

Offerto red pen

## **L'UOMO CHE VINSE LA SECONDA GUERRA MONDIALE**

Si tratta di Andrew Jackson Higgins, nato a Columbus nel Nebraska il 28 Agosto 1886 e morto a New Orleans, in Louisiana il 1° Agosto 1952. Eccolo qui sotto a bordo di una delle sue "creature":



Il Generale Dwight David ("Ike") Eisenhower disse di lui: "Andrew Higgins... è l'uomo che ha vinto la guerra per noi.... Se Higgins non avesse disegnato e costruito questi LCVP, noi non avremmo mai potuto sbarcare su una spiaggia aperta. L'intera strategia della guerra sarebbe stata differente".

Lo stesso Adolf Hitler riconobbe lo sforzo bellico di Higgins nel costruire, come un forsennato, giorno e notte, per 24 ore al giorno questi mezzi LCVP e, amaramente, lo chiamò "Il nuovo Noè".



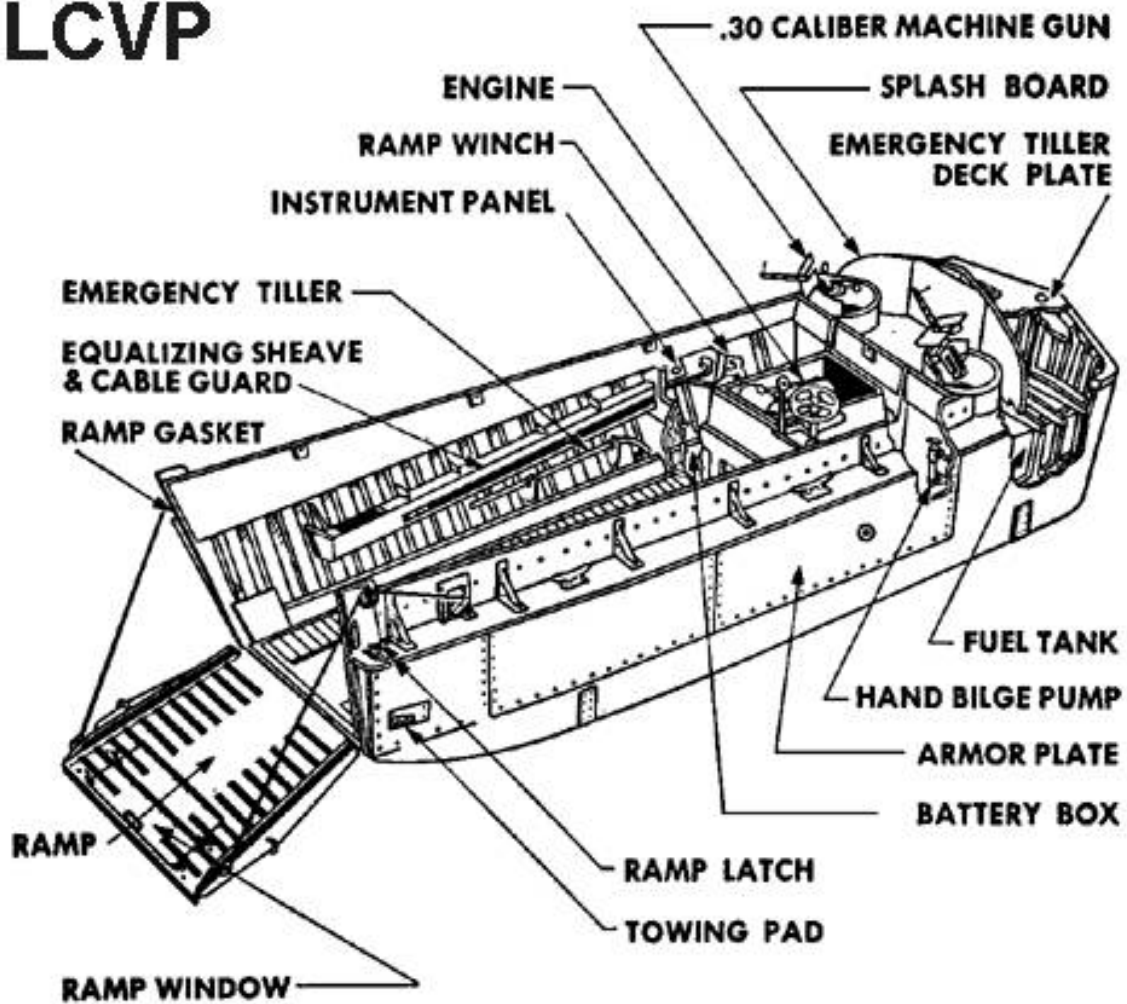


Questo qui sopra è il monumento eretto in suo onore a Columbus, Nebraska sua città natale.

Ma che cosa diavolo erano questi LCVP? L'acronimo sta per Landing Craft Vehicle People. In altre parole si tratta di questo:



## LCVP



Sissignori, si tratta proprio del celebre "mezzo da sbarco dei Marines Americani" che abbiamo visto in centinaia di film e telefilm americani sulla Seconda guerra mondiale e che, nel suo piccolo, ha una storia affascinante.

Ma come facevano prima i soldati a sbarcare?:



Questa è la foto del primo sbarco, come lo intendiamo noi oggi, di truppe che arrivano in barca su una spiaggia. E' avvenuto ad Anzac Beach, in Turchia nella penisola di Gallipoli, il 25 Aprile 1915 alle 08:00 del mattino e vide protagonista il 4° Battaglione Australiano.



Penisola di Gallipoli, Turchia, sbarco degli Australiani il 25 Aprile 1915.



E questi invece sono i Marines Americani in un addestramento negli anni 1930. Come potete vedere, le cose non erano molto cambiate dai tempi della guerra di Crimea!!!

Andrew Higgins aveva un cantiere navale dove costruiva delle piccole imbarcazioni, chiamate "Eureka" a fondo piatto, con l'elica "protetta" contro ostacoli sommersi e relitti galleggianti, in grado di potersi muovere e manovrare in acque molto basse e addirittura "arenarsi" di prua sulla terra ferma e poi riprendere il mare facilmente in retromarcia.

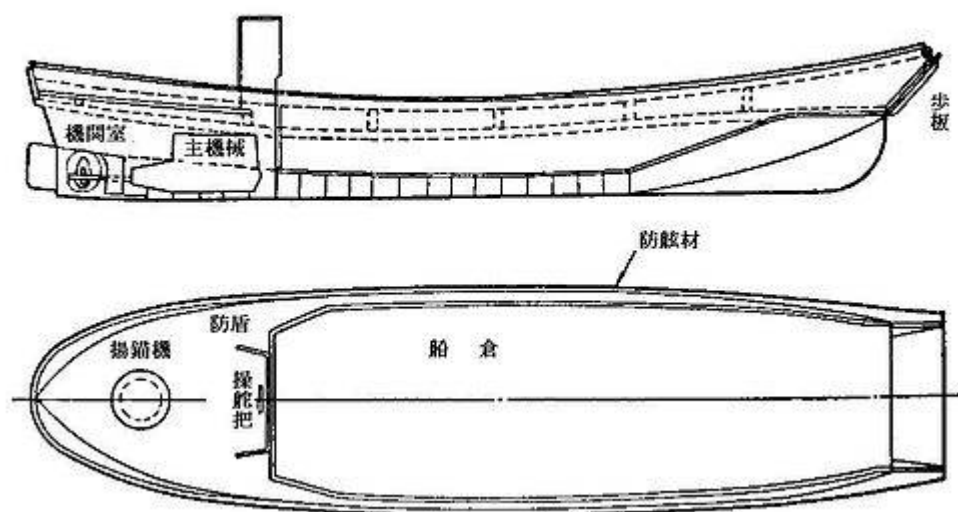
Queste imbarcazioni, all'epoca molto diffuse, venivano usate per lo più come imbarcazioni di servizio dalle Compagnie Petrolifere, dai pescatori, cacciatori e contrabbandieri che operavano lungo le coste e nelle acque basse delle foci dei fiumi nel Sud degli Stati Uniti.

Quando il Governo Americano gli chiese di costruire un mezzo da sbarco, Higgins partì proprio da quella sua barca Eureka che già tanta fortuna gli aveva procurato.

Nel 1938 Andrew Higgins presentò ai Generali del Corpo dei Marines il primo prototipo che superò tutti i test militari cui fu sottoposto. Si trattava, in pratica, di una barca Eureka, costruita in legno compensato e "rinforzata" opportunamente nei fianchi sovrapponendo una lamiera di acciaio speciale da 5.5 millimetri di spessore. Purtroppo questo mezzo aveva il suo tallone d'Achille nel sistema di evacuazione e scarico dei Marines e del materiale imbarcato che avveniva a mezzo di due portelloni laterali cosa questa che esponeva uomini e cose al fuoco nemico, e che non piacque affatto alle Autorità Militari USA. A questo punto Higgins ebbe un colpo di fortuna.



All'epoca della Seconda Guerra Cino-Giapponese, nel 1937, il Generale dei Marines Victor H. Krulak, buon amico di Higgins, si trovava, come Osservatore, a Shanghai dove ebbe la possibilità di fotografare con il teleobiettivo un mezzo da sbarco Giapponese che aveva appunto un portellone ribaltabile e apribile in avanti proprio sulla prua!!!



大発動艇一般配置図



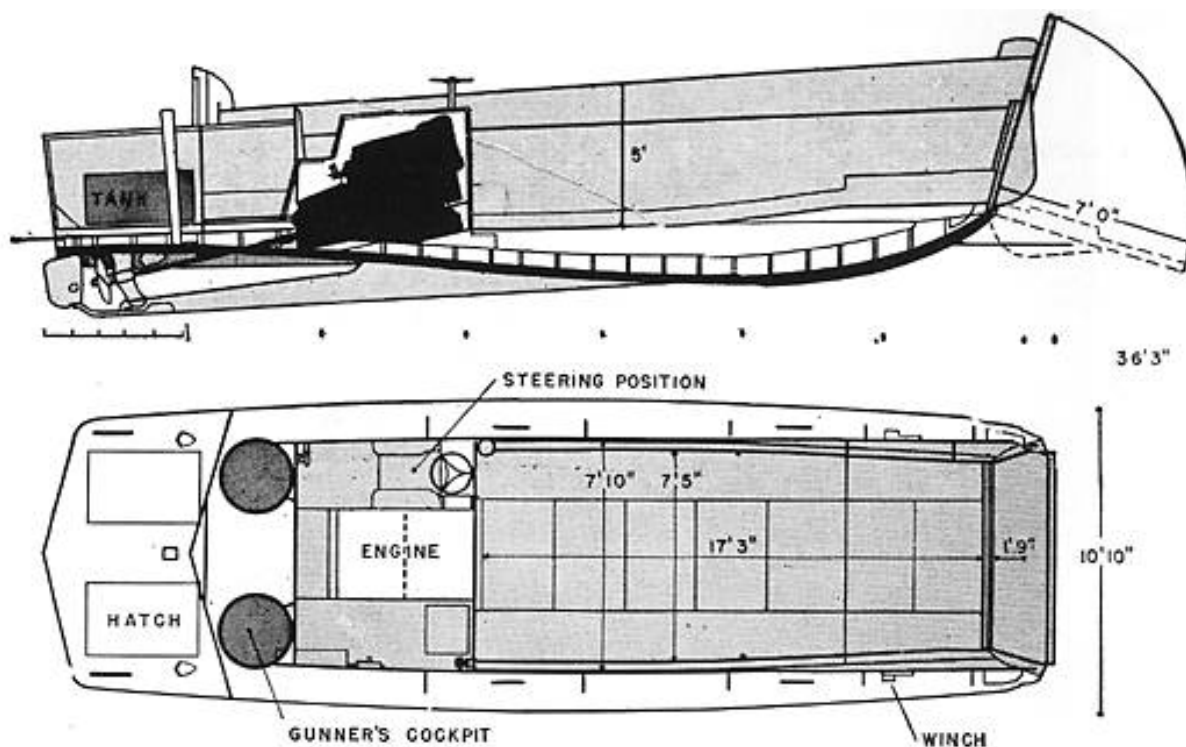
eccolo qui sopra il mezzo da sbarco costruito dalla Daihatsu fotografato dal Generale Krulak.

Rientrato in America, Krulak fece vedere il tutto a Higgins il quale, in quattro e quattrotto, modificò di conseguenza il suo LCPV che assunse finalmente la fisionomia attuale col portellone d'acciaio frontale a prua che si ribaltava in avanti per far scendere i Marines.





I primi esperimenti di Higgins per realizzare il suo LCVP.



Ed ecco il mezzo LCVP nella sua versione definitiva chiamato familiarmente anche "Higgins Boat". Da notare nel disegno: l'elica "protetta" dalla chiglia stessa e i pannelli laterali d'acciaio applicati sull'opera morta dell'imbarcazione. Per i non addetti ai "lavori marinareschi" preciserò che l'opera morta è la parte della barca che emerge dall'acqua, che sta sopra la linea di galleggiamento. L'opera viva invece è la parte della barca che sta immersa nell'acqua, sotto la linea di galleggiamento.

## CARATTERISTICHE TECNICHE:

lunghezza: 11 metri

larghezza: 3,30 metri

pescaggio: 0,60 metri a prua e 0,90 metri a poppa. Ciò permetteva al mezzo di "arenarsi" sulla spiaggia, aprire il portellone, sbarcare i Marines e poi tornare in mare facilmente in retromarcia.

velocità: 12 nodi a vuoto e 9 nodi a pieno carico

autonomia: 110 Miglia Marine

portata: 3.700 Kg. (36 Marines oppure una Jeep e 12 Marines)

armamento: 2 mitragliatrici calibro .30 (7.62 mm.) posizionate a poppa

equipaggio: 3 uomini (un timoniere, un meccanico, un marinaio. Gli ultimi due avevano anche l'incarico di azionare le mitragliatrici)

potenza motore: 250 HP (benzina) oppure 225 HP (diesel)

Le Industrie Higgins costruirono, dal 1937 al 1950, ben 22.492 LCVP ma non fecero solo mezzi da sbarco. Nei loro Stabilimenti furono realizzate anche le Motosiluranti PT (la più celebre è la PT-109 che vide imbarcato il Tenente John F. Fitzgerald Kennedy che poi divenne Presidente degli Stati Uniti), tubi lanciasiluri, generatori di fumo, torrette per mitragliatrici e anche gli airborne lifeboats che erano imbarcazioni di salvataggio in mare aviotrasportate che venivano agganciate sotto la fusoliera di un bombardiere e poi sganciate con i paracadute nell'Oceano dove c'erano persone da salvare. Non ne avete mai sentito parlare? Ecco un paio di foto:



Le vedete le "Airborne Lifeboat" di colore giallo, attaccate sotto la "panza" degli aerei?

In conclusione: gli LCVP di Higgins si rivelarono preziosi e utilissimi soprattutto nella guerra del Pacifico ma anche in Nord Africa, in Sicilia, ad Anzio. Va da sé che l'impiego delle barche di Higgins raggiunse l'apoteosi, la sua massima espressione, il D-Day, il 6 Giugno 1944, quando, per lo sbarco in Normandia, operarono tutte assieme la bellezza di 1.089 LCVP, un vero record che rimarrà per sempre nella storia degli sbarchi di tutti i tempi. Messa tutti assieme, uno dietro l'altro, avrebbero formato una fila lunga oltre 12 Km.!!!!





Ecco qui sopra Marines, a bordo di un LCVP o barca di Higgins in avvicinamento alla spiaggia OMAHA il 6 Giugno 1944 durante lo sbarco in Normandia.

Oggi i piccoli, agili e veloci LCVP di Andrew Higgins non vengono più costruiti e nemmeno più usati..... In tutto il mondo forse sopravvivono una diecina di esemplari di queste storiche imbarcazioni che ripristinate, curate e mantenute da appassionati o associazioni di ex-militari, o esposte nei musei, ricordano a tutti il genio di Andrew Higgins.

Anche se ormai gli LCVP hanno fatto il loro tempo e non vengono più costruiti e utilizzati, l'idea di Higgins (e quella del Sig. Daihatsu) ancora oggi rimane viva e navigante in tutto il mondo in una nuova "versione civile" per varie applicazioni e realizzata, in America e in Europa, con i più diversi materiali: dalla vetroresina all'alluminio. Ecco alcuni esempi:





Ma oggi, che mezzi usano i Marines per sbarcare? Ecco alcune immagini:





questo si chiama EFV (Expeditionary Fighting Vehicle)



questo si chiama LCAC (Landing Craft Air Cushion)





questo invece si chiama LCU (Landing Craft Utility) e può essere considerato l'erede della "Barca di Higgins" o LCVP che dir si voglia, ma molto più grande.



Marines di oggi che sbarcano da un LCU, il "fratellone" più grande della barca di Higgins.

Va da sé che si potrebbe scrivere un libro sui mezzi da sbarco odierni in dotazione alla Marina degli Stati Uniti ma preferisco terminare qui per non essere "troppo pesante" e per non incrinare la nostra amicizia alla quale tengo moltissimo.

Non so se questi miei scritti possano esservi utili, ma di una cosa sono sicurissimo: la prossima volta che vi capiterà di guardare un vecchio film di guerra dove i Marines sbarcano su qualche spiaggia, guarderete con ben altri occhi i mezzi da sbarco che si avvicinano alla spiaggia nemica!! Vero?