non poche missioni di bombardamento a lunghissimo raggio compiute dagli apparecchi giapponesi, rimangono famose e degne di nota quelle effettuate, nel luglio del 1942, dai giganteschi idrovolanti quadrimotori Kawanishi H8K "Emily" sulle città australiane della costa orientale Townsville, Mossman e Cairns. Alla metà di marzo del 1942, il Comando aeronautico giapponese di Rabaul (Nuova Guinea) ricevette da Tokyo l'ordine di effettuare una ricognizione aerea strategica lungo il tratto di costa australiana compresa tra Cairns e Townsville, due località che stavano per essere trasformate in importanti basi aeree e depositi a supporto delle operazioni condotte dall'armata australiana in Papua. La notte tra il 21 e il 22 marzo 1942, un idrovolante Kawanishi, dotato di armamento difensivo ma privo di carico di caduta, decollò dalle acque di Rabaul e si diresse, lungo la rotta nord-est – sud-ovest, verso la costa australiana che venne raggiunta in sette ore dopo avere attraversato il Mar dei Coralli. Arrivato sulla perpendicolare di Ayr (piccola località a sud di Townsville) l'apparecchio giapponese iniziò a sorvolare verso nord-ovest un tratto della linea ferroviaria costiera, fino all'altezza di Townsville, seguendo ad una quota di circa 4.000 metri i binari; poi, come era arrivato, riprese il largo e svanì all'orizzonte rientrando alla base dopo altre 8 ore di volo. Questo primo volo di prova (durante il quale l'equipaggio dell'idrovolante effettuò importanti rilevazioni e controlli tecnici e strumentali) servì ai comandanti Noubo Asai, Kiyoshi Mizukura e Kingo Shoji (i piloti dei quattro 'Emily' provenienti dalla base di Truk nelle Isole Caroline e provvisoriamente distaccati a Rabaul) di pianificare non una ma ben tre missioni speciali di bombardamento sul lontano territorio

nemico. La tratta da coprire era infatti notevole: oltre 5.000 chilometri in mare aperto e in gran parte in un'area controllata dagli idrovolanti e dai caccia australiani e statunitensi. Ma se la lunghezza del volo poteva rappresentare - anche per un aereo straordinario come l'Emily', capace di volare senza scalo addirittura per 7.150 chilometri - un grosso ostacolo, l'instabilità dei venti e le correnti ascensionali sopra il Mar dei Coralli rappresentavano una variabile decisamente indipendente dalla determinazione dei piloti e dalla generosità dell'apparecchio. L'esperienza compiuta tra il 4 e il 5 marzo del '42 da due Kawanishi, impiegati dal Comando delle Isole Marshall per effettuare un bombardamento a largo raggio dell'isola di Oahu (Hawaii), aveva insegnato che l'autonomia teorica dell'aereo non sempre coincideva con la realtà. Tanto è vero che i due idrovolanti, nella fattispecie, avevano dovuto rinunciare ad un volo senza scalo optando obbligatoriamente per un rifornimento di carburante a mezza strada effettuato da due sommergibili. Lasciati lo studio della rotta e i calcoli di volo ai tre comandanti piloti, coadiuvati da meteorologi dell'aeronautica, gli ingegneri e i tecnici della "Squadriglia Idrovolanti" di Rabaul si assieparono intorno ai tre aerei destinati ad effettuare il grande salto verso l'Australia. Per la prima missione, vennero approntati gli 'Emily' W45 e W46 (gli altri due, il W47 e il W37 vennero tenuti come riserva). Entrambi gli apparecchi furono completamente revisionati e testati, quindi si provvide a caricarli di carburante e a ridurre, parzialmente, il loro pesante armamento difensivo standard (5 cannoncini da 20 mm e 5 mitragliatrici da 7.7 o 13 millimetri). Sembra che anche l'equipaggio dei due velivoli sia stato ridotto da 10 a 6 uomini per cercare di "alleggerire" il più possibile le macchine e per consentire il trasporto di ben 7 bombe da 250 chilogrammi (un carico decisamente notevole se si considera che la capacità massima del velivolo "standard" era di 2.000 chilogrammi di bombe). Tuttavia, nonostante la macchina organizzativa della base di Rabaul funzionasse a dovere e gli aerei fossero stati predisposti per l'operazione in tempi molto brevi, Tokyo rimandò più volte la data della missione, creando un certo disappunto tra i piloti e gli specialisti. Finalmente, il 25 luglio 1942, il Comando giapponese ruppe gli indugi e alle 16,18 dello stesso giorno due aerei, gli 'Emily' W45 e W46, pilotati dai tenenti Asai e Mizukura accesero i motori e iniziarono il loro lungo decollo. Presa quota con una certa fatica i due idrovolanti fecero rotta in direzione sud-ovest, sorvolando i monti della Nuova Britannia e subito dopo l'alta catena degli Owen Stanley nella parte sud orientale della Nuova Guinea. Alle 23.30, dopo 7 ore e mezza di volo abbastanza tranquillo, i due 'Emily' giunsero con precisione rimarchevole proprio sulla direttrice di Townsville. La città era illuminata come in tempo di pace e i suoi abitanti del tutto ignari del pericolo incombente. Ci volle una mezz'ora buona di volteggi ad una quota non superiore ai 4.000 metri prima che l'antiaerea australiana si accorgesse della presenza dei due velivoli. Alle 24.05, quattro riflettori si misero a frugare il cielo illuminando l'Emily' W45. Pochi istanti dopo i pezzi d'artiglieria pesante e perfino i Bofors da 40 millimetri iniziarono un fuoco spasmodico ma molto impreciso in direzione degli intrusi. Incuranti delle esplosioni in quota, Asai e Mizukura cercarono di piazzare con la maggiore precisione possibile il loro carico di bombe sull'obiettivo, e ci riuscirono. Alle 12.40, otto ordigni da 250 chili ad alto esplosivo centrarono l'area portuale distruggendo tre magazzini e colpendo un molo nei pressi del quale erano ormeggiate tre unità militari (probabilmente l'SS Bantham, l'SS Burwah e l'HMAS Swan) mentre sei bombe finirono in mare a circa 200 metri dalle banchine. Nella grande confusione, tutte le unità navali cercarono di allontanarsi dal porto in gran fretta e in questo frangente l'SS Time rischiò di affondare lo Swan, toccandolo di prora. Nel frattempo - erano le 12.55 - i due aerei giapponesi presero la via del ritorno, allontanandosi molto rapidamente. Invano, alcuni caccia australiani (probabilmente Kittyhawks) di base a Milne Bay (Nuova Guinea), messi in allarme via radio da Townsville, cercarono di tendere un agguato agli idrovolanti sulla via del ritorno. Alle 07.00 del mattino, i tenenti Asai e Mizukura giunsero finalmente in vista della rada di Rabaul dove ammararono dieci minuti più tardi, accolti dal saluto di una folla di marinai e aviatori che li attendeva sui pontili. Galvanizzati dal successo, i due ufficiali proposero ai loro superiori di ripetere immediatamente l'operazione per approfittare dello stato di confusione del nemico. E fu così che all'alba del 27 luglio, il Kawanishi W46, pilotato dal sottotenente Kiyoshi Mizukura affiancato dal parigrado Takeho Takeya, decollò nuovamente alla volta di Townsville. L'aereo, che questa volta venne intercettato dai radar della Stazione RAAF n.104 quando si trovava ancora ad un'ora e 50 minuti dalla costa, raggiunse egualmente l'obiettivo e alle 14.30 sganciò con poca precisione il suo carico di bombe su una vasta area. Alcuni ordigni esplosero ad un chilometro e mezzo dal campo d'aviazione di Garbutt e in località Many Peaks Ridge. Le batterie pesanti statunitensi piazzate in quei paraggi (nome in codice Dog, X-Ray e Yorke) spararono 72 colpi contro l'idrovolante che volteggiava ad una quota di circa 4.500 metri, senza peraltro danneggiarlo. Alle 15.00, l'aereo di Mizukura fece rientro alla base, inseguito invano da 6 caccia Aircobra statunitensi dell'8° Gruppo. Come da programma, la terza incursione su Townsville venne eseguita subito dopo, il giorno 28,

quando, alle ore 17.00, gli Emily W47 e W37 agli ordini del comandante Kingo Shoji decollarono dalla rada di Rabaul. Questa volta, dopo appena una mezz'ora di volo uno dei due apparecchi, il W37, fu costretto a rientrare alla base per noie ai motori, mentre il W47 riuscì a proseguire la sua missione tranquillamente, giungendo su Townsville alle ore 00,27. La luna era piena, quindi, temendo di essere individuato, il tenente Shoji portò il suo aereo ad una quota piuttosto elevata (circa 6.500 metri), ma tuttavia uno dei radar piazzati sulla costa non mise molto ad intercettare il velivolo, dando l'allarme alle batterie antiaeree e trasmettendo subito le sue coordinate alla vicina base di Garbutt dalla quale decollarono immediatamente quattro Aircobra statunitensi agli ordini del capitano Robert L. Harringer. Nel giro di una decina di minuti due intercettatori (quello di Harringer e quello del gregario John D. Mainwarning) scovarono il grosso idrovolante giapponese, attaccandolo in coda e dall'alto. Con notevole prontezza di riflessi il tenente Shoji, riuscì però ad effettuare un'improvvisa picchiata di disimpegno, illuminato da terra da una mezza dozzina di fotoelettriche. L'Emily ,anche in questa occasione, diede prova delle sue eccellenti qualità strutturali e aeronautiche reggendo bene agli strapazzi di una serie di manovre più consone ad un caccia che non ad un pesante quadrimotore. Giunto, dopo una picchiata di oltre 4.500 metri, quasi al livello del mare, Shoji decise di disfarsi del carico di bombe per acquistare velocità; tuttavia, non volendo sprecarlo virò all'improvviso in direzione della vicina Cleveland Bay, e ad una quota non superiore ai 2.000 metri, l'idrovolante sganciò sette ordigni da 250 chilogrammi nei pressi di Magnetic Island. Poi, sempre braccato dai due caccia statunitensi, che nel frattempo erano riusciti a colpire e a danneggiare lievemente la coda dell'Emily , Shoji ebbe la sfortuna di incappare nel fuoco antiaereo da 4 pollici dello HMAS Swan alla fonda in quella zona. Ma l'ufficiale nipponico anche in questo frangente non perse la calma. Disponendo, rispetto al velivolo utilizzato nella prima missione, di una bomba supplementare da 250 chilogrammi non ancora utilizzata, il testardo Shoji, prima di prendere il largo a tutto gas, ebbe ancora l'ardire di picchiare nuovamente e di sganciarla su un grosso manufatto non ben identificato (l'ippodromo di Townsville). L'Emily W47 fece rientro a Rabaul, con la coda smozzicata dai proiettili da 12,7 delle mitragliatrici degli Aircobra, alle 06.50. Da quel momento ai piloti giapponesi fu chiaro che qualsiasi ulteriore missione su Townsville avrebbe comportato rischi troppo elevati e quindi il Comando di Rabaul decise di cambiare obiettivo e di tentare un ultimo attacco contro un'altra località: il porto di Cairns, che si trovava a circa 100 chilometri a nord di Townsville. Per l'ultimo raid speciale sull'Australia fu scelto l'equipaggio del tenente Mizukura che alle 22 del 30 luglio decollò con un carico di 8 bombe da 250 chilogrammi. Giunto però nei pressi dell'obiettivo alle 03.30, l'idrovolante sbagliò rotta spostandosi su Mossman e sganciando a casaccio gli ordigni. Purtroppo, una delle bombe cadde, in frazione Saltwater, a 50 metri da una fattoria a adibita alla coltivazione di canna da zucchero di proprietà di un emigrato italiano (tale Felice Zeillo) ferendo abbastanza gravemente la sua figlioletta Carmela. L'aereo giapponese, per nulla contrastato dall'antiaerea, si diresse quindi a tutta velocità e ad una quota di sicurezza verso il mare aperto, raggiungendo Rabaul alle ore 10.10 del 31 luglio, dopo un volo di quasi 17 ore. Nei mesi seguenti, il Comando aeronautico di Tokyo elaborò ancora alcuni progetti "speciali" di bombardamento di obiettivi australiani. Nella lista, gli strateghi nipponici inserirono una lista di obiettivi veramente ambiziosi, non fosse altro per la loro lontananza: Carnavon, Tennant Creek, Alice Springs, Brisbane e le Isole Cocos. Queste località sarebbero state raggiunte e colpite dal nuovo bombardiere strategico Nakajima G8N1 Renzan, a quel tempo ancora allo stadio di progetto. Il nuovo velivolo (costruito in un solo esemplare nel 1945) avrebbe avuto un'autonomia normale notevolissima (7.500 chilometri con 2 tonnellate di bombe) e tale da colpire comodamente – decollando dalle basi di Timor e Rabaul - qualsiasi località australiana situata a nord del 30° parallelo.